LUNEDÌ 8 GENNAIO 1990
CORRIERE DELLA SERA

Il governo italiano respinge le accuse del colonnello libico

«Su Ustica reticente è Gheddafi»

ROMA — È arrivata ieri, dopo il silenzio del giorno della Befana, la reazione italiana alla denuncia di Gheddafi sul coinvolgimento americano nel «giallo» di Ustica.

Il colonnello libico il 5 gennaio aveva accusato in una conferenza stampa gli Stati Uniti di aver colpito «per sbaglio» l'aereo dell'Itavia e il suo aereo personale. L'obiettivo sarebbe stato quello di uccidere lo stesso Gheddafi che però non era a bordo.

«E' colpa degli americani — ha detto Gheddafi — che volevano distruggere un aereo nel quale credevano ci fossi io».

La presidenza del Consiglio, in un comunicato, ha riassunto tutte le iniziative prese dal governo italiano dopo le prime denunce libiche di una responsabilità americana nell'abbattimento del Dc-9, che risalgono ad oltre un anno fa.

Nella nota si ricorda che dal novembre del 1988, cioè da quando il maggiore Jallud aveva annunciato di avere le prove del coinvolgimento degli Stati Uniti, «furono date istruzioni all'ambasciatore d'Italia a Tripoli perché richiedesse alle autorità libiche quanto risultasse in merito alla vicenda».

«La stessa presidenza del Consiglio — prosegue il comunicato — richiedeva analoghi elementi di informazione. Avendo però la Libia fatto conoscere che avrebbe fornito la risposta per il tramite della magistratura, nell'ottobre scorso l'ambasciatore italiano veniva incaricato dal giudice istruttore Bucarelli di acquisire per rogatoria tutte le notizie che potessero contribuire all'accertamento della verità».

«Pochi giorni dopo tale richiesta — conclude la nota — l'ambasciatore d'Italia a Tripoli veniva informato che era stata adottata da parte libica la decisione di istituire una commissione ad hoc, del cui operato, peraltro, non sono stati tuttora comunicati i risultati».

In altre parole il governo italiano rilancia al governo libico l'accusa di reticenza. In concreto, come a dire: «Noi abbiamo attivato tutti i canali necessari per conoscere la verità e attendiamo una risposta: ma se esistono le prove di un coinvolgimento degli Stati Uniti, perché non tirarle fuori?».

R.R.

CORRIERE DELLA SERA
MERCOLEDÌ 17 GENNAIO 1990

Due ufficiali del centro radar di Marsala e un colonnello depongono alla commissione stragi

«Vicino al Dc 9 di Ustica c'erano aerei americani»

ROMA — Dopo un mese e mezzo di rifiuti, di trattative, con il rischio di essere trascinati a San Macuto dai carabinieri, due ufficiali del centro radar di Marsala, il maggiore Adulio Ballini e il colonnello Fulvio Salmè, si sono presentati ieri davanti alla Commissione stragi ma solo per comunicare che non avrebbero aperto bocca. I militari, incriminati di gravissimi reati nell'ambito dell'inchiesta sulla strage di Ustica, hanno dichiarato di volersi entrambi avvalere della facoltà di non rispondere «in toto» ai quesiti dei commissari ma di essere disponibili a farlo solo dopo la conclusione della «fase più cruciale dell'istruttoria ancora in corso».

La decisione di Salmè (ex comandante interinale della base di Marsala) e Ballini (ex responsabile della sala radar nella sera della strage) è stata giudicata con grande amarezza dal presidente della Commissione, Libero Gualtieri (Pri): «Credo che abbiano commesso un errore perché si trattava di offrire una collaborazione ad una Commissione che lavora sulla base di un mandato parlamentare. Io avevo fatto numerosi appelli alla loro ragionevolezza e avevo avuto l'impressione che gli alti gradi militari fossero disponibili. Per rispettare le garanzie di difesa cui ogni cittadino ha diritto, avevamo anche deciso di convocarli non più in audizione formale ma libera. Mi sono sbagliato, evidentemente: oggi qualcuno ha parlato di autogol, io devo dire che sono molto deluso».

Più duri nel loro giudizio il democristiano Niccolò Lipari («atteggiamento offensivo»), il Verde Marco Boato («tutto ciò ha un sapore tecnicamente provocatorio»), il radicale Massimo Teodori («sembra chiaro che Ballini e Salmè devono nascondere qualcosa»). Più morbidi il democristiano Manfredi Bosco e il demoproletario Cipriani. I due ufficiali se ne sono comunque tornati a casa senza dire una parola in più rispetto a quanto suggerito dal loro legale, l'avvocato Taormina. E nel primo pomeriggio è entrato nell'aula di San Macuto il colonnello Guglielmo Lippolis, ex comandante del centro di soccorso aereo di Martinafranca.

Lippolis, oggi in pensione e gravemente ammalato («Dopo aver respirato gas di scarico per cinquemila ore di volo mi è venuto un tumore ai polmoni»), non ha avuto alcuna amnesia né incertezza. Le notizie che ha fornito sono di grande rilevanza e possono essere riassunte in tre punti.

Primo. Alle 22,27 del 27 giugno 1980 (circa un'ora e mezzo dopo la strage), il centro radar di Ciampino comunicò che nella zona dell'incidente era segnalata «attività di volo americana». Lippolis ha detto: «Sì, lo ricordo». Ed ha anche aggiunto: «In quel periodo c'erano sempre una cinquantina di aerei militari in giro da quelle parti: francesi, americani, anche la Raf britannica».

Secondo. Lippolis stabilì che il DC9 Itavia doveva essere precipitato a causa di una esplosione («una bomba»). Perché aveva avuto modo di controllare le schede di manutenzione, che erano in regola ed escludevano un cedimento strutturale. Ma soprattutto perché il colonnello studiò i sedili recuperati in mare e stabilì che quelli più danneggiati, bruciacchiati erano quelli della fila anteriore destra.

Terzo. Già il giorno successivo alla strage, al centro di Martinafranca arrivò una copia dei tracciati radar di Ciampino.

Andrea Purgatori

VENERDÌ 9 FEBBRAIO 1990
CORRIERE DELLA SERA

I risultati dell'inchiesta hanno accertato che una spia d'allarme si accese per due volte prima che il segnale scomparisse dagli schermi

Il radar registrò l'esplosione del DC9

Ustica: i periti confermano la versione del maresciallo Carico, smentiti i vertici di Marsala

Furono almeno tre gli operatori alla consolle che intervennero manualmente per sintonizzarsi sulla traccia sempre più debole dell'aereo - Durante gli interrogatori del giudice i capi della base dell'aeronautica militare affermarono che non si accorsero di nulla e che fu Ciampino ad informarli del disastro

ROMA — L'esplosione del DC9 Itavia fece accendere per due volte la spia rossa d'allarme sulle *consolle* del centro radar dell'Aeronautica militare di Marsala. E furono almeno tre gli operatori ad intervenire manualmente, nel tentativo di capire cosa stava accadendo al *jet* in volo tra Ponza e Ustica. Questo risulta dal nuovo esame del nastro dei tracciati radar e dalla minuziosa ricostruzione delle operazioni effettuate da tutti i controllori della Difesa aerea presenti all'interno della sala radar della base siciliana. Si tratta di novità clamorose, che confermano le rivelazioni già emerse durante l'interrogatorio del maresciallo Luciano Carico. L'unico dei 25 incriminati ad avere ammesso che la tragedia del DC9 fu vista in tempo reale.

Davanti ai magistrati, il maresciallo Carico ha sostenuto di aver segnalato al proprio superiore, il capitano Avio Giordano, l'improvviso «scadimento» di qualità della traccia radar relativa al DC9 Itavia e di aver telefonato a Fiumicino e Palermo per raccogliere notizie sull'aereo scomparso dagli schermi di Marsala. Questa ricostruzione è stata duramente contestata da Giordano (che lo ha denunciato per calunnia) e dagli altri ufficiali e sottufficiali incriminati. Secondo loro, nessuno tra i presenti in sala capì cosa era veramente accaduto fino a quando il centro di Ciampino diede l'allarme con una telefonata, circa undici minuti dopo.

I dati acquisiti dai periti confermano adesso la versione di Carico. Ed aggiungono dettagli che potrebbero mettere ordine tra le testimonianze, per svelare finalmente il fitto mistero che circonda il ruolo avuto dal centro di Marsala. Vediamo cosa raccontano questi nastri che portano la data del 27 giugno 1980. Il giorno della strage.

Ore 20.53 — Il Capo Tracciatore (*Track Production Officer*), che dovrebbe essere il capitano Giordano, procede a inserire nel sistema (*inizializza*) la traccia corrispondente al DC9 Itavia in volo da Bologna a Palermo. Operazione che effettua premendo due tasti sulla propria *consolle*. In questo modo, il sistema comincia a registrare su nastro la traccia del DC9 con la sigla «AA421», qualità della traccia 7. Premendo un terzo tasto, viene richiesta l'identificazione della traccia.

Ore 20.54 — Il Capo Tracciatore cambia sigla alla traccia del DC9 che viene adesso registrata come «AJ421», quota 264 (circa 26.000 piedi, cioè 8.500 metri), velocità 454 nodi, codice *trasponder* 1136, codice di identificazione 40. Pochi istanti dopo, l'Identificatore (*Identification Officer*), che dovrebbe essere il maresciallo Salvatore Loi, aggancia la traccia del DC9 dalla propria consolle e la classifica come amica (*Friendly*). Il codice di identificazione diventa 46. Il sistema invia in automatico i dati relativi alla traccia del DC9 al centro radar dell'Aeronautica di Poggio Ballone e al Terzo Roc di Martinafranca (il centro operativo della Difesa aerea che coordina le basi radar del Sud, Marsala compresa).

Ore 20.56 — Il sistema di Marsala aggiorna per due volte la registrazione della traccia del DC9. E' tutto regolare e la qualità della traccia è ancora 7, cioè ottimale. S'interrompe l'invio automatico dei dati a Poggio Ballone.

Ore 20.58 — Aggiornamento della registrazione.

Ore 20.59 - Il Capo Tracciatore aggancia la traccia del DC9 e la controlla per mezzo minuto. Fino a quando non si sposta su un'altra traccia che ha fatto accendere la spia luminosa sulla *consolle*. Ma alle 20.59 e 45 secondi ecco che si accende la spia rossa (*Low Quality*) che segnala un problema al DC9: la qualità della traccia è scesa improvvisamente da 7 a 2. Il sistema non riesce più a correlare la proiezione della traccia sullo schermo all'aereo in volo nel cielo di Ustica. La strage si è appena consumata. Il Capo Tracciatore (o chi per lui, forse lo stesso Carico) si rende subito conto della situazione e forza il sistema perché effettui una sorta di *zoom* sulla traccia del DC9. Il sistema esegue e la spia d'allarme si spegne rialzando la qualità della traccia a 7. Trascorre un minuto, durante il quale il Capo Tracciatore rimane agganciato alla traccia del DC9 (ma in realtà è solo una proiezione del sistema, provocata dalla forzatura). La qualità della traccia riprende a scadere e scompare il codice *trasponder* 1136.

Ore 21.00 — Per la seconda volta si accende la spia rossa d'allarme (*Low Quality*) sulla *consolle* del Capo Tracciatore: la qualità della traccia del DC9 scende fino a 3 e poi a 2.

Ore 21.01 — Il Secondo Tracciatore (Carico?) aggancia la traccia del DC9 in decadimento e la controlla per pochi istanti. Il Capo Tracciatore insiste nel forzare il sistema, la spia rossa d'allarme si spegne. Ma poco dopo, sulla propria *consolle* e su quella dell'ufficiale addetto all'assegnazione delle missioni caccia (*Fighter Allocator*) si spengono le due spie che segnalano la cancellazione della traccia del DC9. L'aereo civile è precipitato e con l'aereo la sua traccia.

Andrea Purgatori

CORRIERE DELLA SERA
GIOVEDÌ 1 MARZO 1990

Confermata la presenza di un Mig in volo durante l'esplosione dell'Itavia, anche le registrazioni telefoniche smentiscono l'Aeronautica

Ustica, il falso delle esercitazioni militari

Un altro clamoroso depistaggio: la simulazione fu bloccata solo dopo l'allarme per il DC9

Secondo la documentazione fornita dal generale Pisano il «buco» di 8 minuti nei radar si giustificava con il cambio di nastro - Ma dalle conversazioni fra i centri risulta che fu deciso di annullare l'operazione e di retrodatarne l'interruzione quando ormai la tragedia era avvenuta

ROMA — Dieci anni di versioni ufficiali, di interrogatori e confronti ma su quanto veramente accadde la sera della strage di Ustica all'interno del centro radar di Marsala non è ancora proponibile alcuna ricostruzione certa. Oltre alla clamorosa conferma di un Mig libico in volo al momento dell'esplosione del DC9 Itavia (dato mai rivelato dall'Aeronautica militare), ecco che le bobine delle comunicazioni telefoniche di Marsala contraddicono anche gli scarsi elementi a disposizione sulla esercitazione simulata «Synadex» che dovrebbe giustificare il «buco» di otto minuti nella registrazione radar.

Secondo la documentazione fornita nel 1989 dal Capo di stato maggiore dell'Aeronautica, generale Franco Pisano, la «Synadex» doveva cominciare alle ore 21 del 27 giugno 1980 ma slittò di qualche minuto. Tra le 21,04 e le 21,12 ci fu il cambio di nastro per procedere alla simulazione e questo spiegherebbe l'interruzione degli otto minuti. Ma quanto emerge dalla lettura delle trascrizioni delle telefonate in arrivo e in partenza a Marsala non chiarisce e anzi complica questa versione.

La prima parte di queste trascrizioni si riferisce al colloquio tra il capitano Patroni Griffi del Terzo Roc di Martinafranca, da cui dipende il sistema della Difesa aerea nel Sud Italia, e il capitano Ballini, capo controllore del centro di Marsala. Il DC9 è già esploso nel cielo di Ustica (alle 20.59) e l'allarme è stato già dato. I due ufficiali si consultano dunque per confrontare gli elementi a disposizione e decidere cosa fare. Intanto, la esercitazione «Synadex» dovrebbe essere in corso. Almeno questo si deduce dalla risposta che Ballini fornisce al suo interlocutore. Vediamo.

Ore 21.21

Martinafranca: «Senti, passa il capitano Ballini, lo vuole il capitano Patroni!».

Marsala: «Oh, un attimo!».

Martinafranca: «Urgente!».

Marsala: «Sì!».

Ore 21.22

Martinafranca: «Pronto... Ballini?».

Marsala: «Sì dimmi...».

Martinafranca: «Senti un po' per questo DC9... qui...».

Marsala: «Eh... dunque a questo punto non so che dirti, spero...».

Martinafranca: «Non è stato avvistato da voi?».

Marsala: «Macché lo stiamo...».

Martinafranca: «Il controllo questo qua... l'ultimo contatto dov'è avvenuto?».

Marsala: «Eh... non lo so. Il controllo ci ha detto che doveva essere molto sotto Palermo...».

Martinafranca: «Senti un po' Ballini... che non sia il caso di interrompere la Synadex?».

Marsala: «Sì, sì, si infatti la stiamo interrompendo...».

Martinafranca: «Allora stop Synadex adesso eh!».

Marsala: «Ok ciao!».

Martinafranca: «E poi ci risentiamo eh!».

Dunque, con questa telefonata registrata sul nastro alle 21.22, il capo controllore del Terzo Roc di Martinafranca (Patroni Griffi) prende accordi con il capo controllore di Marsala (Ballini) per interrompere l'esercitazione «Synadex». Ma un minuto più tardi un altro operatore non ancora identificato telefona da un altro centro radar a Marsala e viene deciso di retrodatare ufficialmente l'interruzione della stessa esercitazione di nove minuti.

Ore 21.23

Interlocutore sconosciuto: «Pronto?».

Marsala: «Senti stop Synadex dai 13» (le 21.13, n.d.r.).

Int. Sc.: «Stoppo?».

Marsala: «Sì, sì...».

Int. Sc.: «A che ora?».

Marsala: «Eh?».

Int. Sc.: «A che ora?».

Marsala: «Dai 13!».

Int. Sc.: «Dai 13?».

Marsala: «Sì, sì...».

Int. Sc.: «Ok, ciao».

E non è tutto. Alle 21.32, anche la sala operativa del centro radar di Siracusa (Campo è infatti il codice che identifica questa base) si mette in contatto con Marsala ed ecco una seconda sincronizzazione telefonica sull'orario di interruzione della esercitazione.

Ore 21.32

Siracusa: «Pronto!».

Marsala: «Ahò».

Siracusa: «Che fai, ti mando io un aviere?».

Marsala: «No, senti Campo...».

Siracusa: «Sì, dimmi...».

Marsala: «Guarda la Synadex è annullata...».

Siracusa: «Scusa qua ho il... sì ma già ho ricevuto comunicazione per questo!».

Marsala: «Da chi?».

Siracusa: «Da Victor Golf alle 19.19 riferito alle 19.13!» (Victor Golf dovrebbe identificare in codice Martinafranca; gli orari sono espressi in ora di Greenwich, dunque le 19.19 sono le 21.19, n.d.r.).

Marsala: «Va buono!».

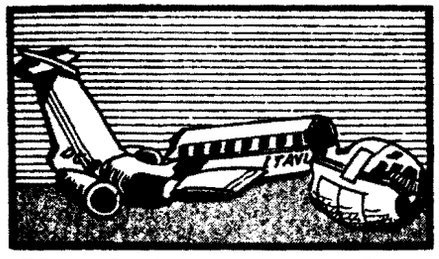
Siracusa: «Ok?».

Marsala: «Ciao!».

Il capitano Patroni Griffi è stato ascoltato di recente dalla Commissione stragi, dove ha sostenuto che la sera della strage le comunicazioni con Marsala erano difficili a causa della linea telefonica disastrata. Il capitano Ballini è uno dei 25 militari incriminati dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli. Quando fu convocato dalla Commissione stragi si rifiutò di rispondere alle domande.

Andrea Purgatori

CORRIERE DELLA SERA
SABATO 3 MARZO 1990



Dai tracciati radar di Marsala si scopre che al momento della strage volava in zona un altro caccia

Erano due i Mig su Ustica

Uno fu intercettato da un aereo amico - L'associazione dei familiari delle vittime rende pubblici i nastri delle telefonate del centro siciliano - I legali sostengono: «Si parla senza dubbio di un Mig e Martinazzoli deve chiedere le immediate dimissioni di Pisano» - Nuovi interrogatori e confronti davanti ai giudici di Roma per i militari incriminati

ROMA — Furibonde ma inutili, le smentite dell'Aeronautica. Il nastro delle comunicazioni telefoniche del centro radar di Marsala ha confermato che la sera del 27 giugno 1980 si parlò proprio di un Mig in volo. La decisione di fare ascoltare la registrazione su cui i periti hanno lavorato per mesi è stata presa da Sandro Gamberini, uno dei legali dei familiari delle vittime della strage di Ustica.

Ieri a Bologna, nella sede della Associazione, la «telefonata del Mig» è stata messa alla prova della verità davanti alle telecamere, ai microfoni di radio e televisione. E ieri sera, chi aveva ancora bisogno di conferme, le ha potute trovare in apertura di telegiornale.

Si mette male per i militari dell'Aeronautica incriminati dalla magistratura. Verranno tutti nuovamente convocati, per un nuovo interrogatorio e per nuovi confronti. Mentre lo Stato maggiore dell'Arma azzurra accusa il duro colpo dell'ultimo pericoloso scivolone (quello sul Mig), della secca smentita alla testimonianza del generale Santucci (sul caso Rana) e si troverà nelle prossime ore alle prese con nuove rivelazioni che emergono dalla perizia sulle tracce radar di Marsala. Che sempre più si conferma come nodo e insieme falla nel pasticcio strettamente connesso al mistero sulla strage del DC9 Itavia.

Ed eccole le altre novità. Tra le 20,18 e le 21,02, Marsala inquadrò due caccia non alleati in volo rispettivamente ad Ovest ed Est del proprio radar. Insieme ad un terzo caccia, indicato come intercettore alleato (forse italiano), in coda ad uno dei due intrusi. Il DC9 Itavia esplose nel cielo di Ustica alle 20,59 e nello stesso istante si svolgeva la telefonata in cui si parlava di almeno un Mig in volo. Dalla analisi delle registrazioni radar e da quelle telefoniche è dunque legittimo immaginare che lo scenario della strage sia vicino ad una ricostruzione definitiva. Ma vediamo cosa dice il nastro delle registrazioni radar di Marsala, minuto per minuto.

ORE 20,18 - Compare sullo schermo la traccia di un caccia non alleato, viene classificata: AJ453, codice 56 (Zombie). Il caccia si trova a circa 100 miglia Nord/Ovest di Marsala e punta verso Sud. Il sistema della Difesa aerea predispone un programma di intercettazione.

ORE 20,22 - Mentre la AJ453 prosegue in direzione Sud, ecco che sullo schermo appare una nuova traccia, un altro caccia: AJ000, codice 64 (intercettore alleato, forse italiano). Il caccia, a giudicare dalla traiettoria registrata dal radar, vola nella scia dell'altro aereo militare non identificato.

ORE 20,25 - Si deve trattare di una vera e propria manovra di intercettazione, poiché nel sistema il codice della traccia AJ453 passa da 56 a 76 (caccia intercettato e identificato). E scompare la traccia dell'intercettore. Mentre prosegue quella dell'altro caccia. Fino alle 18,33 e sempre in direzione Sud.

ORE 20,56 - Il radar di Marsala registra la traccia di un altro caccia non alleato: AJ411, codice 56 (Zombie). Il caccia si trova circa 150 miglia a Sud/Est di Marsala e vola in direzione di Malta.

ORE 20,59 - E' il momento in cui esplode il DC9 Itavia. Ed è anche il momento in cui avviene la telefonata tra Marsala e un altro centro radar sul Mig in volo. Sempre alla stessa ora Marsala continua a registrare la traccia AJ411. Che scomparirà alle 21,02.

Dice Sergio De Julio (Sinistra Indipendente), membro della Commissione stragi: «I dati della perizia, i dati emersi dalla lettura dei nastri di Marsala, rivelano dunque che ci sono due tracce classificate Zombie, su una delle quali è stata avviata anche un'azione tattica di intercettazione con caccia, mentre un'altra traccia viene inviata, in maniera inusuale dato che si dirige verso Sud, al centro radar di Poggio Ballone, che è in provincia di Grosseto. Vi sono inoltre tracce che cambiano codice di identificazione, altre classificate "zero", mentre ci è stato detto che ciò non è possibile. Tutto questo mostra che lo scenario della strage non è stato mai raccontato nella sua completezza. E mostra anche che in questi dieci anni la verità è stata più volte occultata, confusa, aggirata».

I due caccia «zombie» erano libici? Il caccia intercettore era americano, francese o italiano? Su questo e su tutto il resto, verranno chiamati a rispondere non solo i militari incriminati e riconvocati dal giudice istruttore Bucarelli e dal Pm Santacroce, ma anche gli alti vertici dell'Aeronautica in Commissione stragi.

I legali dei familiari delle vittime della strage (Di Maria, Ferrucci e Gamberini) affermano: «Nelle registrazioni delle conversazioni telefoniche effettuate dai radaristi di Marsala, la frase "Il TST del Mig lo mettiamo?" viene pronunciata al di là di ogni e qualsiasi dubbio e al di là di ogni grottesca smentita. Il ministro della Difesa, Mino Martinazzoli, persona retta e onesta, non può esimersi, anche sulla base della prerelazione Gualtieri, dal sollecitare le immediate dimissioni del generale Pisano».

Andrea Purgatori

CORRIERE DELLA SERA
SABATO 3 MARZO 1990

Critiche da comunisti, verdi e sinistra indipendente al memoriale inviato dai vertici dell'Aeronautica: inammissibile e dannoso alle istituzioni

Si spacca la Commissione, l'opposizione denuncia la «strategia del segreto»

ROMA — Scoppia la polemica dopo le rivelazioni sul Mig «fantasma» e la replica del generale Pisano alla relazione Gualtieri. Nella commissione stragi fioccano le accuse, velate critiche alla magistratura, attacchi ai vertici dell'Aeronautica, e dall'opposizione si contestano anche le conclusioni dell'inchiesta parlamentare.

Nessuna decisione, per ora, ma solo un acceso dibattito. «Ho sempre parlato di errori, ritardi, responsabilità, non ho mai sostenuto la tesi del depistaggio», ha affermato il repubblicano Libero Gualtieri che presiede l'organismo parlamentare.

E perché solo ora si ha la conferma della presenza di un aereo Mig la sera del 27 giugno 1980? «Non dovete chiederlo a me, ma alla magistratura che da dieci anni ha in mano quelle registrazioni. Noi dobbiamo ristabilire la verità, verificare responsabilità dell'apparato pubblico. Non sono due aspetti che si ignorano. Abbiamo interesse a sapere se è stato un missile o altro, ma anche se è stato fatto tutto per arrivare alla verità. E io ho già avuto modo di esprimere i miei dubbi». In apertura di seduta Gualtieri si è soffermato sulla precisazione del ministro Formica, riconoscendo che già l'allora ministro dei Trasporti si era espresso a favore della tesi del missile.

Ma la riunione a San Macuto ha registrato soprattutto il dissenso del Pci, Sinistra indipendente e Verdi su molte questioni. Diversi i giudizi sulle 97 pagine che fanno il punto sull'inchiesta della commissione bicamerale. L'attacco esplicito è rivolto al capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Franco Pisano che ha contestato il documento su Ustica: la tesi dell'Arma azzurra è che non ci furono omissioni, comportamenti anomali o silenzi da parte dei vertici militari. Tutto si sarebbe svolto secondo le regole, in conformità con i mezzi a disposizione.

«Il generale Pisano sbaglia a porsi come controparte perché per la commissione egli è un semplice teste e come tale dovrebbe limitarsi a rispondere, senza assumere il ruolo di difensore dell'Aeronautica», ha dichiarato Marco Boato. Un comportamento «inammissibile e censurabile, dannoso per lo stesso prestigio delle Forze armate» secondo il rappresentante comunista Francesco Macis: il Pci solleverà la questione in sede parlamentare.

Ha rincarato la dose il vicepresidente della commissione Antonio Bellocchio (Pci), secondo cui la vicenda di Ustica è da inquadrare nella «strategia del segreto» con un denominatore comune che lega le stragi con «le omissioni, i depistaggi, comportamenti illegali messi in atto quando si è tentato di scoprire i responsabili».

Alla durezza delle critiche del Pci si sono contrapposte le posizioni di esponenti della maggioranza. Se Gualtieri si è limitato a dire che il generale «dovrà essere ascoltato al più presto», il democristiano Lucio Toth ha difeso senza mezzi termini il capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica: «Pisano ha tutto il diritto di difendere la sua Arma sottoposta quotidianamente ad accuse pesanti da parte della stampa. Ha agito in maniera corretta, inviando le sue considerazioni alla commissione in via riservata». Sul Mig «fantasma» il dc Manfredi Bosco ha addirittura definito sconcertante la «diffusione di notizie coperte dal segreto istruttorio».

«Vi sono tre aspetti scandalosi nel caso Ustica — ha detto Boato —. Il primo è che per dieci anni un documento è stato tenuto segreto e mai decodificato; il secondo è che non si possono confondere parole come Mig con "ex" (che significa esercitazione, la Synadex appunto, come sostiene il difensore dei militari di Marsala, *ndr*); il terzo è che dal nastro si evince con certezza assoluta il tentativo di voler manipolare l'ora della simulazione. E ciò dimostra che fin dal primo minuto si è voluto depistare».

Interrogativi e dubbi che saranno ripresi martedì 13 marzo alla prossima riunione della commissione. Anche sull'ordine dei lavori ci sono divergenze: qualcuno vuole indicare un termine per le indagini, altri premono per nuove audizioni.

Oltre a quella del generale Pisano si chiede la testimonianza dell'allora responsabile del Sismi Martini e dei presidenti del Consiglio e degli Esteri che si sono succeduti dal 1980 ad oggi.

R. I.

CORRIERE DELLA SERA
MERCOLEDÌ 14 MARZO 1990

Col nuovo codice l'istruttoria sulla strage dovrà chiudersi entro il 24 ottobre o ci sarà la prescrizione

Ustica rischia un colpo di spugna

Centinaia di processi salteranno in aprile, tutti liberi

ROMA — Grandi trafficanti internazionali di stupefacenti, boss mafiosi, truffatori, bancarottieri, potrebbero usufruire del più clamoroso colpo di spugna che la storia giudiziaria italiana ricordi. Tra le istruttorie a rischio quella complessa e travagliatissima sulla strage di Ustica, l'esplosione del Dc9 dell'Itavia. In sostanza si tratterebbe di una vastissima «amnistia di fatto» che si applicherà, senza essere stata votata dal Parlamento, a partire dal 24 aprile, agli imputati dei più importanti processi iniziati presso i tribunali italiani prima dell'entrata in vigore del nuovo codice.

E tutto ciò avverrà solo perché i magistrati non potranno fare in tempo a rinviare a giudizio entro sei mesi dall'entrata in vigore del codice, e cioè appunto entro il 24 aprile prossimo — secondo quanto previsto dalle norme provvisorie di passaggio dal vecchio al nuovo rito per la generalità dei reati —i più pericolosi imputati.

Il ministro della Giustizia Giuliano Vassali sta studiando un provvedimento che «sani» la situazione. Il Guardasigilli al «grande» scandalo di una amplissima amnistia strisciante, con conseguente scarcerazione di pericolosi delinquenti, preferirebbe di gran lunga il piccolo «scandalo» di una proroga (che di fatto rallenterebbe un poco l'effettiva e rapida entrata in vigore del nuovo rito), consentendo di smaltire almeno la parte più preoccupante dell'imponente contenzioso. I tempi stringono: il provvedimento dovrà essere emanato entro un mese.

Un problema grosso si porrà anche per l'inchiesta sulla sciagura del Dc9. Difficilmente la magistratura della capitale riuscirà a portare a giudizio i responsabili o gli ufficiali dell'Aeronautica militare finiti sotto inchiesta. Infatti i reati finori contestati potrebbero essere dichiarati prescritti o amnistiati in quanto entro il 24 ottobre prossimo le indagini — così come stabilito con l'entrata in vigore del nuovo codice per le istruttorie sulle stragi — devono essere concluse.

Timori in tal senso sono stati manifestati dagli stessi legali della parte civile che ieri si sono recati a palazzo di giustizia per il conferimento della perizia spettrografica su un nastro nel quale sono registrate le conversazioni telefoniche intercorse — la sera del 27 giugno 1980 — tra il centro radar di Marsala e altre postazioni militari dislocate nel Sud Italia. Naturalmente un discorso ad hoc dovrebbe essere fatto per questa vicenda o per altri delitti di strage. Le norme transitorie già prevedevano un anno di tempo. Ma anche questo limite — che era già più ampio rispetto ai processi «normali» — potrebbe essere «dilazionato» dal governo con apposito decreto.

Per valutare la situazione il ministero di Grazia e Giustizia ha ordinato ispezioni in tutti i distretti di Corte d'appello. Ne è venuta fuori una radiografia drammatica non tanto dal punto di vista quantitativo, cioè del numero dei processi che finirebbero in archivio, quanto della loro qualità, cioè quelli per reati più gravi e di maggiore allarme sociale, in particolare quelli contro la criminalità organizzata internazionale, per cui difficilmente si potranno concludere nel tempo prefissato complesse attività istruttorie in Italia e all'estero, perizie e rogatorie internazionali.

Particolarmente pesante la situazione in cui si trovano i distretti più importanti: Roma, Milano, Palermo.

Già a fine febbraio del resto il governo si era visto costretto a varare un decreto del presidente della Repubblica che concedesse una dilazione di sei mesi di tempo per la definizione dei processi in istruttoria sommaria presso i pm. Lo stesso provvedimento dovrà, dunque, essere preso — sei mesi in più — per i processi in istruttoria formale.

M. Antonietta Calabrò

CORRIERE DELLA SERA

LUNEDÌ 28 MAGGIO 1990

Colpo di scena nelle indagini sul disastro, messa in dubbio la tesi del missile

Su Ustica divisi i periti

Due degli esperti parlano di esplosione a bordo

ROMA — Colpo di scena nelle indagini sulla tragica vicenda di Ustica: i periti incaricati di accertare le cause che determinarono il 27 giugno del 1980 il disastro aereo del Dc 9, precipitato nel mare di Ustica, sono adesso improvvisamente in disaccordo.

Due di loro, Massimo Blasi e Raffaele Cerra, che con gli altri esperti — Carlo Romano, Leonardo Lecce, Mariano Migliaccio, Ennio Imbimbo — avevano sottoscritto unitariamente lo scorso anno la perizia che attribuiva a un missile la causa del disastro, propendono ora per la tesi opposta e di cui tanto si è già discusso: quella che l'esplosione sia avvenuta a bordo.

Per il momento non si conoscono le ragioni che hanno indotto i due esperti a cambiare idea, dissociandosi dai loro colleghi e in sostanza rimettendo in discussione le conclusioni secondo le quali un missile aveva colpito il Dc 9 dell'Itavia.

Le relazioni contenenti le nuove e diverse indicazioni elencate dai periti sono per il momento nelle mani del giudice istruttore Vittorio Bucarelli che non le ha però ancora depositate.

Ciò avverrà probabilmente domani e allora si potrà comprendere in base a quali nuovi elementi i due periti hanno riproposto una tesi che già era balenata diversi anni fa a poca distanza di tempo dal disastro.

Il supplemento di perizia, ovvero «la super indagine», disposto dal magistrato tendeva a stabilire nei limiti del possibile di che tipo fosse il missile e la sua «nazionalità».

Per il momento non si sa se su questi due punti almeno i periti che non hanno abbandonato la vecchia tesi abbiano raggiunto qualche conclusione.

Gli esperti Lecce, Romano, Migliaccio e Imbimbo non solo hanno presentato la stessa conclusione della precedente perizia, ma hanno «ulteriormente avvalorato la tesi del missile con nuove perizie fatte sui dati radar e sulla registrazione delle voci di cabina.

Lo ha confermato ieri sera lo stesso Leonardo Lecce sottolineando che il cambiamento di opinione di Blasi e Cerra è derivato da «un'ulteriore analisi dei dati radar fatta all'inizio dell'anno dall'esperto della commissione in questo settore affiancato, come da lui stesso richiesto, da due tecnici della Selenia e da un professore della seconda Università di Roma».

I tecnici, ha proseguito Lecce nella serata di ieri, «si sarebbero accorti di un cattivo funzionamento di una apparecchiatura di elaborazione dei dati del radar, malfunzionamento che sarebbe andato avanti per questi dieci anni senza che nessuno se ne accorgesse.

I dati del radar sarebbero quindi meno precisi in quanto si riteneva in precedenza che non sarebbero attendibili specie per quanto riguarda l'azimuth.

Le due tracce fino ad oggi attribuite al Dc-9 e a un aereo non identificato diventerebbero così quelle del jet dell'Itavia e dei frammenti dello stesso Dc-9 dopo l'esplosione».

Questi nuovi risultati, che hanno fatto cambiare parere a Blasi e Cerra, ha detto Lecce, «erano da noi conosciuti da due-tre mesi e sono stati consegnati ufficialmente alla commissione all'inizio di aprile».

«Indagini fatte da noi — ha proseguito Lecce — ci hanno invece convinto che non è possibile associare i frammenti del Dc-9 alla seconda traccia».

Ustica, in volo verso l'archiviazione

La spaccatura fra i periti impedirà il rinvio a giudizio dei responsabili della sciagura

Due dei sei specialisti nominati dal giudice Bucarelli nelle loro conclusioni parlano di bomba a bordo - Gli altri quattro attribuiscono la causa dell'abbattimento del jet a un missile - Questa divergenza di vedute potrebbe rendere impossibile, secondo il nuovo codice di procedura penale, il processo agli imputati

ROMA — Alla vigilia del decimo anniversario della strage di Ustica, l'inchiesta viaggia verso l'archiviazione e il proscioglimento dei 25 militari dell'Aeronautica, incriminati nel giugno scorso. Questo è il risultato provocato dalla spaccatura tra i periti, che sabato hanno consegnato al magistrato una relazione in cui vengono proposte due possibili soluzioni al grande mistero sull'esplosione del DC9 Itavia: un missile o una bomba. Secondo l'articolo 256 del nuovo codice di procedura penale, solo una perizia univoca avrebbe infatti consentito il rinvio a giudizio e la condanna degli imputati. Bucarelli ha poi annunciato che intende rispettare la scadenza del 24 ottobre come termine per la chiusura dell'istruttoria.

La storia di questa perizia contrastante nelle conclusioni non mancherà di provocare polemiche e sospetti. L'avvocato Franco di Maria, uno dei legali di parte civile, ha dichiarato: «Devo rilevare che 4 periti su 6 (il sesto è il professor Romano, l'anatomo-patologo che un anno fa partecipò alla stesura della prima perizia in cui la causa della strage fu individuata in un missile, *n.d.r*) sono concordi nell'affermare che si tratta di un missile. Sotto il profilo tecnico non cambia nulla. Ma da un punto di vista emotivo sì, perché c'è sempre una dissociazione rispetto a una verità che sembrava condivisa all'unanimità».

La relazione è divisa in tre parti. Nella prima, vengono elencati i quesiti posti dal giudice e le considerazioni di ordine generale. Nella seconda, vengono presi in considerazione: a) i tracciati del radar di Marsala; b) i tracciati del radar di Ciampino; c) la qualità e composizione delle teste di guerra dei missili aria/aria; d) le perizie foniche, i nuovi esperimenti e tutto il materiale acquisito successivamente alla perizia depositata nel marzo 1989. Nella terza parte, le conclusioni. Che per ogni quesito propongono una doppia soluzione. Quella con le due firme del professor Blasi e dell'ingegner Cerra. E quella con le tre firme dell'ingegner Imbimbo e dei professori Lecce e Migliaccio. La bomba e il missile, insomma.

L'impalcatura con cui si sostiene la tesi della bomba è costituita da una nuova interpretazione del tracciato radar di Ciampino, dove gli esperti americani del National Transportation Safety Board (l'ente federale per la sicurezza del volo) avevano individuato un caccia impegnato in una manovra d'intercettazione e attacco nei confronti del DC9. Questa nuova analisi è stata preparata dagli ingegneri Pardini e Giaccari della Selenia e dal professor Galati, oggi docente a Tor Vergata e solo pochi anni fa anch'egli dipendente della Selenia. I tre, di cui era stato inizialmente richiesto l'ingresso nel collegio dei periti, hanno poi lavorato come consulenti.

Ma le conclusioni cui sono giunti sono state considerate tanto precise da spingere Blasi e Cerra a riproporle identiche al giudice Bucarelli. In realtà, sembra che contenessero anche errori grossolani corretti poi a penna e in tutta fretta nella mattinata di sabato, poche ore prima della consegna della relazione. Secondo Pardini e i suoi due colleghi, le tre tracce attribuite dagli americani a un caccia sarebbero, in realtà: una, quella di un frammento del DC9 Itavia dopo l'esplosione e, le altre, due falsi echi prodotti dal radar, con bassissima probabilità di essere associati alla traccia di un aereo in volo accanto al DC9.

Per arrivare dalla contestazione del tracciato alla bomba, Blasi e Cerra (anche lui ingegnere della Selenia) hanno poi seguito un percorso semplice, in base al quale, se si fa scomparire il caccia scompare anche il missile; dunque, non resta che immaginare l'esplosione di un ordigno a bordo. Tuttavia, le cose non sono così semplici come forse gli uomini

CORRIERE DELLA SERA
MARTEDÌ 29 MAGGIO 1990

della Selenia pretenderebbero. Infatti, a sostenere la tesi della bomba non c'è un solo elemento. Non solo, la casa costruttrice del DC9, dopo qualche resistenza, ha fatto pervenire ai periti uno studio sulla curva di caduta dei rottami, in cui si dimostra come l'interpretazione di Pardini e dei suoi colleghi non stia in piedi.

I tre periti (Imbimbo, Lecce, Migliaccio), che non hanno compiuto la clamorosa inversione di marcia di Blasi e Cerra, hanno individuato in un missile a medio raggio il responsabile della strage. Esclusi quelli italiani (su questo punto, la collaborazione della nostra Aeronautica con i periti si è risolta nel copiare e trasmettere il *Jane's* degli armamenti alla voce «missili aria/aria»), sembra comunque certa per la testa di guerra una tipologia di fabbricazione occidentale. E' stato inoltre accertato che il sistema radar di Marsala «vide» almeno una volta la traccia del DC9 Itavia in caduta e che sussistono ampi dubbi su quanto avvenne nella sala del centro di controllo della Difesa aerea.

Irrisolto il mistero dell'aereo indicato con il «codice 56» e della traccia numero 6, annullata dal sistema del radar di Marsala quasi in contemporanea con quella del DC9 che esplode. Altra conferma alla tesi del missile è venuta dalla perizia fonica compiuta qualche tempo fa a Fiumicino con una carica esplosiva e un altro DC9. Adesso non resta che attendere le mosse dei magistrati, che sembrano intenzionati a convocare i periti per avere spiegazioni sulla spaccatura.

Andrea Purgatori

Sei esperti per scoprire due verità

ROMA — I 6 esperti nominati dal giudice Bucarelli sono stati coordinati dall'ingegnere aeronautico Massimo Blasi, professore associato al Politecnico di Napoli e contitolare di una società specializzata in consulenze nel settore.

Raffaele Cerra è un ingegnere della Selenia, tra i progettisti del missile Aspide, realizzato nella versione terra/aria e in quella aria/aria (che montano i caccia della nostra Aeronautica). Leonardo Lecce, ingegnere aeronautico, è professore associato al Politecnico di Napoli. Ennio Imbimbo, ingegnere, è esperto di esplosivi e armamenti. Vincenzo Migliaccio è un ingegnere aeronautico e professore ordinario al Politecnico di Napoli. Carlo Romano, ordinario di medicina legale all'Università di Napoli, ha partecipato solo alla stesura della prima perizia.

Alla vigilia della consegna della relazione del marzo 1989, si sfiorò un'anticipazione della spaccatura: proprio l'ingegner Blasi si mostrò assai titubante sull'uso della parola «missile», giudicata in qualche modo «destabilizzante» per il Paese, ma poi firmò con gli altri.

Sabato 2 giugno 1990
CORRIERE DELLA SERA

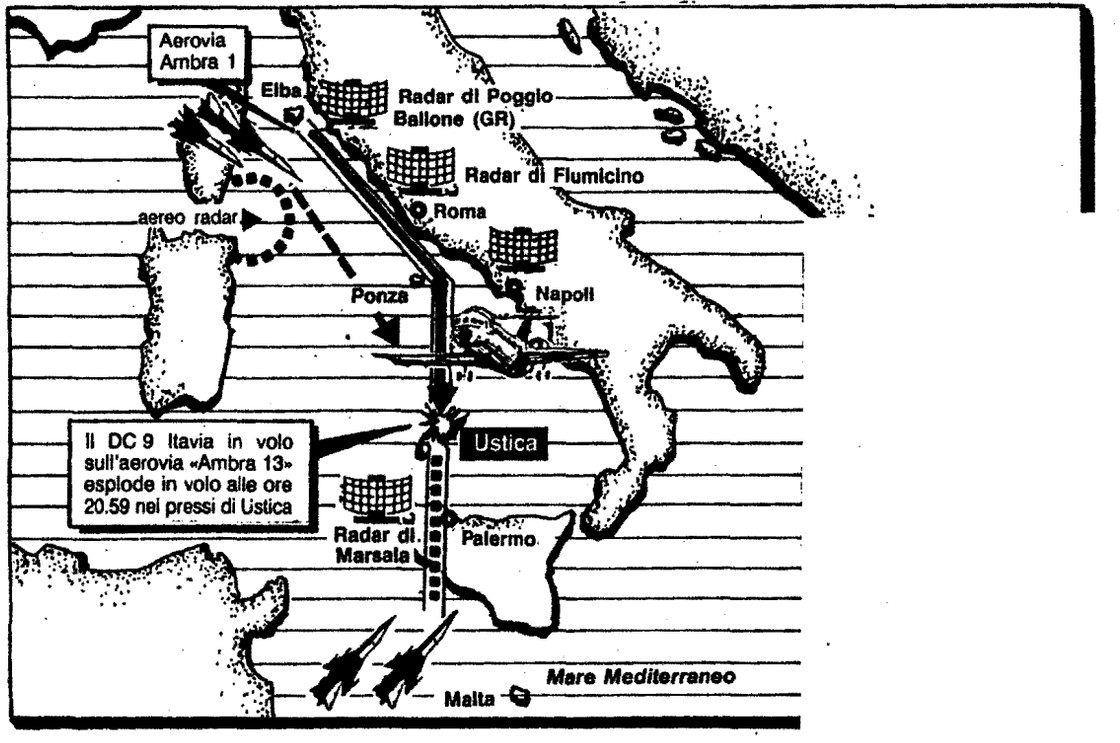
Ustica, un'inchiesta sulle indagini

ROMA — Entro la prossima settimana, il Consiglio superiore della magistratura potrebbe decidere di avviare una inchiesta sulla conduzione delle indagini per la strage del DC9 Itavia. Alcuni membri del Csm avrebbero infatti già espresso la loro intenzione di chiedere al comitato di presidenza una verifica sul comportamento del pubblico ministero Giorgio Santacroce e del giudice Vittorio Bucarelli, in relazione all'andamento di questa istruttoria che da 10 anni si consuma tra polemiche e colpi di scena. Sono state le rivelazioni sui dati del radar di Poggio Ballone (Grosseto) a rimettere in discussione una indagine che sembrava volare verso una discussa archiviazione e il proscioglimento dei 25 ufficiali e sottufficiali dell'Aeronautica, incriminati nel giugno '89.

E' ancora presto per capire cosa è accaduto. Di certo si sa che l'otto agosto del 1988 il colonnello Arrivas, comandante del 21 Cram di Poggio Ballone, fu molto preciso e disponibile quando i due carabinieri Adrio Petraccini e Emanuele Umbro del Nucleo di Pg di Roma si presentarono con una ordinanza di sequestro firmata dal giudice Bucarelli. Al contrario di quanto non avvenne a Marsala, dove tuttora non si sa con certezza chi fosse presente nella sala operativa del centro radar, il colonnello Arrivas consegnò subito un elenco molto interessante di documenti:

a) il foglio originale dei turni dei capi controllori della sala operativa dal 6 al 30 giugno 1980;

b) il foglio originale con i turni dei controllori addetti alle intercettazioni dal 4 al 30 giugno 1980;



c) il foglio originale con i nomi degli operatori alle consolle tra il primo e il 30 giugno 1980;

d) il foglio originale con i nomi degli operatori addetti al filtraggio tra il 19 giugno e l'1 luglio '80;

e) il foglio con i nomi dei militari di leva impegnati in sala operativa tra il 19 giugno e l'1 luglio '80;

f) nomi, cognomi e recapiti di sottufficiali, ufficiali e militari di leva presenti nella sala operativa del 21 Cram tra le ore 20 del 27 giugno e le ore 8 del 28 giugno 1980;

g) il brogliaccio originale con tutte le firme del *master controller* di sala operativa tra il 23 e il 30 giugno 1980;

h) undici grafici di tracc[illegible] dal centro tra le ore 20 e le ore 23.15 del 27 giugno 1980.

Non male se si pensa che, immediatamente dopo l'incidente, per ottenere forse un decimo di questo materiale da Marsala, la magistratura attese per tre mesi il nullaosta del ministero della Difesa. Mentre il comando di Poggio Ballone ne aveva già inviata copia il 14 luglio '80 all'aeroporto di Trapani Birgi, rispondendo alle istruzioni avute dallo Stato maggiore dell'Aeronautica (che aveva unilateralmente stabilito di far convergere presso quella base tutta la documentazione relativa alla strage del DC9 Itavia). Ma le sorprese non finiscono qui. Infatti, il 22 novembre '89 i carabinieri del Nucleo di Pg di Roma si presentarono dal comandante del radar di Poggio Ballone per sequestrare nuovamente ciò che il giudice Bucarelli avrebbe dovuto già avere da oltre un anno.

Secondo il Pm Santacroce, questo materiale sarebbe arrivato a Roma poche settimane fa. Tre, per la precisione. Che corrispondono anche alla data di consegna alla Commissione stragi. Si tratterebbe dunque di capire il percorso di tutto il materiale tra il 14 luglio 1980 e l'otto agosto 1988, tra quest'ultima data e il 22 novembre 1989 e dove sia stato poi nascosto fino a tre settimane fa. Quesito importante, visto che si tratta di una documentazione completamente sfuggita al controllo e al lavoro dei periti e che oggi consente di mostrare ulteriori contraddizioni nella versione fornita dalle carte e dagli uomini di Marsala.

Il sistema automatico Nadge collegava Poggio Ballone e Marsala. Quest'ultimo centro radar trasmetteva le proprie informazioni che venivano inserite nel sistema di Poggio Ballone, dove si sarebbe provveduto a seguire le tracce degli aerei di competenza. Un confronto tra le due rilevazioni avrebbe dunque consentito di disegnare con assoluta certezza il quadro della situazione al momento della strage. Ma non è stato possibile e le due perizie risultano adesso parziali, con tutto ciò che ne consegue sul piano delle verità, delle ipotesi, delle contrastanti versioni che hanno provocato le polemiche degli ultimi giorni.

Da un primo esame dei grafici di Poggio Ballone (effettuato da *Rinascita* e rilanciato da *Samarcanda)* risultano ben sei tracce sospette. Una coppia di caccia provenienti da Sud, una coppia di caccia provenienti da Nord, un aereo radar che controlla la situazione all'altezza delle Bocche di Bonifacio, una sesta traccia che si muove sotto la schermatura di una delle prime due. Scenario da vera battaglia. *Rinascita* ha parlato di francesi contro libici, di Gheddafi che sfugge a un agguato e del DC9 che vola al centro del duello, per finire abbattuto. Vale la pena di essere cauti, ammoniscono gli esperti in attesa di visionare i documenti.

«Nessuno capisce più nulla. Non c'è però dubbio che questa vicenda è talmente oscura che si vuole coprire un fatto probabilmente ancora più grave della stessa tragedia», dice il ministro Rino Formica. E già si annuncia battaglia in Commissione stragi, convocata per giovedì prossimo. De Julio (Sinistra indipendente) e Toth (Dc) chiederanno la convocazione dei periti per ascoltare da loro le dimensioni e le ragioni della spaccatura. Boato (Verde), Staiti di Cuddia e Nicotra (Dp) pongono pesanti interrogativi sulle ultime novità emerse e sulle pressioni che istituzioni militari e industrie avrebbero esercitato per ottenere che almeno due periti su cinque mettessero in discussione la tesi del missile, da loro stessi sottoscritta un anno prima.

Andrea Purgatori

CORRIERE DELLA SERA
LUNEDÌ 4 GIUGNO 1990

I giudici cercano altre prove sui nastri originali di Poggio Ballone: potrebbero rivelare le bugie di Marsala

Ustica: caccia alle nuove registrazioni radar

Le indagini sulle rilevazioni di Grosseto vennero abbandonate dopo i primi interrogatori e la relazione di Pisano - Settimana decisiva: il Csm valuterà se procedere nei confronti dei magistrati Santacroce e Bucarelli - Giovedì si riunisce la Commissione stragi - Le parti civili chiedono l'intervento di Cossiga

ROMA — Che fine hanno fatto le registrazioni del radar di Poggio Ballone? Dopo le ultime rivelazioni che hanno permesso di accertare una falla nell'indagine giudiziaria sulla strage di Ustica, è inevitabile che la magistratura decida adesso di ricercare il nastro originale con le registrazioni effettuate dalla base dell'Aeronautica militare in provincia di Grosseto nella sera del 27 giugno 1980.

Non è un dettaglio di secondo piano. Se il nastro esiste ancora ed è conservato in qualche cassaforte, la sua decodificazione e comparazione con quello di Marsala permetterà di accertare eventuali manipolazioni e di ricostruire con precisione lo scenario della tragedia. Se il nastro è stato distrutto, chi ha stabilito di disfarsene rischia ora un'incriminazione per soppressione di atti veri.

Al momento si sa che da Poggio Ballone furono inviati al giudice solo gli elenchi dei militari in servizio la sera del 27 giugno e undici cartine con una trasposizione grafica delle tracce ricevute automaticamente dal sistema radar di Marsala.

Tuttavia, gli ordini di sequestro della magistratura (quello del sostituto procuratore di Palermo, Guarino, successivo al giorno della strage ma anche quello emesso il 16 luglio 1980 dal sostituto procuratore di Roma, Giorgio Santacroce) imponevano la consegna di tutto il materiale radar connesso alla sciagura, dunque anche dei nastri. Esattamente come accadde (con varie interpretazioni) per il radar «civile» di Ciampino e per le basi militari di Martinafranca, Marsala, Licola e Siracusa.

E proprio come già è accaduto per Licola (che non avendo un sistema di registrazione su nastro consegnò solo un'arbitraria estrapolazione di alcuni dati e non il librone originale, poi distrutto) c'è ora il sospetto che anche le registrazioni del radar di Poggio Ballone non siano più disponibili.

In ogni caso, almeno per questo centro della Difesa aerea territoriale esiste una lista completa di tutti gli operatori (ufficiali, sottufficiali, personale di leva) che è ragionevole immaginare verranno al più presto interrogati per una completa verifica sull'attendibilità delle informazioni e per una ricostruzione più dettagliata su quella sera di dieci anni fa in cui il DC9 con 81 persone a bordo esplose in volo nel cielo di Ustica.

Vale la pena di ricordare che quello del 21 Cram di Poggio Ballone è considerato un radar tra i più affidabili e precisi. E che proprio a Grosseto, qualche settimana dopo la strage, l'allora sindaco raccolse una serie di confidenze su cui anche il giudice Vittorio Bucarelli compì due anni fa un'indagine che portò all'interrogatorio di due testimoni.

Si trattava di «voci» riferite a un allarme che la sera del 27 giugno 1980 avrebbe impegnato una coppia di caccia intercettori F104, decollati dall'aeroporto militare del capoluogo toscano. Dopo i due interrogatori, Bucarelli abbandonò la pista. Anche perché dall'inchiesta svolta dal generale Pisano fu confermato che all'ora della strage non erano in volo caccia italiani.

Ma resta pur sempre aperto un grosso interrogativo sulla identità dell'aereo militare classificato *friendly* (amico), in volo circolare sopra le Bocche di Bonifacio, tra Sardegna e Corsica. Si tratterebbe di un aereo radar, forse francese, la cui presenza (individuata dal radar di Poggio Ballone) non è stata ancora chiarita. Questi velivoli sono infatti impegnati per guidare dal cielo i caccia in manovra. Nel caso specifico tutte le forze armate dei Paesi alleati hanno smentito che la sera della strage fossero in corso missioni o esercitazioni.

Dunque, che cosa stava facendo e a quale nazione apparteneva l'aereo? Alla domanda dovrebbero poter agevolmente rispondere gli stessi operatori di Poggio Ballone, che lo identificarono attraverso il codice del *trasponder* e con il radar lo tennero sotto controllo durante tutta la durata del volo.

Questa è una settimana di decisioni importanti, non solo sul piano strettamente giudiziario. Il comitato di presidenza del Consiglio superiore della magistratura deciderà infatti se avviare una indagine sulla conduzione dell'inchiesta da parte del Pm Giorgio Santacroce e del giudice istruttore Vittorio Bucarelli. Mentre per giovedì è convocata la Commissione di inchiesta sulle stragi, che discuterà le ultime novità sul supplemento di perizia (con la spaccatura «tre a due» degli esperti) sui tracciati radar di Poggio Ballone e stabilirà come e quando procedere a una nuova serie di audizioni di alti ufficiali, ministri e tecnici coinvolti nella vicenda. La polemica a livello politico è molto aspra. E' di sabato la secca replica del ministro delle Finanze, Rino Formica, alle accuse del presidente della Commissione, Libero Gualtieri. I legali di parte civile insistono intanto per un intervento immediato del presidente della Repubblica, Francesco Cossiga.

Andrea Purgatori

CORRIERE DELLA SERA
MARTEDÌ 5 GIUGNO 1990

Le perizie sui tracciati radar

Ustica, il giallo dei 5 caccia vicini al DC 9

ROMA — Per quale motivo cinque caccia senza codice e senza bandiera si alzano in volo uno dopo l'altro, vanno a piazzarsi intorno a un innocuo jet di linea della Egypt Air che se ne va per la sua strada dal Cairo a Parigi e per un quarto d'ora gli fanno da scorta o da ostacolo? Da dove sono decollati i cinque caccia e dove atterrano? Perché il radar di Marsala identifica l'aereo egiziano con un codice ostile (il 56)? E infine perché tutta questa ressa un'ora dopo la strage di Ustica? Quesiti a cui Paolo Miggiano, perito di parte civile, non è riuscito a trovare una risposta. Per mesi ha controllato e verificato le informazioni del nastro di Marsala, quelle che si riferivano agli istanti dell'esplosione del DC9 Itavia come le altre, successive anche di un'ora al momento della strage.

Il risultato è che per i militari dell'Aeronautica in servizio nella sala operativa del radar di Marsala, quella del 27 giugno 1980 non fu affatto una serata noiosa. C'era l'aereo proveniente da Tripoli (un Mig, come risulta dalle telefonate con Siracusa?) che virò a Est quando il DC9 esplose. E lo fece con tanta decisione da puntare su un'area «prohibited» e cioè con divieto assoluto di sorvolo, soprattutto per aerei classificati come «ostili». C'era un aereo-radar in volo sulle Bocche di Bonifacio, che il centro di avvistamento militare di Poggio Ballone classificò come «amico» ma di cui ancora non si conosce nazionalità e scopo. C'era, un'ora dopo la strage, questo movimento frenetico di caccia sullo stretto.

Alle 22.27 da Ciampino giunse la segnalazione a Martinafranca (centro di coordinamento radar dell'Aeronautica) di un'attività di volo americana nella zona dell'incidente. Ciampino si riferiva forse a quel traffico che anche Marsala inquadrava sul proprio radar? E i 5 caccia si erano alzati dalla base Nato di Sigonella o da una portaerei (non la Saratoga, che quella sera era in rada a Napoli) che incrociava sotto la Sicilia? Sul tabulato radar di Marsala (ma anche Siracusa le registrò) le sigle dei 5 caccia sono: AM202, AM203, AM204, AM205, AM206, in sequenza. E il jet dell'Egypt Air Cairo/Parigi viene indicato con la sigla LJO41.

C'è ancora molto da raccontare sulla sera della strage. E un nuovo capitolo dovranno scriverlo quegli stessi periti che solo due settimane fa si erano spaccati sulle conclusioni del supplemento di indagine. Giovedì saranno tutti a Roma, davanti al giudice istruttore Vittorio Bucarelli che li ha convocati per affidare loro una comparazione tra i dati radar di Marsala e quelli di Poggio Ballone. Bucarelli ha deciso questa mossa sabato scorso, quando già stavano montando le polemiche sulla documentazione del radar toscano. Domani invece il Csm deciderà se avviare una inchiesta sulla conduzione dell'indagine giudiziaria. E giovedì, scontro in Commissione parlamentare stragi sulle valutazioni da dare alle ultime rivelazioni e al supplemento di perizia. A tre settimane dal decimo anniversario della strage, nonostante le ultime manovre d'insabbiamento, si allontana la possibilità di una archiviazione.

Andrea Purgatori

CORRIERE DELLA SERA 29 MAG. 1990

Il caso del Dc 9 Itavia rischia di restare insoluto dopo il deposito delle perizie che confermano il clamoroso dissidio nel pool di tecnici

Ustica, in volo verso l'archiviazione

La spaccatura fra i periti impedirà il rinvio a giudizio dei responsabili della sciagura

Due dei sei specialisti nominati dal giudice Bucarelli nelle loro conclusioni parlano di bomba a bordo - Gli altri quattro attribuiscono la causa dell'abbattimento del jet a un missile - Questa divergenza di vedute potrebbe rendere impossibile, secondo il nuovo codice di procedura penale, il processo agli imputati

ROMA — Alla vigilia del decimo anniversario della strage di Ustica, l'inchiesta viaggia verso l'archiviazione e il proscioglimento dei 25 militari dell'Aeronautica, incriminati nel giugno scorso. Questo è il risultato provocato dalla spaccatura tra i periti, che sabato hanno consegnato al magistrato una relazione in cui vengono proposte due possibili soluzioni al grande mistero sull'esplosione del DC9 Itavia: un missile o una bomba. Secondo l'articolo 256 del nuovo codice di procedura penale, solo una perizia univoca avrebbe infatti consentito il rinvio a giudizio e la condanna degli imputati. Bucarelli ha poi annunciato che intende rispettare la scadenza del 24 ottobre come termine per la chiusura dell'istruttoria.

La storia di questa perizia contrastante nelle conclusioni non mancherà di provocare polemiche e sospetti. L'avvocato Franco di Maria, uno dei legali di parte civile, ha dichiarato: «Devo rilevare che 4 periti su 6 (il sesto è il professor Romano, l'anatomo-patologo che un anno fa partecipò alla stesura della prima perizia in cui la causa della strage fu individuata in un missile, *n.d.r*) sono concordi nell'affermare che si tratta di un missile. Sotto il profilo tecnico non cambia nulla. Ma da un punto di vista emotivo sì, perché c'è sempre una dissociazione rispetto a una verità che sembrava condivisa all'unanimità».

La relazione è divisa in tre parti. Nella prima, vengono elencati i quesiti posti dal giudice e le considerazioni di ordine generale. Nella seconda, vengono prese in considerazione: a) i tracciati del radar di Marsala; b) i tracciati del radar di Ciampino; c) la qualità e composizione delle tracce di guerra dei missili aria-aria; d) le perizie foniche. I nuovi esperimenti e tutto il materiale acquisito successivamente alla perizia depositata nel marzo 1985. Nella terza parte, le conclusioni. Che per ogni quesito propongono una doppia soluzione. Quella con le due firme del professor Blasi e dell'ingegner Cerra. E quella con le tre firme dell'ingegner Imbimbo e dei professori Lecce e Migliaccio. La bomba e il missile, insomma.

L'impalcatura con cui si sostiene la tesi della bomba è costituita da una nuova interpretazione del tracciato radar di Ciampino, dove gli esperti americani del National Transportation Safety Board (l'ente federale per la sicurezza del volo) avevano individuato un caccia impegnato in una manovra d'intercettazione e attacco nei confronti del DC9. Questa nuova analisi è stata preparata dagli ingegneri Pardini e Giaccari della Selenia e dal professor Gulati, oggi docente a Tor Vergata e solo pochi anni fa anch'egli dipendente della Selenia. I tre, di cui era stato inizialmente richiesto l'ingresso nel collegio dei periti, hanno poi lavorato come consulenti.

Ma le conclusioni cui sono giunti sono state considerate tanto precise da spingere Blasi e Cerra a riproporle identiche al giudice Bucarelli. In realtà, sembra che contenessero anche errori grossolani corretti poi a penna e in tutta fretta nella mattinata di sabato, poche ore prima della consegna della relazione. Secondo Pardini e i suoi due colleghi, le tre tracce attribuite dagli americani a un caccia sarebbero, in realtà: una, quella di un frammento del DC9 Itavia dopo l'esplosione e, le altre, due falsi echi prodotti dal radar, con bassissima probabilità di essere associati alla traccia di un aereo in volo accanto al DC9.

Per arrivare dalla contestazione del tracciato alla bomba, Blasi e Cerra (anche lui ingegnere della Selenia) hanno poi seguito un percorso semplice, in base al quale, se si fa scomparire il caccia scompare anche il missile; dunque, non resta che immaginare l'esplosione di un ordigno a bordo. Tuttavia, le cose non sono così semplici come forse gli uomini della Selenia pretenderebbero. Infatti, a sostenere la tesi della bomba non c'è un solo elemento. Non solo, la casa costruttrice del DC9, dopo qualche resistenza, ha fatto pervenire ai periti uno studio sulla curva di caduta dei rottami, in cui si dimostra come l'interpretazione di Pardini e dei suoi colleghi non stia in piedi.

I tre periti (Imbimbo, Lecce, Migliaccio), che non hanno compiuto la clamorosa inversione di marcia di Blasi e Cerra, hanno individuato in un missile a medio raggio il responsabile della strage. Esclusi quelli italiani (su questo punto, la collaborazione della nostra Aeronautica con i periti si è risolta nel copiare e trasmettere il *Jane's* degli armamenti alla voce «missili aria/aria»), sembra comunque certa per la testa di guerra una tipologia di fabbricazione occidentale. E' stato inoltre accertato che il sistema radar di Marsala «vide» almeno una volta la traccia del DC9 Itavia in caduta e che sussistono ampi dubbi su quanto avvenne nella sala del centro di controllo della Difesa aerea.

Irrisolto il mistero dell'aereo indicato con il «codice 56» e della traccia numero 6, annullata dal sistema del radar di Marsala quasi in contemporanea con quella del DC9 che esplode. Altra conferma alla tesi del missile è venuta dalla perizia fonica compiuta qualche tempo fa a Fiumicino con una carica esplosiva e un altro DC9. Adesso non resta che attendere le mosse dei magistrati, che sembrano intenzionati a convocare i periti per avere spiegazioni sulla spaccatura.

Andrea Purgatori

Il centro radar di Marsala e, a destra, il giudice istruttore Vittorio Bucarelli che indaga sulla sciagura di Ustica

Sei esperti per scoprire due verità

ROMA — I 6 esperti nominati dal giudice Bucarelli sono stati coordinati dall'ingegnere aeronautico Massimo Blasi, professore associato al Politecnico di Napoli e contitolare di una società specializzata in consulenze nel settore.

Raffaele Cerra è un ingegnere della Selenia, tra i progettisti del missile Aspide, realizzato nella versione terra/aria e in quella aria/aria (che montano i caccia della nostra Aeronautica). Leonardo Lecce, ingegnere aeronautico, è professore associato al Politecnico di Napoli. Ennio Imbimbo, ingegnere, è esperto di esplosivi e armamenti. Vincenzo Migliaccio è un ingegnere aeronautico e professore ordinario al Politecnico di Napoli. Carlo Romano, ordinario di medicina legale all'Università di Napoli, ha partecipato solo alla stesura della prima perizia.

Alla vigilia della consegna della relazione del marzo 1988, si sfiorò un'anticipazione della spaccatura: proprio l'ingegner Blasi si mostrò assai titubante sull'uso della parola «missile», giudicata in qualche modo «destabilizzante» per il Paese, ma poi firmò con gli altri.

CORRIERE DELLA SERA

Il generale Corcione replica alle ultime notizie di stampa

«Su Ustica parlino solo i giudici»

NAPOLI — «La tragedia di Ustica è una materia che dovremmo avere il buon gusto di far trattare agli organi preposti: alla magistratura». Lo ha detto ieri il capo di Stato maggiore della Difesa, generale Domenico Corcione, a commento delle ultime notizie di stampa sul caso.

«La magistratura è l'unica a darci motivo di speranza — ha aggiunto — perché non fa colpi di scena quotidiani e si muove come è legittimo e rigoroso muoversi».

Corcione ha poi puntualizzato: «D'altra parte i colpi di scena sono così frequenti che non fanno più notizia, e francamente non sento più la voglia di seguirli. Spero, anzi sono sicuro, che la magistratura farà giustizia di tutti i clamori che ci sono stati. Giustificati o meno che fossero. Fatti così importanti non si devono lasciar gestire con i clamori talvolta di parte e, comunque, al di fuori dei canali giusti. Per fortuna viviamo in uno Stato di diritto, dove la giustizia è amministrata in sedi diverse da quelle della stampa e dei partiti».

Alla domanda se le Forze armate abbiano fornito in questi anni tutte le informazioni necessarie, Corcione ha risposto: «Ne sono certo. Ustica è una pagina nera perché ci sono state 82 vittime. Quanto al mistero, se c'è stato bisognerà che qualcuno lo riveli. Personalmente non credo che ci sia mistero. So solo che le cose richieste alle Forze armate, e in particolare all'Aeronautica, sono state fornite, tant'è che su certi argomenti oggi l'Aeronautica non è neanche più in grado di esprimere giudizi poiché essi si rifanno a documenti che sono stati forniti da anni e che non sono più in suo possesso.

«Per il tempo che è passato, per le fughe di notizie e le indiscrezioni che ci sono state è facile adesso tirare fuori un fatto singolare, una tessera di mosaico, e farne un fatto clamoroso. Ogni tanto salta fuori qualcuno e fa una sparata, presentando come una rivelazione qualcosa che era noto da dieci anni».

PA
Public Affairs
Lobbying e Comunicazione
con la Pubblica Amministrazione

RASSEGNA STAMPA

PUBBLICAZIONE:	la Repubblica	DATA:	21.6.90
PERIODICITA':	QUOTIDIANO	CITTA':	ROMA

Incontrando i parenti delle vittime, il capo dello Stato ha assicurato un intervento sul governo

Il Presidente respinge le insinuazioni sul suo operato a Palazzo Chi

Un monito di Cossiga ai politi
"Basta speculare su quei mort

di DANIELE MASTROGIACOMO

ROMA – «Chi pensa di costruire delle fortune politiche sulla tragedia di Ustica è un personaggio esecrabile». Con voce pacata ma tono fermo e deciso, il Presidente della Repubblica ribadisce un principio che spezza le polemiche delle ultime settimane. Sul più controverso giallo nella storia dell'aviazione civile lo Stato non ammette alcuna forma di speculazione.

Il riferimento è chiaro: troppe volte, sebbene in modo velato, in particolare da parte di socialisti e repubblicani, si è ricordato che proprio Cossiga all'epoca dell'incidente del Dc 9 dell'Itavia ricopriva la carica di presidente del Consiglio.

Il Presidente ieri, per la prima volta ha rotto gli indugi davanti ad una fitta delegazione di familiari delle vittime, di rappresentanti del Comitato per la verità su Ustica e di avvocati. «Nessuno ha bisogno di ricordarmi – ha sostenuto Cossiga – che nel giugno del 1980 ero presidente del Consiglio. Premetto che ho ricoperto quella carica per soli due mesi. Ma questo è poco importante. E' importante chiarire che subito dopo la vicenda, tutti, dico tutti e ripeto tutti, dissero che si trattava di una tragica ovvietà. L'aereo, insomma, era caduto per un cedimento strutturale. Tutti la pensavano allo stesso modo. Nessuno, in Parlamento, ebbe l'acutezza di indagare in altre direzioni, di scavare e di andare oltre quello che appariva appunto una tragica ovvietà. Di Ustica non seppi più nulla. Solo nel 1986, quindi sei anni dopo, ne sentii riparlare in occasione di un incontro con il Comitato per la verità».

Sono passate le 11 e 30. Al Quirinale almeno 60 persone ascoltano in silenzio le parole del Presidente. Da 10 anni si battono per rompere l'omertà che avvolge la strage del Dc9 di Ustica con i suoi 81 morti.

Il caso Ustica non è un caso di ordinaria amministrazione. Investe diversi apparati dello Stato e si è trasformato in un banco di prova per la credibilità delle istituzioni. La magistratura non è ancora riuscita a trovare la verità. Anzi, le interferenze, la sovrapposizione dei ruoli e dei poteri, gli intrecci di interessi, hanno finito per dividere alcuni organi inquirenti creando confusione su confusione. Incertezza su incertezza. Con un solo risultato: il rischio di affidare anche questa vicenda dell'Italia dei misteri agli archivi della Storia. Un rischio che Cossiga valuta con attenzione.

I legali di parte civile gli elencano le grossolanità delle indagini istruttorie. E gli ricordano soprattutto la serie di iniziative sollecitate dall'Aeronautica militare che hanno creato il partito fautore dell'ipotesi di un esplosione interna all'aereo. «Questo», sostengono gli avvocati, «ha provocato una scelta di campo coniugata anche tra i periti nominati dal giudice, costretti a dividersi e a sostenere ipotesi opposte a quelle sostenute solo pochi mesi prima». Il commento del Presidente della Repubblica è diretto: «E' vero. Sono sacrosante parole».

L'incontro dura oltre un'ora e mezzo. Molto più del previsto. E i passaggi salienti del colloquio sono riassunti durante una conferenza stampa dagli stessi partecipanti. Si è parlato di tutto, toccando gli aspetti più delicati della vicenda. Per primo li espone il senatore Nicolò Lipari, dc, presidente del Comitato per la verità su Ustica. «La giornata di oggi», commenta il parlamentare, «dimostra che la strada da noi imboccata è quella giusta. C'è esigenza nella società civile di arrivare presto ad una verità. C'è un aspetto che mi ha colpito nell'incontro con Cossiga. Il presidente ha detto che egli oggi si sente espressione della nazione. Questo significa che al di là delle critiche che gli potranno essere mosse, egli prenderà delle iniziative. Ci ha annunciato che interverrà presso la presidenza del Consiglio, i ministri della [illegible] degli Esteri perché si [illegible] tutto per chiarire quest[illegible] pagina dell'Italia dei mist[illegible]

«Da parte nostra – agg[illegible] pari – intendiamo presen[illegible] iniziative di legge perché [illegible] trata in vigore del nuovo [illegible] procedura penale, il [illegible] non si corra il rischio [illegible] scrizione. Un rischio che [illegible] corre per il reato di stra[illegible] sto che non è stata avvia[illegible] azione penale. In questo [illegible] meglio cautelarsi».

Di Julio, della sinistra [illegible] dente, aggiunge: «Coss[illegible] sce esecrabile chiunque [illegible] su questa vicenda. Il suo [illegible] nito rivolto ai vari orga[illegible] finché lavorino ognuno [illegible] ambiti. Le interferenze [illegible] ro prestare il fianco a co[illegible] interferenze che complicher[illegible] in fondo. Ed è per questo [illegible] giriamo che Cossiga [illegible] plenum del Csm quando [illegible] derà se istruire una co[illegible] sull'operato dei giudici [illegible] su Ustica».

E proprio sui giudici [illegible] resoconto del colloquio [illegible] nale. Afferma l'avvoca[illegible] ci: «Cossiga crede che [illegible] tante in questo momen[illegible] lare i dubbi sorti dopo [illegible] mento di alcuni peri[illegible] mo una nuova perizia [illegible] tracciati radar, ogget[illegible] sione tra gli inquirenti» [illegible] l'avvocato De Maria: «[illegible] lo Stato convocherà i [illegible] gli uffici giudiziari. A [illegible] derà perché i magist[illegible] chiesta non hanno [illegible] bene».

Il capo di Stato maggiore, Stelio Nardini, ha tenuto una conferenza al Centro studi della Difesa

"L'Aeronautica vuole la verità"

nostro servizio

ROMA – Per la prima volta sul caso Ustica interviene anche un capo di Stato maggiore dell'Aeronautica. Da due mesi il generale Stelio Nardini ha sostituito Franco Pisano alla guida dell'arma azzurra: fino a ieri nessuno tra i suoi predecessori aveva risposto alle domande dei giornalisti su questo argomento.

Nardini ha tenuto una conferenza al Casd, il Centro alti studi difesa, e rispondendo alla domanda di un ufficiale di Marina ha voluto affrontare la questione. «Se oggi qualcuno dovesse chiedermi perché è caduto il Dc-9 a Ustica io non potrei che rispondere che non lo so. Ritengo di essere una persona onesta, non potrei rispondere altrimenti». «Ho letto sacchi di documenti su Ustica», continua Nardini, «ma non posso esprimere pubblicamente un mio parere perché non sono il giudice, non sono un perito. Comunque ripeto, non so perché il Dc9 è caduto: non lo so io e non lo sanno i giudici che stanno indagando».

Dopo la conferenza, Nardini ha incontrato brevemente alcuni giornalisti: «L'archiviazione sarebbe la peggiore delle soluzioni per noi, l'Aeronautica sarebbe quasi costretta a ricorrere contro un'archiviazione del processo su Ustica. Vogliamo la verità; non so quale possa essere, e non escludo a priori che possano essersi stati errori dell'Aeronautica. Io naturalmente mi sento responsabile per tutta la forza armata. Ma non possiamo accettare di essere messi sotto processo in sedi che non sono quelle giudiziarie. Non mi fa piacere vivere in uno Stato che non è in grado di spiegarci cosa è successo. Nessun paese, infatti, ha mai recuperato un relitto a 3.500 metri di profondità: noi lo abbiamo fatto, grazie all'intervento, nell'agosto dell'86, del capo dello Stato ma ancora non conosciamo le cause che hanno provocato l'incidente».

«Ricorderò benissimo – ha detto ancora il capo dell'Aeronautica – i nomi di quei politici che senza sapere, come io non so, hanno dato giudizi sommari, né io per questo mi sentirò imputato». Un'inchiesta – ha infine detto Nardini – ha come obiettivo primario scoprire le cause della sciagura nell'interesse della collettività e solo in un secondo momento la ricerca delle responsabilità.

PA
Public Affairs
Lobbying e Comunicazione
con la Pubblica Amministrazione

RASSEGNA STAMPA

PUBBLICAZIONE: CORRIERE DELLA SERA DATA: 21.6.90

PERIODICITA': QUOTIDIANO CITTA': Milano

Drammatica udienza a San Macuto, forse i servizi segreti di USA, Francia e Gran Bretagna non hanno detto tutta la verità sulla fine del I

Il capo del Sismi rivela: Ustica strage internazionale

L'ammiraglio Martini accusato di reticenza da alcuni commissari - Mercoledì dovrà ripresentarsi per una seconda audizione formale - Repl do alle domande ha però affermato che qualcuno («E' una sensazione») non avrebbe risposto con sincerità alle richieste di informa

ROMA — I servizi segreti alleati di Stati Uniti, Francia e Gran Bretagna forse non hanno raccontato tutta la verità sulla fine del DC9 nel cielo di Ustica. Lo pensa l'ammiraglio Fulvio Martini, da sei anni al comando del Sismi. Una affermazione grave, pronunciata nell'aula della Commissione parlamentare d'inchiesta sulle stragi. Martini non ha comunque elaborato più di tanto su questa sua «sensazione» ma ha già ricevuto un invito a farlo mercoledì. Quando dovrà tornare a San Macuto per una seconda audizione formale, decisa ieri dopo una serie di proteste dei commissari che lo hanno accusato di reticenza.

L'ammiraglio ha glissato su molti aspetti internazionali e nazionali che ruotano intorno alla strage del 27 giugno 1980. Ha chiesto più volte di poterli documentare e inviare risposte scritte alla Commissione. Ha replicato con monosillabi. Ma su due punti si è impuntato con convinzione. Quando ha disegnato il quadro della situazione di tensione esistente nel 1980 tra Libia, Stati Uniti e Francia (accantonando l'Italia). E quando alla domanda del comunista Bellocchio, che gli chiedeva quali fossero stati gli interventi sui servizi segreti stranieri per avere notizie su Ustica, ha detto: «Otto, cinque ufficiali e tre non ufficiali». Poi ha specificato i Paesi: «Stati Uniti, Gran Bretagna, Israele, Grecia, Libia, Jugoslavia, Malta».

Bellocchio: «E cosa hanno risposto?».

Martini: «Che non avevano nessun elemento. A parte i libici che ci hanno detto di aver istituito una commissione ad hoc».

Bellocchio: «Lei ha avuto l'impressione che nelle risposte fossero sinceri oppure no?».

Martini: «Penso qualcuno no».

Bellocchio: «Vuole spiegarmi chi?».

Il presidente della Commissione, il repubblicano Libero Gualtieri, interrompe il colloquio audiovideo con la sala stampa e passa in seduta segreta. Avverrà altre tre volte.

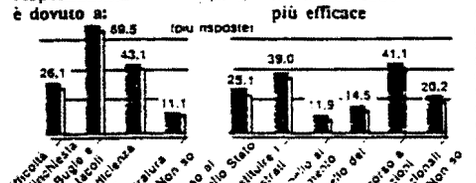
Martini: «Francesi, americani e inglesi... è una sensazione. Se avessero avuto a che [illegible] questa storia non avrebbero [illegible] questa risposta. [illegible] e greci non avevano alcun [illegible] resse».

Dunque, la risposta [illegible] controspionaggio italiano [illegible] lancia accuse dirette [illegible] colpo restringe il campo [illegible] gine internazionale. E [illegible] gio che affida alla Com[illegible] e di straordinaria imp[illegible] Un messaggio identico [illegible] che ha nel 1988 avuto [illegible] con una nota [illegible] numer[illegible] presidenza del Consi[illegible] nendo «evasive» le [illegible] servizi segreti alleati. C[illegible] mandarsi se l'ammiraz[illegible] ni sia stato inesaurient[illegible] co, addirittura reticent[illegible] hanno affermato quas[illegible] commissari o se invece [illegible] ha volutamente scivo[illegible] questo marginale per [illegible] trarsi sulla sostanza de[illegible] ma. Indicando in pochi[illegible] quello che nessuno ha n[illegible] il coraggio di dire. Cioè [illegible] luzione della strage di [illegible] cercata soprattutto in c[illegible] ternazionale.

Andrea P[illegible]

Sondaggio Makno: il 70% pensa a bugie e insabbiamenti

Il mancato accertamento delle responsabilità è dovuto a: (in %) (più risposte)



Per la verità quale iniziativa le sembrerebbe più efficace

ROMA — Il 69,5 per cento degli italiani ritiene che bugie e ostacoli siano la causa principale del mancato accertamento della verità e pensa che la sostituzione dei giudici che indagano e un ricorso alle istituzioni internazionali potrà mettere fine al caso. E' questo uno dei risultati sconcertanti che emergono da un sondaggio della Makno, commissionato alla Public Affairs dall'Associazione dei parenti delle vittime. Gli italiani pensano che le maggiori responsabilità nella copertura della verità vadano attribuite ad alcune forze politiche (10,2%), all'Aeronautica (11,9%), a interessi politico-militari anche internazionali (37,6%) o ai tre i fattori (37,2%).

Cossiga ai familiari: non si archivierà

ROMA — Il capo dello Stato esercitera tutti i poteri che la Costituzione gli attribuisce per evitare che l'inchiesta sulla strage di Ustica venga archiviata, perche «sia compiuto ogni sforzo da parte delle autorità competenti per l'accertamento della verità nelle forme e nei modi propri dello stato di diritto».

Che siano altri a compiere «dottorati di ricerca su cosa può o non può fare il presidente della Repubblica», ha detto Francesco Cossiga ai rappresentanti dell'Associazione dei familiari delle vittime, ai parlamentari del Comitato per la verità e ai legali di parte civile che sono stati ricevuti ieri al Quirinale.

Un incontro di un'ora e mezzo (il doppio del previsto) a una settimana dal decimo anniversario della strage che costò la vita a 81 persone.

Cossiga ha ricordato che nel 1980 era lui il presidente del Consiglio ed ha anche confessato che, subito dopo la tragedia, quanto era accaduto sembrò a tutti niente più che un incidente aereo, «una tragica ovvietà».

Ma ha anche garantito che interverrà personalmente su magistrati, governo, Parlamento perché nulla rimanga intentato, perché i responsabili siano identificati e soprattutto perché ci sia una verità.

Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione, ha detto: «Non siamo così presuntuosi da dare indicazioni o consigli, vogliamo invece credere, insieme a lei, che la nostra Repubblica, i suoi organi legali, siano in grado di fare luce su quanto è avvenuto nei cieli di Ustica».

Gli avvocati di parte civile hanno invece ribadito che per prima cosa occorre rimuovere i due magistrati che hanno fino ad oggi condotto l'indagine, colpevoli di negligenze e omissioni.

E hanno invitato Cossiga a presiedere il plenum del Consiglio superiore della magistratura che dovrà decidere se aprire nei loro confronti un'inchiesta.

Ieri mattina, mentre il suo nome risuonava al Quirinale, il giudice istruttore Vittorio Bucarelli avrebbe dovuto interrogare alcuni militari in servizio nel centro radar di Poggio Ballone la sera del 27 giugno 1980.

In due non si sono potuti presentare. Uno, il *master controller* della sala operativa, è morto nel 1981.

L'altro, Antonio De Giuseppe, si è invece giustificato con motivi familiari.

E' stato invece ascoltato un avvocato, Enrico Brugneri, che sostiene di aver visto passare sopra la Sila, la sera della strage, il Mig poi ufficialmente ritrovato il 18 luglio 1980.

A.Pu.

GIOVEDÌ 21 GIUGNO 1990
CORRIERE DELLA SERA

Drammatica udienza a San Macuto, forse i servizi segreti di USA, Francia e Gran Bretagna non hanno detto tutta la verità sulla fine del DC9

Il capo del Sismi rivela: Ustica strage internazionale

L'ammiraglio Martini accusato di reticenza da alcuni commissari - Mercoledì dovrà ripresentarsi per una seconda audizione formale - Replicando alle domande ha però affermato che qualcuno («E' una sensazione») non avrebbe risposto con sincerità alle richieste di informazioni

ROMA — I servizi segreti alleati di Stati Uniti, Francia e Gran Bretagna forse non hanno raccontato tutta la verità sulla fine del DC9 nel cielo di Ustica. Lo pensa l'ammiraglio Fulvio Martini, da sei anni al comando del Sismi. Una affermazione grave, pronunciata nell'aula della Commissione parlamentare d'inchiesta sulle stragi. Martini non ha comunque elaborato più di tanto su questa sua «sensazione» ma ha già ricevuto un invito a farlo mercoledì. Quando dovrà tornare a San Macuto per una seconda audizione formale, decisa ieri dopo una serie di proteste dei commissari che lo hanno accusato di reticenza.

L'ammiraglio ha glissato su molti aspetti internazionali e nazionali che ruotano intorno alla strage del 27 giugno 1980. Ha chiesto più volte di potersi documentare e inviare risposte scritte alla Commissione. Ha replicato con monosillabi. Ma su due punti si è ripetuto con convinzione. Quando ha disegnato il quadro della situazione di tensione esistente nel 1980 tra Libia, Stati Uniti e Francia (accantonando l'Italia). E quando alla domanda del comunista Bellocchio, che gli chiedeva quali fossero stati gli interventi sui servizi segreti stranieri per avere notizie su Ustica, ha detto: «Otto, cinque ufficiali e tre non ufficiali». Poi ha specificato i Paesi: «Stati Uniti, Gran Bretagna, Israele, Grecia, Libia, Jugoslavia, Malta».

Bellocchio: «E cosa hanno risposto?».

Martini: «Che non avevano nessun elemento. A parte i libici che ci hanno detto di aver istituito una commissione ad hoc».

Bellocchio: «Lei ha avuto l'impressione che nelle risposte fossero sinceri oppure no?».

Martini: «Penso qualcuno no».

Bellocchio: «Vuole spiegarmi chi?».

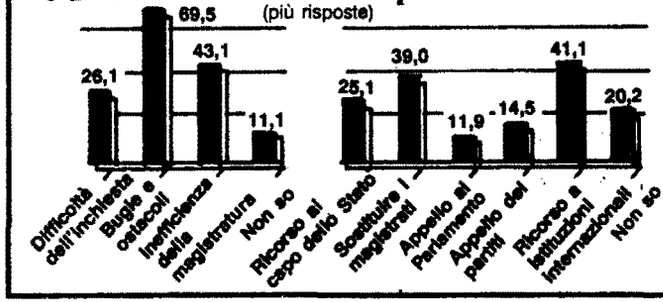
Il presidente della Commissione, il repubblicano Libero Gualtieri, interrompe il collegamento audio/video con la sala stampa e passa in seduta segreta. Avverrà altre tre volte.

Martini: «Francesi, americani e inglesi...è una sensazione. Se avessero avuto a che fare con questa storia non avrebbero dato che questa risposta. Israeliani e greci non avevano alcun interesse».

Dunque, il responsabile del controspionaggio italiano non lancia accuse dirette ma in un colpo restringe il campo d'indagine internazionale. E il messaggio che affida alla Commissione è di straordinaria importanza. Un messaggio identico a quello che già nel 1988 aveva trasmesso con una nota (la numero 89) alla presidenza del Consiglio, definendo «evasive» le risposte dei servizi segreti alleati. C'è da domandarsi se l'ammiraglio Martini sia stato inesauriente, generico, addirittura reticente, come hanno affermato quasi tutti i commissari o se invece non abbia volutamente schivato ogni quesito marginale per concentrarsi sulla sostanza del problema. Indicando in poche battute quello che nessuno ha mai avuto il coraggio di dire. Cioè che la soluzione della strage di Ustica va cercata soprattutto in campo internazionale.

Andrea Purgatori

Sondaggio Makno: il 70% pensa a bugie e insabbiamenti



ROMA — Il 69,5 per cento degli italiani ritiene che bugie e ostacoli siano la causa principale del mancato accertamento della verità e pensa che la sostituzione dei giudici che indagano e un ricorso alle istituzioni internazionali potrà mettere fine al caso. E' questo uno dei risultati sconcertanti che emergono da un sondaggio della Makno, commissionato alla Public Affairs dall'Associazione dei parenti delle vittime. Gli italiani pensano che le maggiori responsabilità nella copertura della verità vadano attribuite ad alcune forze politiche (10,2%), all'Aeronautica (11,9%), a interessi politico-militari anche internazionali (37,6%) o ai tre i fattori (37,2%).

GIOVEDÌ 21 GIUGNO 1990
CORRIERE DELLA SERA

Cossiga ai familiari: non si archivierà

ROMA — Il capo dello Stato eserciterà tutti i poteri che la Costituzione gli attribuisce per evitare che l'inchiesta sulla strage di Ustica venga archiviata, perché «sia compiuto ogni sforzo da parte delle autorità competenti per l'accertamento della verità nelle forme e nei modi propri dello stato di diritto».

Che siano altri a compiere «dottorati di ricerca su cosa può o non può fare il presidente della Repubblica», ha detto Francesco Cossiga ai rappresentanti dell'Associazione dei familiari delle vittime, ai parlamentari del Comitato per la verità e ai legali di parte civile che sono stati ricevuti ieri al Quirinale.

Un incontro di un'ora e mezzo (il doppio del previsto) a una settimana dal decimo anniversario della strage che costò la vita a 81 persone.

Cossiga ha ricordato che nel 1980 era lui il presidente del Consiglio ed ha anche confessato che, subito dopo la tragedia, quanto era accaduto sembrò a tutti niente più che un incidente aereo, «una tragica ovvietà».

Ma ha anche garantito che interverrà personalmente su magistrati, governo, Parlamento perché nulla rimanga intentato, perché i responsabili siano identificati e soprattutto perché ci sia una verità.

Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione, ha detto: «Non siamo così presuntuosi da dare indicazioni o consigli, vogliamo invece credere, insieme a lei, che la nostra Repubblica, i suoi organi legali, siano in grado di fare luce su quanto è avvenuto nei cieli di Ustica.

Gli avvocati di parte civile hanno invece ribadito che per prima cosa occorre rimuovere i due magistrati che hanno fino ad oggi condotto l'indagine, colpevoli di negligenze e omissioni.

E hanno invitato Cossiga a presiedere il plenum del Consiglio superiore della magistratura che dovrà decidere se aprire nei loro confronti un'inchiesta.

Ieri mattina, mentre il suo nome risuonava al Quirinale, il giudice istruttore Vittorio Bucarelli avrebbe dovuto interrogare alcuni militari in servizio nel centro radar di Poggio Ballone la sera del 27 giugno 1980.

In due non si sono potuti presentare. Uno, il *master controller* della sala operativa, è morto nel 1981.

L'altro, Antonio De Giuseppe, si è invece giustificato con motivi familiari.

E' stato invece ascoltato un avvocato, Enrico Brugneri, che sostiene di aver visto passare sopra la Sila, la sera della strage, il Mig poi ufficialmente ritrovato il 18 luglio 1980.

A.Pu.

VENERDÌ 22 GIUGNO 1990
CORRIERE DELLA SERA

Ustica, un «elicottero» sospetto

sigla 5A-DDY appartiene a un bimotore della società libica «Air Ambulance» - Mentre il DC9 esplode, sta facendo rifornimento sulla pista di accio, ha un piano di volo per Tripoli - Ma secondo la polizia dell'aria il velivolo è un elicottero della stessa società e con la stessa sigla - Una gia evidente - Incontro Cossiga-Vassalli - L'ambasciatore francese dice che «nessuna unità militare» del suo Paese lanciò missili nella zona

ROMA — Mentre il Consiglio superiore della magistratura decide l'archiviazione dell'indagine preliminare su ritardi e omissioni nell'inchiesta condotta dalla magistratura romana, il presidente Cossiga si incontra col Guardasigilli «in merito alle questioni di cui il capo dello Stato è stato investito in relazione al disastro di Ustica». Due momenti di uno stesso capitolo, l'ultimo, aperto mercoledì con il colloquio tra i familiari delle vittime della strage e Cossiga. La decisione del Csm, presa all'unanimità, viene motivata con l'inesistenza di «provvedimenti di competenza del Consiglio da adottare». Quanto all'incontro al Quirinale, nessuna indiscrezione è filtrata sulla qualità dell'intervento del capo dello Stato.

Alle dichiarazioni del capo del Sismi (che per la strage di Ustica ha tirato in ballo i servizi segreti di Stati Uniti, Francia e Gran Bretagna) solo i francesi si sono presi la briga di replicare. Lo hanno fatto con una punta di distacco, mascherando bene l'irritazione provocata dai sospetti che l'ammiraglio Fulvio Martini ha lanciato nell'aula della Commissione stragi. L'ambasciatore francese a Roma ha fatto sapere che «nessuna unità militare» del suo Paese ha lanciato missili nella zona di Ustica e che «su tutta la vicenda, spiacevole sotto tanti punti di vista, si può solo ripetere» quanto già detto in passato. Ed è proprio «quanto detto in passato» che viene messo in dubbio dal capo del Sismi.

Ma l'ultimo scossone nella decennale vicenda di Ustica non sembra turbare più di tanto il capo del Sismi. Che mercoledì prossimo tornerà davanti alla Commissione stragi per chiarire il suo pensiero oltre a tanti altri aspetti che circondano la strage del 27 giugno 1980. Le sue affermazioni di mercoledì hanno già provocato una nuova bufera politica. Rino Formica, ministro delle Finanze, concorda con l'ammiraglio e commenta: «Questo è un Paese assurdo: quando io dicevo queste cose mi davano del pazzo». La *Voce Repubblicana* chiede che «il governo si esprima» nelle «giuste sedi» su quanto Martini ha detto, per «informare con tempestività e precisione il Parlamento».

E intanto viene fuori un'altra singolare coincidenza. Che conferma quanto logica e utile sia la richiesta (puntualmente inevasa) di uno dei membri della Commissione stragi, il dc Zamberletti: ottenere da Aeronautica, ministero dei Trasporti e ministero degli Esteri un elenco completo dei velivoli in movimento sul Tirreno nelle due ore a cavallo della strage e di tutte le autorizzazioni diplomatiche al sorvolo del nostro spazio aereo. Da una semplice lettura del Registro nazionale effettuato dal perito di parte civile Paolo Miggiano, risulta che tra gli aerei «executive» presi quella sera in consegna dal Controllo del traffico italiano, sei (sigle Iried, Iital, Icicy, Iflyc, Ibade, Hdc) non presentano alcun elemento di interesse e il settimo (sigla 5A-DDY) è tutto da scoprire.

La sigla 5A-DDY risulta oggi appartenere ad un bimotore turboelica del tipo Beechcraft Super King Air 200, di proprietà della società libica «Air Ambulance», con sede a Tripoli. Si tratta di un aereo che abitualmente richiede una «clearance» diplomatica per i suoi piani di volo. Ma nonostante il nome della compagnia faccia pensare a qualcosa di sanitario, non è affatto chiaro quale sia il genere di servizio offerto dalla «Air Ambulance» nei suoi collegamenti. Il Super King Air 200 è un ottimo turboelica che viaggia a una velocità in crociera di circa 330 miglia orarie (oltre 500 chilometri) e ha una autonomia di 2.300 miglia.

Bene, la sera del 27 giugno 1980, mentre il DC9 esplode nel cielo di Ustica, questo aereo sta facendo rifornimento su una pista dell'aeroporto di Ajaccio in Corsica e ha un piano di volo con rotta su Tripoli. Potrebbe sembrare un normale scalo tecnico. Ma in realtà non tutto è così semplice. Secondo la polizia dell'aeroporto di Ajaccio, non è infatti un Beechcraft quello che si appresta a decollare ma un elicottero con due persone di equipaggio. Anche l'elicottero porta la sigla 5A-DDY, sostiene la polizia, e appartiene alla «Air Ambulance» di Tripoli. E sempre secondo la polizia dell'aria, il misterioso «elicottero» proviene dalla Francia dove è stato sottoposto a manutenzione ed effettivamente sta decollando per la Libia.

Dunque, abbiamo una sigla che corrisponde a un aereo ma la sulla pista di Ajaccio la polizia francese sostiene che c'è un elicottero. Ed è un pasticcio, per almeno tre motivi. Primo. E' assolutamente inverosimile che un elicottero porti la sigla di un aereo. Secondo. Che si metta in volo in piena notte tra la Corsica e la Libia. Terzo. Che secondo il piano di volo l'elicottero mantenga una quota compresa tra i cinquemila e gli ottomila metri. La bugia è evidente, ma perché? Comunque, quella sera due centri di controllo del traffico si occupano della cosa: Marsiglia e Ciampino. Lo testimoniano i nastri delle registrazioni. E l'aereo (un elicottero, un Beechcraft o cos'altro?) decolla alle 22,05. Chi ha a bordo? E' forse l'aereo personale di Gheddafi (di cui lo stesso colonnello ha parlato come obiettivo mancato della strage) che utilizza una sigla di comodo?

Andrea Purgatori

Sabato 23 giugno 1990
CORRIERE DELLA SERA

Causa in prescrizione? Indignati i parenti delle vittime

Caso Ustica: ora lo Stato dice «no» al risarcimento

Cossiga intanto ha incontrato Andreotti per chiedergli di sondare gli alleati - Gli inglesi smentiscono il proprio coinvolgimento

ROMA — Il presidente della Repubblica ha tutta l'intenzione di rispettare gli impegni presi nel colloquio al Quirinale con i rappresentanti dell'Associazione dei familiari delle vittime della strage di Ustica presieduto da Daria Bonfietti. Giovedì, aveva incontrato il ministro della Giustizia Vassalli. Ieri, ha visto per un'ora il presidente del Consiglio, Andreotti. E subito dopo ha ricevuto il presidente del tribunale di Roma (Mennitì) e il procuratore capo della Repubblica (Giudiceandrea). Entro la fine della prossima settimana Cossiga potrebbe convocare il ministro della Difesa Martinazzoli e il ministro degli Esteri De Michelis e a ruota i capi di stato maggiore della Difesa (generale Corcione), dell'Aeronautica (generale Nardini) e il responsabile del Sismi (ammiraglio Martini).

Il Capo dello Stato aveva promesso di fare tutto quanto in suo potere per esercitare una funzione di ulteriore pressione sugli organismi istituzionali, affinché le indagini trovassero un rinnovato impulso. Si tratta ora di vedere quali risultati concreti produrranno i colloqui che il presidente Cossiga va rapidamente consumando. Assoluto il riserbo sui punti discussi con Andreotti. Ma è ragionevole immaginare che il Capo dello Stato abbia richiesto al presidente del Consiglio uno sforzo supplementare di collaborazione soprattutto per sondare gli alleati. Ai due alti magistrati del tribunale di Roma, sotto la cui competenza ricade il lavoro dei giudici impegnati da dieci anni nell'inchiesta, il presidente Cossiga dovrebbe aver fatto presenti i motivi della pesante sfiducia dei familiari delle vittime nella conduzione dell'indagine giudiziaria.

L'ambasciata di Gran Bretagna a Roma ha ieri diffuso uno sdegnato comunicato di smentita sul possibile coinvolgimento militare delle forze armate di Sua Maestà per la strage del 1980 nel cielo di Ustica. Dice il testo di sette righe: «La stampa italiana ha riportato voci secondo le quali il Governo britannico avrebbe dato risposte menzognere alle richieste di informazioni da parte delle autorità italiane circa l'attività militare britannica nel o nei pressi del luogo e all'ora o verso l'ora in cui accadde il disastro. Il Governo britannico afferma categoricamente che qualsiasi voce del genere è completamente priva di fondamento». Il controspionaggio di Londra, insieme a quelli di Washington e Parigi, era stato tirato in ballo dal capo del Sismi, durante l'ultima seduta della Commissione parlamentare d'inchiesta

Manca a questo punto solo l'ennesima smentita degli Stati Uniti. Poi tutto verrà rinviato a mercoledì prossimo, quando l'ammiraglio Fulvio Martini tornerà davanti alla Commissione per elaborare sulla sostanza dei suoi sospetti nei confronti dei tre servizi segreti alleati e per dare maggiori notizie su altri aspetti che s'intrecciano con la strage di Ustica.

Non ultimo quello che riguarda il terrorista Marco Affatigato, il cui nome venne fatto in una telefonata anonima che accreditava l'attentato, a ventiquattro ore dall'esplosione del DC9. C'è il forte dubbio che a fare la telefonata e il depistaggio sia stato proprio il Sismi deviato dell'era Santovito. O magari il controspionaggio francese, di cui Marco Affatigato risultava informatore e sotto il cui controllo si trovava al momento della strage. Martini porterà le carte che possono provarlo?

A Palermo, l'avvocatura dello Stato ha intanto sollecitato il tribunale a voler chiudere per prescrizione la causa di risarcimento promossa dei familiari delle vittime, essendo già trascorsi circa dieci anni dal disastro. Secca e durissima la risposta dei legali dei familiari, secondo i quali l'azione non può invece incorrere nella prescrizione perché sarebbe ingiusto «far ricadere una tale responsabilità sui familiari delle vittime, investiti per dieci anni da una disorganica inchiesta promossa dagli organi dello Stato»; ed è invece tempo che il Parlamento adotti un provvedimento legislativo per far fronte al risarcimento «senza remore, senza discorsi dilatori».

Andrea Purgatori

CORRIERE DELLA SERA
DOMENICA 24 GIUGNO 1990

Testimonierà giovedì prossimo

Tragedia di Ustica Il capo del Sismi davanti al giudice

ROMA — L'intervento del capo dello Stato, Francesco Cossiga, che sulla tragedia di Ustica ha avviato una serie di consultazioni con esponenti politici e della magistratura, cade proprio quando si stanno per compiere i dieci anni e quella vicenda resta ancora avvolta nel mistero. Esattamente il 27 giugno 1980, infatti, il DC9 dell'Itavia esplose in volo, provocando la morte di 81 persone.

L'indagine giudiziaria, a distanza di tanto tempo, è in pieno corso, e proseguirà per tutta l'estate. Per giovedì prossimo il giudice Vittorio Bucarelli ha convocato come testimoni l'ammiraglio Fulvio Martini, responsabile del Sismi (servizio informazioni militari), e il prefetto Riccardo Malpica, direttore del Sisde (informazioni civili). Il 2 luglio saranno ascoltati un ufficiale e otto sottufficiali del centro radar di Poggio Ballone, che erano in servizio al momento dell'esplosione. E a fine luglio il magistrato affiderà a una équipe internazionale di esperti l'incarico di accertare le cause della sciagura, d'accordo con il pubblico ministero Giorgio Santacroce (proprio ieri duramente attaccato dal deputato missino Tomaso Staiti, che lo accusa di aver tentato di insabbiare le indagini).

Pare che all'ammiraglio Martini i magistrati vogliano chiedere ulteriori elementi riguardo all'ipotesi avanzata dal capo del Sismi di fronte alla commissione parlamentare stragi, e cioè che i servizi segreti stranieri (Usa, Gran Bretagna e Francia), i quali avevano escluso che loro aerei potessero essere sul luogo della tragedia, abbiano mentito o taciuto qualche elemento.

I militari che il 27 giugno 1980 erano di servizio al centro radar dell'aeronautica testimonieranno invece su quello che videro sui loro schermi. Il deputato di Democrazia proletaria Luigi Cipriani sostiene infatti che le tracce identificate dai radar si riferiscono a quindici aerei militari, mentre finora era stato detto che «non vi erano tracce significative di aerei militari». La magistratura si occuperà anche delle ultime presunte «rivelazioni» giornalistiche sulla vicenda, da parte della rubrica del Tg3 «Samarcanda» e del settimanale comunista «Rinascita»: il giudice valuterà se sono emersi casi penalmente perseguibili.

Intanto, la commissione bicamerale stragi e terrorismo, presieduta dal senatore repubblicano Libero Gualtieri, finora ha raccolto quasi 26 mila pagine di documenti riservati, ha interrogato centinaia di persone, e si accinge ad inviare la sua relazione alle Camere. Prima, però, il presidente Gualtieri vuole ascoltare altri testimoni per approfondire alcuni punti controversi riguardanti i rapporti fra il sistema di difesa italiano e quallo Nato, i collegamenti tra i vari centri radar, i problemi che si posero per il recupero del relitto, il ruolo dei servizi segreti in tutta l'operazione.

La commissione sostiene infatti che fin dal primo momento si cercò di contrastare l'ipotesi del missile, e che in questa operazione ebbe un preciso ruolo l'Aeronautica. «Si lasciò il Parlamento discutere animatamente di cedimento strutturale, condannando così l'Itavia al tracollo», è scritto nelle comunicazioni del presidente alla Commissione.

R.R.

CORRIERE DELLA SERA

MARTEDÌ 26 GIUGNO 1990

Inchiesta archiviata sui giudici

Cossiga incontra Mirabelli sul caso Ustica

ROMA — Il capo dello Stato ha incontrato ieri al Quirinale Cesare Mirabelli, vicepresidente del Consiglio superiore della magistratura. Al centro del colloquio, la strage di Ustica e la decisione del Csm di archiviare l'inchiesta sui due giudici che da dieci anni conducono l'indagine giudiziaria. Cossiga è stato informato sulle motivazioni che hanno indotto l'organo di autogoverno della magistratura a non procedere. Ne ha preso atto e ha concordato sul contenuto della deliberazione.

Sembra comunque che la possibilità di un intervento non sia stata del tutto scartata. E si dovrebbe concretizzare in una azione disciplinare da affidare al ministro guardasigilli e al Procuratore generale presso la Corte di Cassazione. Per questo motivo, Cossiga ha voluto consegnare al vicepresidente del Csm il verbale del suo incontro con l'Associazione dei familiari e una copia del «promemoria» sulle negligenze della inchiesta giudiziaria, preparato dagli stessi familiari e dai legali di parte civile presenti all'incontro al Quirinale.

L'incontro con Mirabelli è stato interpretato anche come una sorta di schiarita nei rapporti tra Quirinale e Palazzo dei Marescialli. Oltre che come conferma dell'attenzione di Cossiga rispetto agli ultimi sviluppi e alle polemiche sulla strage di Ustica. Il capo dello Stato, che il 27 giugno 1980 era presidente del Consiglio, ha promesso il suo appoggio ai familiari delle 81 vittime. Ed ha intenzione di impegnarsi a fondo, senza rinunciare alle prerogative e i poteri che la Costituzione gli assegna.

Per oggi, Cossiga ha convocato al Quirinale il presidente della Commissione parlamentare d'inchiesta sulle stragi, il senatore repubblicano Libero Gualtieri. E non è da escludere che nelle prossime ore incontri anche i ministri della Difesa e degli Esteri e i vertici militari. Anche il colloquio con Gualtieri, che nonostante gli attacchi degli ambienti politici più vicini alle Forze armate sta conducendo un serio lavoro di indagine sulle responsabilità istituzionali connesse alla strage, rappresenta una «schiarita» nel rapporto tra Quirinale e Parlamento.

Proprio domani la Commissione stragi si riunirà a San Macuto per ascoltare una seconda volta il capo del nostro controspionaggio, ammiraglio Fulvio Martini. Nell'udienza di mercoledì scorso, Martini espresse clamorosi dubbi sulla sincerità delle risposte fornite dai servizi segreti di Stati Uniti, Francia e Gran Bretagna in relazione all'esplosione del DC9 nel cielo di Ustica. Martini dovrà anche rispondere a una serie di quesiti sul recupero del relitto (affidato ad una società legata ai servizi segreti francesi, la Ifremer) e sul tentativo di depistaggio legato al nome del terrorista nero Marco Affatigato.

Dopo quella di Martini, sono previste anche le audizioni del ministro della Difesa, Martinazzoli, e del capo del Sisde, Malpica. Giovedì, Martini e Malpica verranno interrogati in qualità di testimoni anche dal giudice istruttore, Vittorio Bucarelli. Che dovrebbe ascoltare anche i militari in servizio nel centro radar di Poggio Ballone la sera della strage.

Andrea Purgatori

ERCOLEDÌ 27 GIUGNO 1990
CORRIERE DELLA SERA

Ustica, il giudice salta le ferie

Il magistrato Bucarelli si pronuncia in merito a sospensione estiva dei termini processuali e prescrizione - Il termine del 24 ottobre per la conclusione del procedimento andrebbe «a ledere gravemente l'esercizio della potestà punitiva dello Stato» - Torna a deporre in Commissione stragi l'ammiraglio Martini, capo del Sismi

ROMA — Qualcosa va maturando sulla via di una soluzione del grande mistero della strage di Ustica? Ci sono segnali che, in apparenza, sembrerebbero indicare una inversione di tendenza rispetto al passato. E sono naturalmente segnali politici. La cui chiave di interpretazione non può che essere ricercata al più alto livello istituzionale.

Da oltre una settimana il Capo dello Stato dedica infatti le sue giornate a completare una serie di consultazioni per acquisire ogni elemento di giudizio utile ad una valutazione complessiva della vicenda. Cossiga ha incontrato ieri anche il presidente della Commissione stragi, il repubblicano Libero Gualtieri, assieme ai membri dell'ufficio di presidenza e della segreteria. Nel pomeriggio, altri tre appuntamenti: con il ministro della Difesa, Martinazzoli; con il Pg della Cassazione, Mancuso; con il capo di stato maggiore della Difesa, generale Corcione.

Dal Quirinale non sono filtrate che poche note formali sui colloqui. Quelli di ieri, come gli altri che Cossiga ha avuto con Andreotti, Vassalli, con il vicepresidente del Csm, il presidente e il procuratore del Tribunale di Roma. Tutti anticipati nell'incontro di una settimana fa con i familiari delle 81 vittime della strage. Con cui il Presidente sembra condividere la preoccupazione per i ritardi e la fumosità dell'inchiesta. E' presto per capire se Cossiga prenderà la decisione di rendere pubblica la sua opinione su questa vicenda intrisa di sospetti, polemiche, connessioni internazionali che affiorano e subito scompaiono, affogate dal gioco delle conferme e delle smentite. E' certo però che la strage di Ustica è ormai al centro di una partita soprattutto politica. Visto che alla magistratura non sono state sufficienti due perizie, decine di interrogatori e il recupero del relitto (7 miliardi spesi per tirar su tutto, meno la parte del DC9 Itavia interessata dall'esplosione) per individuare responsabilità e dinamica del disastro.

Il giudice istruttore Vittorio Bucarelli ha intanto deciso di saltare le ferie per continuare l'indagine. E ha scritto nell'ordinanza che il potere di «consentire la decorrenza dei termini processuali anche nel periodo feriale», nell'ipotesi «che la prescrizione dei reati per cui si procede maturi o sia prossima a maturare nel corso della sospensione feriale dei termini» non può non «ritenersi estensivamente riconosciuto» anche per l'inchiesta sulla strage di Ustica, «nella quale l'imposizione del termine del 24 ottobre 1990 per la chiusura del processo, se abbinata alla sospensione feriale dei termini processuali, va a ledere gravemente l'esercizio della potestà punitiva dello Stato».

Assisteremo dunque a uno scatto finale della giustizia, proprio quando è gravissima la frattura tra i magistrati e i legali di parte civile che ne hanno richiesto la rimozione con un durissimo esposto consegnato a Cossiga e poi trasmesso al Csm. Che ha stabilito il non luogo a procedere (per il momento) e ha archiviato l'indagine sulle negligenze e le omissioni che, secondo i legali dei familiari, sarebbero state compiute in questi 10 anni in istruzione.

E assisteremo anche a una terza fase dei lavori della Commissione parlamentare d'inchiesta sulle stragi. Dove ogni audizione si sta rivelando un'autentica sorpresa solo per il fatto che gran parte dei testimoni (militari, funzionari, tecnici, ministri) non è mai stata ascoltata dal 1980 a oggi. Dunque, racconta novità assolute o ripropone enigmatici silenzi, come d'abitudine accade in questa vicenda. Mette in evidenza contraddizioni documentate nel rapporto tra diversi organismi dello Stato. Conferma il sospetto di depistaggi e insabbiamenti che deviarono o frenarono le indagini quando ancora era possibile acquisire prove e sequestrare materiale poi andato disperso o distrutto.

E' questo uno dei nodi irrisolti che più fanno irritare le forze politiche che denunciano la cosiddetta «spettacolarità» delle audizioni. Che nella realtà permettono di disegnare per la prima volta, e con molta fatica, uno scenario nazionale e internazionale al centro del quale si colloca la strage [illegible] scoprendo nuovi elementi. E non è un caso che quasi tutti i testimoni «eccellenti» passino nel giro di poche ore da San Macuto alla stanza del giudice istruttore.

Questa mattina, per la seconda volta, l'ammiraglio Fulvio Martini tornerà a deporre. L'ammiraglio è il responsabile del Sismi, il nostro servizio di controspionaggio. Mercoledì scorso fu accusato di reticenza e scarsa collaborazione, perché rispondeva con pochi monosillabi a molte delle domande che gli venivano poste. E però qualcosa di nuovo disse. Quando mise un'ipoteca sulla sincerità delle risposte dei servizi segreti di Stati Uniti, Francia e Gran Bretagna a una richiesta di informazioni sulla strage. Lo fece in seduta segreta, cioè con il collegamento audio e video con la sala stampa interrotto.

Martini passa per essere un uomo cauto, calibrato. A lui si deve l'operazione di pulizia interna al Sismi, che all'inizio degli anni Ottanta era nelle mani della P2. E' poco verosimile credere che si sia lasciato andare. Dunque, se non ha voluto rispondere a molte domande ma ha insistito su questa ipotesi che coinvolge direttamente tre alleati, lo ha fatto perché riteneva fosse giunto il momento di saltare l'ostacolo che per dieci anni ha impedito di agguantare la verità? E' possibile.

Andrea Purgatori

VENERDÌ 27 GIUGNO 1990
CORRIERE DELLA SERA

Un pilota vide l'aereo che ancora galleggiava

Che cosa ha fatto cambiare idea a Francesco Cossiga? Perché il presidente della Repubblica, che poche settimane prima aveva spiegato a Daria Bonfietti, presidente dell'associazione familiari delle vittime di Ustica, di ritenere inopportuno un incontro con l'associazione (proprio in quel momento infuriavano le polemiche sull'operato dei giudici) il 20 giugno ha invece accettato l'incontro? E perché, immediatamente dopo, ha dato il via a una serie di contatti di approfondimento, convocando presidente del Consiglio, ministri e vertici degli uffici giudiziari?

Secondo una ricostruzione dell'*Europeo*, un fatto nuovo sarebbe intervenuto a modificare l'atteggiamento di Cossiga. Quale? Partendo dall'inedita testimonianza del primo pilota che fu inviato in soccorso del DC9, il settimanale ipotizza che molti dei passeggeri dell'aereo potessero essere salvati. Dalle 7 alle 8 del 28 giugno 1980 il pilota sorvolò la zona del disastro: il DC9 Itavia era sostanzialmente integro e «ancora a pelo d'acqua».

La clamorosa testimonianza non si ferma qui. Alle 8 del mattino, quando già da un'ora il pilota stava perlustrando la zona, la superficie dell'acqua si «solleva» improvvisamente, provocando l'inabissamento del DC9. Dal grande velivolo escono corpi e cuscini: qualche secondo dopo, il testimone riceve l'ordine di rientrare alla base.

Atlantic Breguet

Chi è il pilota che con la sua deposizione smentisce una serie di ipotesi e alimenta nuovi, inquietanti, interrogativi? Dieci anni fa Sergio Bonifacio era capitano di corvetta e pilota della Marina, di stanza nella base del 30° stormo di Cagliari Elmas. Era anche uno dei pochi in grado di guidare l'Atlantic Breguet, un aereo utilizzato nella caccia ai sommergibili. Spedito alle 3 del mattino sulla zona del disastro, Bonifacio, appunto a bordo di un Atlantic Breguet, fatica a localizzarla, poi, una volta identificato il velivolo, lo sorvola per un'ora. Richiamato alla base, stila il consueto rapporto ma, come ricostruisce l'*Europeo*, prende anche una decisione insolita: superando le gerarchie si presenta al procuratore militare di Cagliari e rilascia una deposizione.

Della testimonianza, per 9 anni, non si saprà assolutamente più nulla: il segreto militare mette il silenziatore alle dichiarazioni del pilota. Eppure, da sole, esse sminuiscono le due ipotesi più accreditate. Se dieci ore dopo la caduta il DC9 Itavia galleggiava ancora, com'è possibile che sia precipitato dopo un'esplosione in volo? Perderebbero consistenza, dunque, la tesi della bomba e anche quella del missile.

Segreto istruttorio

Per l'*Europeo*, la testimonianza di Sergio Bonifacio sovverte letteralmente l'inchiesta. Oggi il pilota lavora per una compagnia privata e dirige una concessionaria d'auto a Quartu S. Elena. Vincolato al segreto istruttorio, non rilascia interviste. Si limita a suggerire un calcolo: quanto tempo impiega un aereo di 40 tonnellate a imbarcare acqua e, quindi, ad affondare? Il dubbio che si profila, insomma, è che il DC9 Itavia, rimasto in superficie per 10 ore — come sostiene Bonifacio — non avesse falle. Da qui, oltre al giallo del «come» è avvenuto l'incidente, anche la legittima domanda: erano ancora vivi i passeggeri? Potevano essere salvati?

La ricostruzione del settimanale comprende una seconda novità: la Corte dei Conti ha aperto un altro capitolo legato, questa volta, al recupero del relitto. L'operazione fu affidata alla ditta francese Infremer, già collegata ai servizi segreti di Parigi, secondo una dichiarazione dell'ammiraglio Martini, capo del Sismi. Ora la Corte indaga sugli aspetti amministrativi: il recupero costò circa 7 miliardi.

R.I.

MERCOLEDÌ 27 GIUGNO 1990
CORRIERE DELLA SERA

A dieci anni dalla tragedia viaggio al monumento simbolo di una storia assurda

Il radar di Ustica, pronto e mai acceso

DAL NOSTRO INVIATO

USTICA — L'intrigo e le bugie di Ustica hanno il loro monumento. E' un enorme radar costruito in cima alla punta più alta dell'isola, un grande edificio sormontato da una struttura simile ad un'astronave con un'antenna parabolica che sembra la Tour Eiffel ed un gigantesco pallone bianco. E' la prima cosa che si vede quando dall'aliscafo appare la sagoma di quest'isola.

Il marinaio si annoia a raccontare sempre la stessa cosa ai turisti: «Ve lo ricordate il "buco di Ustica", la zona d'ombra che, secondo l'Aeronautica, non consentì di vedere sui radar le tracce del Dc9 caduto dieci anni fa? E così hanno costruito il pallone. Ma quello solo un pallone è, perché sta lì da cinque anni e non funziona».

Sbarchi nell'isola che ha dovuto legare il suo nome alla tragedia e all'intrigo maturati lontano da qui e trovi una comunità che vive questo 27 giugno con rabbia. Come il sindaco, Franco Taormina: «Il "buco nero" c'era davvero o si trattava di un'invenzione per coprire quel che i militari avevano visto? Il radar era necessario? Se era necessario, perché ancora non funziona a cinque anni dai lavori, dopo avere speso venti miliardi, dopo aver trasformato una montagna in zona proibita?».

Basta fare due passi appena fuori dal borgo, disposto come un anfiteatro sul porticciolo, per scorgere il «pallone». Cinque minuti d'auto sulla stradina di pietra lavica. Turisti felici, contadini sudati, asinelli stracarichi. A sinistra, la costa inghiottita dal mare, a destra il pendio verde, ferito da una grande strada costruita con blocchi di cemento armato. Si sale per trecento metri ed è come volare in aereo, mentre sullo sfondo compare la Sicilia.

E' un deserto. Anche davanti alla rete spinata che circonda il radar. Solo un cancello spalancato protetto da un cartello. «Divieto». Inutile chiedere permesso. Sembra tutto abbandonato. Immagini surreali. La strada continua per poco. Poi un bivio. Da una parte una palazzina rosa. Dall'altra, poco più in alto, il radar possente, con il suo pallone.

«Maresciallooo, colonnellooo...». Nessuna risposta. Neanche bussando alle finestre del piano terra. I vetri sembrano blindati. Poi ti avvicini e scopri uno strato di polvere antica. Incolli gli occhi e compaiono grandi ambienti con computer, telescriventi, quadri elettronici simili ad armadi con interruttori, manopole e matasse di fili, un soffitto con qualche pannello caduto giù, tutto coperto da un obliò polveroso.

Sono gli apparati di controllo delle strutture, coperte, più su, dai teloni che formano il grande pallone. Deserto anche davanti alla palazzina rosa, dove un giorno si trasferirà la stazione meteo ospitata in una baracca di lamiera. C'è solo un cane stanco in cerca di carezze. Poi, gridando e bussando alla baracca celata dall'edificio rosa, ecco un uomo a petto nudo e calzoncini corti, sorpreso dalla visita perché è vietato entrare. E' il maresciallo che si occupa dei servizi meteo. E' lui la «sentinella» della montagna proibita: «Chi ha detto che il radar non è utile? E' utilissimo. E' indispensabile. Ma l'Aeronautica, conclusi i lavori, lo ha consegnato all'Atav, all'Azienda di volo. Qui tutto funziona benissimo».

Felice Cavallaro

GIOVEDI 28 GIUGNO 1990
CORRIERE DELLA SERA

STRAGE DEL DC9/ Le clamorose dichiarazioni dell'ammiraglio Martini alla commissione in un'audizione con 17 interruzioni audio

Ustica: il Sismi sospetta gli allea

Il capo dei nostri 007: «Se esiste un missile esiste anche un aereo che lo lancia e un sistema che lo dirige. Nel Tirreno gli unici in gr farlo sono USA e Francia» - Probabile una seconda operazione di recupero (la prima costò 7 miliardi) della parte dell'aereo lasci fondo dalla società Ifremer, legata ai servizi segreti d'Oltralpe - Il ministro della Difesa: l'inchiesta continuerà oltre il termine di o

ROMA — Il capo del controspionaggio italiano la definisce «ipotesi di lavoro». Ma a una settimana di distanza dalla sua prima deposizione in Commissione stragi, l'ammiraglio Martini continua a ragionare sul possibile coinvolgimento di francesi e/o americani nella strage di Ustica.

Le ambasciate dei Paesi smentiscono (ma che altro dovrebbero fare?). E il governo si dichiara pronto a compiere un ulteriore passo diplomatico, al più alto livello, per ottenere subito dai due alleati su cui si addensano i gravi sospetti del Sismi (e non solo quelli) una risposta agli interrogativi che da dieci anni circondano questa vicenda. Da Palazzo Chigi dovrebbero essere già state trasmesse precise indicazioni alla Farnesina.

Adesso non è nemmeno da escludere una seconda operazione di recupero di quei frammenti del relitto del DC9 che la società francese Ifremer ha inspiegabilmente lasciato sui fondali del Tirreno. Lo ha anticipato il ministro della Difesa, nell'aula di San Macuto.

Il problema è di vedere se là sotto c'è ancora qualcosa o se invece non sia stata già fatta «pulizia». Visto che la stessa Ifremer, prima ancora di avere l'autorizzazione ufficiale al recupero (e sette miliardi dallo Stato italiano) avrebbe già compiuto una propria «ricognizione» segreta tra i resti dell'aereo. E' più di una voce, raccolta anche da alcuni periti della commissione Blasi tra i marinai della società che risulta legata ai servizi segreti francesi.

L'audizione dell'ammiraglio Fulvio Martini è andata avanti per oltre quattro ore con 17 interruzioni audio/video, decise dal presidente Libero Gualtieri. Ed è proprio durante queste interruzioni che Martini ha fornito alla commissione elementi di valutazione e informazione di grande interesse.

Alla pista libica, nel senso di uno o più caccia di Gheddafi coinvolti nella strage, l'ammiraglio non crede. Lo ha detto chiaramente: «I Mig non hanno l'autonomia sufficiente a rientrare alla base dopo una missione nel Tirreno, a meno di operazioni che si appoggino a situazioni o a ipotesi di lavoro che non conosco». Cioè, a meno che uno o più caccia libici non abbiano potuto usufruire di basi aeree straniere. «Il fatto è che se esiste un missile, esiste un aereo che lo lancia e un radar che lo guida. E gli unici Paesi che nel Tirreno sono presenti con forze armate in grado di effettuare queste operazioni sono gli USA e la Francia. E' una ipotesi di lavoro», ha detto Martini. «Ipotesi plausibile», ha valutato il vicepresidente della commissione, il dc Casini. Ma l'ammiraglio è andato oltre. Ha spiegato come sia insensata da un punto di vista tecnico la storia della Sesta Flotta americana che «spegne i radar». Ha spiegato che per il Mig precipitato sulla Sila fu il Sios Aeronautica a svolgere le indagini. E ha anche confermato che la Ifremer è una società che ha pesanti legami con i servizi segreti francesi.

Poi, quando gli hanno domandato come mai tanto silenzio da parte dei libici su una eventuale responsabilità americana o francese e viceversa, Martini ha raccontato quello che tutti possono immaginare. Cioè che le relazioni tra Paesi non sono mai solo bianche o nere ma fitte di intrecci e zone grigie. I francesi, ha detto, erano nel 1980 in rotta di collisione con Gheddafi. Eppure facevano la manutenzione ai suoi aerei e nel Ciad i libici uccidevano con Mirage e missili francesi. E gli americani, che avevano ufficialmente rotto ogni relazione con Tripoli, mantenevano però cinquemila lavoratori in Libia, come i britannici. Contro i nostri duemila connazionali.

Non solo, il colonnello Gheddafi è sempre stato un puntuale pagatore di *royalties* anche alle piccole compagnie petrolifere texane. E la stessa campagna elettorale del presidente George Bush è stata in parte finanziata con i contributi di Gheddafi (attraverso i petrodollari). Questo ha spiegato Martini. Ed altro ancora. Ad esempio che i nostri piloti dell'Aeronautica che andavano ad addestrare i libici su come tenere la cloche e penetrare la nostra Difesa aerea senza essere visti dai radar, venivano arruolati da una società romana, la «Ali Aeroleasing Spa», i cui titolari erano alti ufficiali in pensione dell'Aeronautica (Moci, Pedenovi, Tortora) e persino un giornalista (Giaculli), ora direttore del mensile «Volare».

«L'ammiraglio Fulvio Martini ha voluto e potuto rispondere in maniera esauriente», ha commentato Gualtieri. «Questa volta ci siamo trovati di fronte ad una persona che ci ha risposto puntualmente», ha detto il verde/federalista Marco Boato. «L'ammiraglio ha svolto un'ipotesi plausibile», ha detto il dc Pier Ferdinando Casini. Soddisfatto anche il missino Staiti di Cuddia.

Dalla deposizione di Martini si è anche appreso che, il 25 giugno 1987, l'allora ministro degli Esteri Andreotti chiese con una nota di sapere chi aveva deciso di assegnare alla Ifremer l'appalto del recupero: il ministero di Grazia e Giustizia.

Dall'audizione pomeridiana di Mino Martinazzoli, ministro della Difesa, non sono venute notizie ma impegni. Quello di recuperare i resti del relitto ancora sui fondali del Tirreno (e non è poco). Quello di impedire che l'inchiesta si concluda a ottobre. Quello di verificare la possibilità di consultare gli alleati al più alto livello.

Andrea Purgatori

GIOVEDÌ 28 GIUGNO 1990
CORRIERE DELLA SERA

Nuova indagine del Csm dopo i verbali di Cossiga

ROMA — La polemica sulle presunte carenze ed inefficienze nella conduzione dell'inchiesta giudiziaria sul disastro del DC9 di Ustica è tornata nuovamente all'esame del Consiglio superiore della magistratura, a una settimana dall'archiviazione decisa all'unanimità dal «plenum» del Consiglio.

A far riaprire la pratica, che il 21 giugno scorso era stata chiusa con un «non luogo a procedere», è stato l'arrivo a Palazzo dei marescialli (sede del Csm) della documentazione che l'altro ieri il presidente della Repubblica Cossiga ha consegnato al vicepresidente dell'organo di autogoverno dei giudici Cesare Mirabelli, dopo averlo ricevuto al Quirinale.

Si tratta in particolare del verbale della riunione che, otto giorni fa, il capo dello Stato ha avuto, sempre al Quirinale, con una delegazione dei familiari delle vittime della tragedia e con i rappresentanti della loro associazione e con gli avvocati di parte civile.

Copia di questi documenti è stata trasmessa da Mirabelli al presidente della prima commissione referente del Csm, Nino Abbate. Abbate, a sua volta, ha inserito il fascicolo sul «caso Ustica» all'ordine del giorno della riunione prevista per lunedì prossimo della prima commissione.

Toccherà a questo organismo riesaminare la vicenda su eventuali lacune da parte dei giudici incaricati dell'inchiesta alla luce dei nuovi documenti e, quindi, formulare una nuova proposta al «plenum» del consiglio.

Si tratta di discutere se nella documentazione vi siano elementi che possano modificare la decisione di procedere all'archiviazione della pratica sul comportamento dei giudici che hanno indagato sulla strage.

Un fatto pare strano: il primo esame del comportamento dei giudici da parte del Csm e la successiva archiviazione avvennero dopo un esposto dei legali dei familiari delle vittime che conteneva un elenco di negligenze e omissioni dei magistrati inquirenti.

Durante l'incontro con Cossiga i legali di parte civile hanno presentato il medesimo elenco. Non è chiaro cosa sia successo nel frattempo per cambiare le cose. L'unica spiegazione possibile è un duro intervento di Cossiga.

Intanto i familiari delle vittime hanno illustrato ieri mattina a Palermo, nella sede dell'associazione siciliana della stampa, il dossier sul disastro aereo di Ustica che hanno già consegnato la scorsa settimana al presidente Cossiga.

La presentazione del volume dal titolo: «Ustica, la via dell'ombra» è avvenuta a 10 anni esatti dal 27 giugno '80, quando il DC9 Itavia della linea Bologna-Palermo esplose e si inabissò nel Tirreno.

Daria Bonfietti, presidente del comitato dei familiari delle vittime, ha detto tra l'altro: «Oggi è una giornata molto dura. Dieci anni senza verità, e nel dirlo non cadiamo nella retorica, sono stati veramente molto duri. Abbiamo dovuto sforzarci di dire che la verità è dovuta non soltanto a noi, ma a tutta la nazione. E alla verità bisognerà giungere anche se sarà necessario pagare un alto prezzo». Daria Bonfietti ha rivolto un appello «a tutti gli italiani perché ci aiutino a perseguire la verità».

L'Anav precisa

«Il radar funzionerà nel 1991»

ROMA — L'Azienda autonoma di assistenza al volo (Anav), chiamata in causa sul fatto che a Ustica esiste un impianto radar per il controllo del traffico aereo inutilizzato da 5 anni, ha precisato che l'impianto entrerà in servizio entro la fine del '91.

La copertura radar del Tirreno meridionale è a ogni modo assicurata dai radar di Ciampino.

Quello di Ustica servirà a estendere la copertura degli spazi aerei al Canale di Sicilia.

L'Anav ha precisato che il radar le è stato consegnato dall'Aeronautica militare nel novembre 1988 e che da allora stanno proseguendo prove e collaudi per portarlo al massimo di efficienza.

GIOVEDI 28 GIUGNO 1990
CORRIERE DELLA SERA

«Se fu missile, la pista è francese o statunitense»

Martini (Sismi): la Libia è estranea al caso Ustica

Il capo del controspionaggio dice tra l'altro che Gheddafi finanziò l'elezione di Bush - Smentite delle ambasciate di Parigi e Washington

ROMA — Americani e francesi rimangono i grandi indiziati per la strage di Ustica. L'ammiraglio Fulvio Martini, capo del nostro controspionaggio (Sismi), ha ieri escluso «logicamente» i libici per una questione di autonomia operativa dei caccia ed ha invece ripetuto che «se un missile c'è» allora l'unica «ipotesi di lavoro» possibile riguarda proprio le forze armate dei due alleati. Nell'audizione a San Macuto, Martini ha anche rivelato che i rapporti tra Washington e Tripoli erano e sono tutt'altro che pessimi. Tanto che la campagna elettorale di George Bush sarebbe stata in parte finanziata con le royalties puntualmente pagate da Gheddafi alle compagnie petrolifere texane.

SE VA IN ONDA LE CARRE'

di ANTONIO PADELLARO

Nei giorni scorsi lungo i corridoi del Quirinale c'è stato un febbrile andirivieni di ministri, generali e giudici. Tra inchini e sbattere di tacchi essi venivano introdotti nello studio del presidente della Repubblica da cui emergevano tenendo tra le mani, invariabilmente, il verbale delle dichiarazioni rese a Cossiga dall'associazione che riunisce i familiari delle vittime della tragedia di Ustica.

Una lettura, a quanto si sa, capace di far impallidire (o arrossire) ministri, generali e giudici anche perché accompagnata da valutazioni presidenziali, ci dicono, non proprio di elogio per l'opera svolta dalle istituzioni. Una lettura comunque proficua.

Chi aveva perso la memoria ha fatto uno sforzo e l'ha recuperata. Fascicoli che frettolosamente erano stati chiusi, frettolosamente vengono riaperti. Folgorato da un'intuizione, il Consiglio superiore della magistratura ha deciso di indagare su eventuali disattenzioni e pigrizie dei magistrati titolari dell'inchiesta. Autorizzato finalmente a parlare, il capo dei servizi segreti comincia a dire cose tali da costringere il presidente dell'apposita commissione parlamentare che lo aveva convocato a interrompere per diciassette volte il collegamento audio con l'esterno. Dopo dieci anni di silenzi e di bugie, tanto fervore merita certamente approvazione e plauso. Non sappiamo tuttavia se oggi siamo più vicini alla verità. O più lontani. Per molto tempo, la ricostruzione di quanto accaduto la sera del 27 giugno '80 al DC9 Itavia è stata affidata a frammenti. Quelli dell'aereo, che non consentono a tutti i periti di affermare se è stato un missile, perché in fondo al mare è rimasta, guarda caso, quella parte della carlinga che dovrebbe dimostrarlo. Quelli della memoria, testimonianze contrastanti tra chi ha visto sul radar l'aereo scomparire e chi nulla ricorda. Quelli elettronici: tracciati incompleti, cancellati, mutilati, dimenticati, comunque inservibili come prova certa e inoppugnabile.

Per dieci anni, insomma, sono state raccolte solo schegge, sufficienti a formare forse un convincimento morale, non una sentenza. Poi arriva l'ammiraglio Martini e improvvisamente cambia la dimensione delle cose. Si svelano grandi scenari internazionali e al posto di poveri e spaventati avieri o di ufficialetti un po' felloni irrompono personaggi del calibro di Gheddafi e Bush sullo sfondo di intrighi planetari degni di Le Carré: compagnie petrolifere che finanziano presidenti degli Stati Uniti, servizi segreti in combutta a difendere un segreto inconfessabile. Ma non viene dato un solo elemento in più per capire cosa realmente accadde quella sera. E così, quella che si volle far passare per una normale tragedia dei cieli rischia di trasformarsi in un immenso affare di Stati. Nel quale, temiamo, la verità potrebbe allontanarsi per sempre.

Antonio Padellaro

GIOVEDÌ 28 GIUGNO 1990
CORRIERE DELLA SERA

Il DC9 s'inabissò nel mare di Ponza ma la tragedia ebbe il nome del luogo da cui partirono i soccorsi e le prime notizie

Il vero volto dell'isola: un paradiso

«Questo è un posto incontaminato, però la gente ci crede base militare»

DAL NOSTRO INVIATO

USTICA — Fra i turisti che si lasciano avvolgere dal sole di Ustica c'è una signora felice, bionda, elegante, abbronzata, arrivata qui con il sospetto di annoiarsi perché seguire il marito per una breve vacanza-lavoro in un'isola mai vista non sempre è piacevole. E invece Carla Altissimo, un cognome che dice tutto, sorpresa ed entusiasta assapora questo piccolo gioiello dalle terrazze del Grotta Azzurra chiedendosi perché s'era fatta una brutta idea dell'isola: «Pensavo che Ustica fosse una base militare».

Dieci anni dopo la tragedia del DC9 c'è una piccola comunità di pescatori e albergatori investita e travolta da assonanze sgradevoli perché è come se Ustica fosse diventata una scatola con dentro tante parole alla rinfusa: intrigo, sospetto, bugie, radar.

Ascolta la signora Altissimo, stupito e un po' allarmato, Lucio Messina, il direttore dell'Azienda provinciale del turismo in questi giorni patron della Rassegna delle attività subacquee. Ha un sorriso inquieto davanti alla confessione della moglie di un segretario di partito: «Renato doveva venire giù e l'ho seguito incerta, senza pensare di trovare il paradiso. Nessuno mi aveva mai parlato di Ustica come di una base, eppure io la legavo a navi e aerei da guerra».

Gli Altissimo sono andati via ma la sorpresa della signora Carla è argomento di dibattito e in piazza prova a fare lo psicologo il vicesindaco in carica quel maledetto 27 giugno dell'80, Vito Allara: «La nostra isola con la sciagura e con l'intrigo internazionale non c'entra proprio niente, eppure da allora ho capito che esistono due Ustica. La mia che amo e un'altra che finisce sui giornali. Quante volte mi è capitato: apro il giornale e leggo "Ustica, interviene Cossiga", e per un attimo mi chiedo come mai il presidente si occupi della mia isola. E' roba di un istante. Poi capisco che si parla dell'intrigo, cioè di un'altra Ustica».

C'è dunque pure la frontiera dell'introspezione fra le pieghe di un intrigo che qui ha anche un monumento, il sofisticatissimo, inutilizzato e orrendo radar a forma di pallone gigante piazzato sulla cima più alta dell'isola, la struttura visitata qualche tempo fa dal cardinale Pappalardo, adesso incredulo davanti a tanto spreco.

Così un po' tutti cominciano a riflettere sulla necessità di fare qualcosa per sganciare l'effetto tragedia dallo sviluppo di un'isola che non è e non vuole essere scambiata per una base militare. E qui l'impegno del nuovo sindaco Franco Taormina su due fronti: il rilancio della riserva marina riproponendo Ustica come capitale dei sub e la ripresa delle ricerche archeologiche con iniziative messe a punto proprio ieri dalla Sovrintendenza di Palermo e dall'assessore ai Beni culturali, Turi Lombardo, pronto a garantire l'impegno della Regione.

Ma perché la sciagura si impossessa del nome di Ustica visto che l'aereo, partito da Bologna e diretto a Palermo, è caduto vicino a Ponza? Ha un ricordo chiaro Lucio Messina: «L'ingiustizia, se così possiamo definirla, nasce quella drammatica sera del 27 giugno quando la notizia della tragedia rimbalza su Ustica perché proprio quella sera si trovavano qui il prefetto, i comandanti dei vigili del fuoco e della capitaneria di porto, gli ufficiali della nave oceanografica Baannok. Seguivano tutti la manifestazione conclusiva della rassegna, uno spettacolo del Bagaglino. Improvvisamente scattò l'allarme e, visto che il vertice della Protezione civile era qui, si allestì un centro di coordinamento dei soccorsi. C'erano anche i giornalisti venuti per la rassegna. E cominciarono a scrivere i loro pezzi datandoli Ustica. Si sommarono tante coincidenze. E se non ci fossero state oggi forse non parleremmo di "tragedia di Ustica"».

Coincidenze ed equivoci non vengono vissuti come un altro dramma dagli operatori turistici. Solo un po' di rabbia per quel brutto radar inutilizzato. Nulla di più. Giulio Di Bartolomeo, un uomo innamorato di Ustica, molto vicino alla cooperativa che sta recuperando l'albergo modellato con grande armonia sulla Grotta Azzurra, pensa alla montagna proibita, quella del radar-fantasma, il belvedere di Ustica sul Tirreno: «C'è questo ma ci sono tanti altri gioielli. I turisti sanno di trovare un paradiso incontaminato senza case abusive, sanno che quel titolo ripetuto sui giornali con Ustica in tutte le salse non è la Colombia, non è Beirut».

Riflessi negativi? «Né positivi, né negativi», risponde il signor Bertucci che nessuno conosce per cognome perché per tutti è «Alberto, il re dell'aragosta». Si muove fra i fornelli della cucina aperta sulla vecchia stradina di Pietralavica e, divertito, racconta di quei turisti che chiedono «dove è caduto il DC9?». Alberto ha uno sguardo complice: «Chissà, forse qualcuno arriva pure per vedere dov'è caduto. Ma il nostro paradiso non ha bisogno di pubblicità. Di questa pubblicità».

Felice Cavallaro

CORRIERE DELLA SERA
VENERDÌ 29 GIUGNO 1990

Successore di De Lorenzo, Miceli e Santovito, ha deciso che il controspionaggio «non può essere filo-qualcosa»

Un capo dei servizi insolitamente non introverso e cupo

ROMA — Non è introverso né cupo. Né sospettoso. Qualità che per un capo del controspionaggio potrebbe anche significare un voto d'insufficienza in pagella. E nel suo caso è stata invece la carta vincente, quella che gli ha consentito di risanare la Ditta. Cioè, il Sismi. L'uomo ha 67 anni, è nato a Trieste, è ammiraglio. Si chiama Fulvio Martini e da oltre sei anni siede sulla poltrona che fu di De Lorenzo (Sifar), Miceli (Sid). La stessa poltrona che fu del generale Santovito, detto «Bourbon», protagonista ormai defunto dell'ultimo scandalo dei nostri servizi segreti: la deviazione piduista.

Giovanni Spadolini, quando nell'aprile '84 appoggiò la sua candidatura, con un sorriso disse di non aver mai pensato ad altri: «Un ufficiale preparato, con una grande esperienza di rapporti con gli alleati, stimatissimo nell'ambito Nato. Il Sismi è una eredità non lieve: ci sono problemi di attuazione della legge istitutiva e anche modifiche tecniche da apportare. Ciò dovrà essere fatto, al di fuori di ogni strumentalizzazione politica o speculazione di parte».

Qualcuno potrà domandarsi: possibile che per la strage di Ustica l'ammiraglio abbia improvvisamente deciso di puntare il dito proprio contro il numero uno tra gli alleati dell'Italia, gli Stati Uniti? E' certo vero che dal dopoguerra la gerarchia (non codificata) tra servizi segreti Nato vuole che al vertice della piramide stia il controspionaggio americano. Dunque, che nessun candidato alla guida del Sismi oltrepassi la porta di quell'ufficio senza un nullaosta da Washington. A questo punto solo le informazioni e le carte diranno se Martini ha ragione oppure se lo spiraglio che ha aperto non resisterà alle contestazioni di chi è stato tirato in ballo.

La sua «ipotesi di lavoro» sul coinvolgimento americano e/o francese nell'abbattimento del DC9 Itavia rimane per adesso quello che è: un'ipotesi (tecnica e militare). Il problema è semmai un altro: cosa ha spinto l'ammiraglio a elaborare su ciò che altri ufficiali hanno sistematicamente evitato? In un'intervista dell'aprile di quest'anno («Europeo», numero 17), Martini dichiarò: «Il Sismi non può essere filo-qualcosa». E sulla questione della strage di Ustica: «Dalle carte che ho e che ho dato a tutte le commissioni non posso dire di aver sposato una tesi».

E' così, infatti. Ma per il solo fatto che a fare un'«ipotesi» sia stato il capo del controspionaggio, ecco la polemica. In questi sei anni, la struttura del Sismi ha subito una profonda evoluzione. Ha cominciato a operare sul terreno della criminalità organizzata, del terrorismo internazionale, della droga. Ha mantenuto un profilo d'immagine estraneo a tutti i giochi di potere che ne caratterizzavano le gestioni deviate. Ha recuperato capacità di penetrazione e acquisizione di dati nell'Est europeo e in Medio Oriente. E, chiamato a fornire un contributo anche di riflessione sulla strage di Ustica, lo ha dato. Il fatto è che l'ammiraglio, dopo aver ripulito gli uffici dagli agenti a «mezzo servizio» e gli archivi dai fascicoli pieni solo di «corna documentate», ha cominciato a lavorare. Per il Sismi. Che è il controspionaggio italiano.

A.Pu.

CORRIERE DELLA SERA
VENERDÌ 29 GIUGNO 1990

Quello strano incidente che uccise un testimone

PALERMO — Una confidenza raccolta per caso molti anni fa. Una chiacchierata tra amici che adesso rischia di costituire un altro tassello di verità a conferma delle rivelazioni dell'ammiraglio Martini.

Ma una verità sulla quale, ancora una volta, si è abbattuta la morte.

In un incidente stradale, nell'agosto del 1988, sul litorale calabro vicino a Lamezia, è rimasto ucciso Ugo Zammarrelli, maresciallo dell'Aeronautica, incaricato dai servizi segreti militari di indagare su eventuali coinvolgimenti di forze militari «alleate» nella vicenda di Ustica.

Un testimone scomodo eliminato? È l'ipotesi avanzata ieri dal quotidiano del pomeriggio «L'Ora». Sotto il titolo «Morire di verità», il giornalista sportivo Gaetano Sconzo racconta un colloquio avuto pochi anni dopo l'abbattimento del DC9 Itavia con il sottufficiale dell'Aeronautica.

Durante un viaggio notturno in treno da Livorno verso Roma, Zammarrelli aveva rivelato a Sconzo alcuni retroscena del suo lavoro, affidando il segreto al vincolo dell'amicizia.

«L'aereo dell'Itavia — scrive Sconzo, riportando le parole del suo amico — secondo quanto ho accertato attraverso testimonianze e documenti nel corso della mia missione, è stato colpito da un missile terra-aria».

Sconzo non rivela, o forse non ricorda, il nome della base militare da cui sarebbe stato lanciato il missile «fuori orario e fuori rotta».

«Ho accertato — raccontava Zammarrelli — che chi sparò il missile non era un italiano; che fu immediatamente trasferito in località sconosciuta, forse all'estero; e sono sparite presto quasi tutte le prove».

Il sottufficiale aveva poi spiegato: «Il missile, con funzioni tecniche ai fini di rilievi atmosferici, venivae penso che venga lanciato quotidianamente tuttora lungo un'ellisse che lo fa cadere a mare, in una zona morta, in direzione del Lazio ma a molte miglia dalla costa. Ovviamente dopo avere fatto e trasmesso i rilievi. In quella occasione, purtroppo, era tutto sbagliato: l'orario, la parabola, la forza. E chissà che non fosse sbagliato anche il missile».

Zammarrelli, abitante a Latina, era stato successivamente trasferito alla base Nato di Decimomannu in Sardegna, pare su richiesta del servizio segreto dell'Aeronautica militare, con la motivazione ufficiale che lo incaricava dell'istruzione sportiva dei militari della base.

Ma forse la sua vera missione era quella di proseguire le indagini. Sconzo ricorda che era consapevole di camminare su un terreno minato.

«È un rischio calcolato — aveva confessato il sottufficiale —, possono uccidermi per tappare una bocca pericolosa».

Il pomeriggio del 14 agosto 1988, mentre si trovava sul litorale di Gizzeria, vicino a Lamezia, assieme a un'amica, fu travolto da una motocicletta sulla quale viaggiavano due giovani tossicodipendenti calabresi.

Zammarrelli e la donna restarono uccisi nell'incidente, sul colpo.

La moto, prima di finire addosso a loro, era addirittura salita sul marciapiede.

CORRIERE DELLA SERA
VENERDÌ 29 GIUGNO 1990

Il responsabile del Sismi, interrogato dal giudice istruttore Bucarelli, ribadisce l'«ipotesi di lavoro» sulla strage del DC9

Ustica, Martini non si arrende

«Non ho accusato nessuno degli alleati, su questo non ci sono dubbi... e non ho nessun sospetto su americani e francesi» - Con questa battuta, piuttosto irritato, l'ammiraglio ha lasciato Palazzo di Giustizia - Sentito anche il prefetto Malpica (Sisde) che esclude lo scenario della bomba - Lunedì dal magistrato gli addetti al radar di Poggio Ballone

ROMA — «Io non ho accusato nessuno degli alleati, su questo non ci sono dubbi... e non ho nessun sospetto su americani e francesi». Piuttosto irritato, l'ammiraglio Fulvio Martini ha lasciato ieri mattina con questa battuta l'ufficio del giudice istruttore Vittorio Bucarelli. Il capo del controspionaggio è stato interrogato dal magistrato che conduce l'inchiesta sulla strage di Ustica, al quale avrebbe però ripetuto la sostanza delle dichiarazioni da lui stesso fatte mercoledì davanti alla Commissione stragi.

E cioè che, se un missile ha abbattuto il DC9 Itavia, vanno scartati i caccia libici per una questione di autonomia mentre il potenziale colpevole non può che essere americano o francese. E' una «ipotesi di lavoro», ha ribadito Martini. Dunque, tutta da verificare sulla base degli elementi di cui già dispone o forse riuscirà a disporre il giudice.

Dopo l'ammiraglio è stato interrogato anche il prefetto Riccardo Malpica, responsabile del Sisde.

Malpica ha spiegato di non credere all'ipotesi della bomba per diversi logici motivi. Primo. Quella sera di dieci anni fa il DC9 partì con due ore di ritardo non programmato, dunque se ci fosse stato qualcuno che voleva farlo esplodere avrebbe dovuto attendere con la bomba in mano fino all'ultimo minuto utile per poi collocarla a bordo. Secondo. Se l'ordigno fosse stato invece confezionato con un altimetro, il DC9 sarebbe esploso almeno venti minuti prima: perché al momento del disastro l'aereo aveva già toccato tutte le quote possibili e si stava ormai apprestando alla manovra finale verso lo scalo di Palermo.

Lunedì mattina, Bucarelli interrogherà gli ufficiali e i sottufficiali che si trovavano nel centro radar di Poggio Ballone (Grosseto) la sera del 27 giugno 1980. Tutti i dati sui velivoli che la Difesa aerea teneva sotto controllo dal centro radar di Marsala vennero infatti inviati in automatico a Poggio Ballone. Ma tra le due trascrizioni risultano molte differenze e qualche aereo in più o in meno. Non solo, sul grafico di Poggio Ballone c'è la traccia di un aereo non identificato che si sposta seguendo una rotta circolare all'altezza delle Bocche di Bonifacio. Si trattava di un velivolo radar e di quale nazione?

Ufficiali e sottufficiali saranno ascoltati come testimoni e non è da escludere che vengano poi messi a confronto con i militari di Marsala che sono stati invece incriminati di gravissimi reati.

Sul fronte politico c'è da registrare una dichiarazione del senatore Lucio Toth, capogruppo democristiano in Commissione stragi, il quale chiede al governo «tre impegni specifici sulla questione di Ustica». Toth ricorda la «disponibilità del governo manifestata in Commissione» attraverso l'audizione del ministro della Difesa Martinazzoli e chiede: «una norma di legge che consenta di prolungare il rito istruttorio al di là della scadenza prevista per le istruttorie riguardanti il reato di strage»; di «procedere al recupero di tutte le parti del DC9 rimaste in fondo al Tirreno»; di «intraprendere passi diplomatici al massimo livello per ottenere dai governi dei Paesi, alleati e non, notizie comunque in loro possesso sulla vicenda di Ustica».

C'è anche una polemica tra il senatore Franco Mazzola, nel 1980 sottosegretario alla presidenza del Consiglio con delega per i servizi segreti, e il Sismi. Martini, nell'audizione di mercoledì, ha riferito che il 19 dicembre di quell'anno il controspionaggio inviò proprio a Mazzola un documento sul disastro di Ustica. Mazzola dice: «Riconfermo che non ho mai avuto dai servizi alcuna informativa che riferisse ipotesi circa la tragedia di Ustica e mi stupisco che adesso, dopo dieci anni, l'ammiraglio Martini esibisca documenti che mi sarebbero stati inviati. Il silenzio di tutti questi anni rende inquietante questa improvvisa comparsa di carte che a me, ripeto, non arrivarono mai». In realtà non era stato Martini a citare il documento, ma il commissario verde Marco Boato. Martini si era limitato a spiegare che «di solito le carte del Sismi arrivano a destinazione».

Infine, una precisazione dell'Avvocatura dello Stato sul risarcimento ai familiari delle vittime. Il reato di disastro colposo si prescrive in 15 anni e non c'è prescrizione per il reato di strage. Dunque, l'Avvocatura «non ha mai affermato l'intervenuta prescrizione di ogni possibile altra pretesa risarcitoria dei familiari delle vittime, e men che meno la prescrizione del reato di disastro colposo ipotizzato, insieme con quello di strage, dal giudice di Roma».

L'Avvocatura afferma di aver fatto solamente rilevare che «ad una richiesta risarcitoria nell'ipotesi di responsabilità dello Stato (omessi controlli sull'aereo o errori delle Forze armate) si oppone comunque la prescrizione quinquennale stabilita dall'articolo 2947 del codice civile».

Andrea Purgatori

SABATO 30 GIUGNO 1990
CORRIERE DELLA SERA

La ridda di affermazioni e smentite sulla tragedia del DC9 ora coinvolge perfino il Capo dello Stato

Ustica, il mistero al Quirinale

I parenti delle vittime: Cossiga ci ha detto che fu un'azione di guerra
Il presidente nega e chiede: recupero di tutto il relitto e superinchiesta

ROMA — «Dobbiamo continuare nella ricerca della verità, perché, dieci anni fa, nei nostri cieli c'è stata un'azione di guerra, senza che l'autorità politica, in particolare il presidente del Consiglio, il ministro della Difesa e quello dei Trasporti ne fossero informati». Nel riferire questa frase che il Capo dello Stato Cossiga avrebbe pronunciato durante un incontro al Quirinale, la signora Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione familiari delle vittime di Ustica, rappresentati anche dall'onorevole Sergio De Julio e dall'avvocato Alessando Gamberini del collegio di parte civile, esprime tutta la sua soddisfazione per quella che, da parte del presidente della Repubblica, è ormai una solidarietà esercitata con tutto il peso della sua carica.

Ma la vicenda si tinge subito di giallo. Il Quirinale smentisce con un comunicato «la motivazione attribuita dalla signora Bonfietti al Capo dello Stato lì dove si parla di azione di guerra». Cossiga, dice la nota, «ha tra l'altro dichiarato di non essersi formato alcun giudizio sull'accaduto e che anche se si fosse formato un convincimento personale non avendo egli né compiti, né responsabilità, né mezzi per accertare la verità, non avrebbe avuto il diritto di esprimerlo pubblicamente, anzi avrebbe avuto il dovere di astenersi dal comunicarlo. Se, come è stato ipotizzato da alcuni organi di informazione, si fosse svolta una battaglia aerea nel cielo di Ustica e il governo ne fosse stato tenuto all'oscuro, la cosa sarebbe da considerare fra l'incomprensibile, l'incredibile e il grave. Evidentemente può essere stata quest'ultima frase detta in tono colloquiale a trarre in inganno, in buona fede, la signora Bonfietti».

Ma, al di là della ridda di affermazioni e di smentite che ora, sia pure per un momento, coinvolgono il Quirinale col rischio di trascinarlo nel viscido terreno delle dietrologie nelle quali il «caso Ustica» continua penosamente a camminare, vi sono comunque altre novità emerse dall'incontro. Il presidente della Repubblica, secondo i familiari delle vittime, avrebbe ribadito (particolare confermato dal Quirinale) il suo interessamento presso il ministro della Difesa, Martinazzoli, affinché siano recuperati i resti del relitto del DC9 che ancora giacciono nel mare di Ustica. E ancora: se necessario, si potrebbe ricorrere a una superperizia affidata, eventualmente, a esperti del massimo livello internazionale.

Da parte del Capo dello Stato sarebbe stata inoltre prospettata l'eventualità che siano ascoltati ufficiali di forze armate straniere. Perché Cossiga ha sentito il bisogno di convocare i parenti delle vittime? «Vi ho ricevuto — afferma Cossiga — per dirvi che il mio ruolo pubblico su questa vicenda è chiuso. Ma il mio impegno continua. Non smetterò di seguire tutti gli aspetti della tragedia».

Cossiga spiega il perché del suo costante interessamento: «Se voi piangete i vostri cari, io sento su di me (il Capo dello Stato era all'epoca presidente del Consiglio, ndr) tutto il peso di questa tragedia e l'obbligo morale di accertare la verità».

Il presidente della Repubblica ha approfittato dell'incontro per chiarire la natura delle sue critiche alla commissione Stragi. «Con Gualtieri — dice — non c'è stata nessuna polemica. Ho solo detto che, in questa vicenda, tutti devono fare la loro parte.

Non è pensabile, ad esempio, che il capo del Sismi e quello del Sisde siano ascoltati prima dal Parlamento, poi dalla magistratura e, magari, ancora dal Parlamento».

Michele Manno

DOMENICA 1 LUGLIO 1990
CORRIERE DELLA SERA

Chiusa la polemica tra il Quirinale e i parenti delle vittime, Daria Bonfietti chiede scusa al Capo dello Stato

«Ustica? Non ci capisco niente»

Andreotti d'accordo con Cossiga: recuperare tutti i resti dell'aereo

Il presidente del Consiglio: «Non so perché la decisione di ripescare il relitto non sia stata presa prima» - Una superperizia affidata a esperti internazionali - Domani l'interrogatorio dei militari del centro radar di Poggio Ballone

ROMA — Ustica è sempre più un rompicapo e non solo per l'opinione pubblica. «Confesso — dice infatti Andreotti — di non averci capito nulla. E' una vicenda che ho seguito sui giornali. Finora i nostri ragionamenti sono fatti con il se». Intanto Daria Bonfietti, presidente dell'associazione parenti delle vittime, non ha esitazioni ad ammettere il suo dispiacere per le dichiarazioni rilasciate dopo il colloquio con il Presidente della Repubblica. Parole che hanno provocato una vera e propria tempesta sul Quirinale, costretto ad una smentita tanto rapida quanto decisa.

Un equivoco, insomma, generato dall'entusiasmo per la convinta solidarietà manifestata dal Capo dello Stato che ha sentito il bisogno di convocare l'associazione all'improvviso, in un pomeriggio di festa romano.

«Mi scuso con il Presidente della Repubblica — dice Daria Bonfietti — ed esprimo a Cossiga il più sentito ringraziamento per l'interessamento costante sulla vicenda di Ustica».

La presidente dell'associazione conferma quindi di «riconoscersi pienamente nelle parole del portavoce del Quirinale». Ma, al di là dell'episodio, resta l'atteggiamento del Capo dello Stato. Cossiga negli ultimi giorni ha impresso un'improvvisa accelerazione ai suoi interventi sulla tragedia di Ustica. I motivi sono facilmente spiegabili con un obbligo morale che il Presidente della Repubblica avverte più degli altri perché dieci anni fa, quando il jet Itavia precipitò, guidava il governo. Questo, del resto, è il senso del comunicato del Quirinale. Cossiga, insomma, ha sentito il dovere di intervenire per «accertare la verità e rendere giustizia». Un imperativo categorico giustificato dal primario obbiettivo di «tutelare i diritti dei vivi e la memoria dei morti» e dall'«interesse a sapere se egli e il governo dell'epoca siano stati tenuti all'oscuro da chi e su che cosa».

Durante tutti questi mesi Cossiga avrebbe maturato la convinzione che qualcuno non è stato sincero, e non soltanto sulla «telenovela» dei tracciati radar. Una sensazione, quella del Capo dello Stato, espressa con i toni propri della carica che ricopre, ma, nello stesso tempo, decisa e mirante a svegliare le coscienze sia di chi è deputato ad indagare, sia dell'opinione pubblica frastornata da continui e inconcludenti colpi di scena. Al di là della polemica e dell'equivoco di venerdì, un fatto va comunque registrato: Cossiga non si è limitato ad esprimere il suo malessere, ma ha invece suggerito la via da seguire. Secondo il Quirinale un primo, utile passo da compiere per proseguire nell'accertamento della verità è quello di recuperare i resti del DC9 che ancora giacciono nel mare di Ustica. Si tratta in particolare della carlinga dell'aereo.

Molti esperti sostengono che dall'analisi di queste parti potranno emergere nuovi e più importanti elementi per stabilire la natura dell'esplosione.

Cossiga, del resto, è sempre stato convinto che la verità poteva nascondersi tra i rottami del jet. Fu lui, infatti, che, nel 1986, si battè affinché il relitto fosse ripescato dagli abissi. Dello stesso parere è Andreotti: «Vedo — dice il Presidente del Consiglio — che si parla di recuperare i resti dell'aereo e allora non capisco perché non sia stato fatto prima».

Naturalmente, una volta venuti a galla, i rottami dovranno essere analizzati. E' questo un punto dolente dell'intera vicenda. Le perizie condotte finora hanno solo generato incertezza. Se è vero, infatti, che va salvaguardata la buona fede degli esperti, è anche vero che non è stato possibile giungere a conclusioni univoche.

Impossibilità oggettiva o differenti punti di vista? Quali che siano i motivi il Capo dello Stato sembra convinto che occorre compiere un altro sforzo lungo questa strada anche, magari, ricorrendo a superperizie affidate a studiosi internazionali. In questo senso è significativa una frase che il Presidente della Repubblica avrebbe detto ai familiari delle vittime: «Una volta ebbi problemi di salute e non esitai ad andare in Inghilterra per farmi curare».

Un capitolo a parte sono poi le rivelazioni dei capi dei servizi segreti sul coinvolgimento, vero o presunto, di altri Paesi nella tragedia di Ustica. Il Capo dello Stato, fedele al suo ruolo ed alle sue prerogative, non entra nel merito di queste affermazioni, tuttavia non esitá a raccomandare che l'accertamento della verità non può tralasciare alcun aspetto.

La storia infinita di Ustica, dunque, continua. «A questo punto — dicono i familiari delle vittime — noi non abbiamo fretta. L'abbiámo avuta quando ci siamo resi conto che la vicenda rischiava un'archiviazione, ora questo pericolo non esiste».

Domani, intanto, il magistrato interrogherà i militari del centro radar di Poggio Ballone, dove sarebbero stati registrati i segnali radar di aerei militari stranieri che, in quel tragico momento di dieci anni fa, stavano sorvolando il mare di Ustica. Un nuovo colpo di scena?

Michele Manno

CORRIERE DELLA SERA
MARTEDI 3 LUGLIO 1990

Dieci ufficiali del centro radar toscano sono stati interrogati ieri, riaperta l'inchiesta del Csm

«Ustica? Era fuori zona»

I militari di Poggio Ballone non svelano i misteri della strage

Nessuna interpretazione sui grafici delle tracce degli aerei in volo la sera del 27 giugno '80 - Unico dubbio: la presenza di un velivolo decollato dalla Corsica - «Il Soc chiese notizie sul DC9 scomparso»

ROMA — Pochi ricordi ma confusi. A dieci anni dalla strage di Ustica, i militari del centro radar della Difesa aerea di Poggio Ballone (Grosseto) sono stati interrogati per la prima volta da un magistrato. Davanti al giudice istruttore Vittorio Bucarelli e al pubblico ministero Giorgio Santacroce ieri sono sfilati dieci ufficiali e sottufficiali. Compresi quelli che, in base al foglio di servizio dell'Aeronautica, risultavano al lavoro nella sala operativa e invece (è il caso di Francesco Lancioni) si trovavano in licenza matrimoniale. A tutti sono stati mostrati i grafici delle tracce degli aerei in volo la sera del 27 giugno 1980. Gli stessi grafici che, sequestrati per tre volte tra il 1980 e il 1989, erano stati dimenticati in un cassetto e sono adesso oggetto di una nuova inchiesta del Csm sui due magistrati titolari dell'indagine.

E' bene dire subito che novità non ci sono. Nel senso che i dieci militari non hanno potuto fornire alcuna interpretazione dei grafici: fotocopie di trascrizioni realizzate sulla base di un tabulato del computer del sistema Nadge. A nessuno di loro è stato mostrato il tabulato originale (che risulta però già agli atti della Commissione stragi e dovrebbe essere stato acquisito anche dal giudice istruttore) e nemmeno il nastro con la registrazione, il cui sequestro è stato ordinato solo un mese fa (ci sarà ancora?). Gli unici dubbi che sono emersi dalle testimonianze riguardano la presenza di un aereo in volo all'altezza delle Bocche di Bonifacio. Forse un aereo-radar che potrebbe essere decollato dall'aeroporto militare di Solenzara in Corsica. Si è poi scoperto che anche il primo Soc (Centro operativo di settore) di Monte Venda, da cui dipende Poggio Ballone, chiese notizie del DC9.

A rivelare questo particolare è stato il tenente Antonio De Giuseppe, che la sera della strage era in sala operativa con il ruolo di guidacaccia. L'ufficiale ha detto che la chiamata da Monte Venda fu presa dal capitano Gari (deceduto per un infarto nel 1981), il quale telefonò subito dopo a Marsala. I militari interrogati (oltre a De Giuseppe, i marescialli Sandro Fabbretti, Ilvo Tassi, Salvatore Ogno, Francesco Carta, Salvatore Russo, Luigi Marra, Donato Cozzolino, Antonio Laurentani e Francesco Lancioni) hanno spiegato ai magistrati che, sulla base dei loro ricordi, la sera della strage non fece registrare eventi anormali. E hanno aggiunto che davanti alla Corsica era frequente individuare attività militare di volo francese. Quanto al radar di Poggio Ballone, non poteva coprire la zona di Ustica che si trova a circa 270 miglia.

Tutti i dati, così come appaiono sul tabulato originale del computer e sulle trasposizioni grafiche, venivano inviati in automatico dal sistema di rilevamento di Marsala. Si tratta ora di stabilire con una nuova perizia comparativa se i dati trasmessi da Marsala a Poggio Ballone differiscono da quelli che risultano sullo stesso nastro del centro radar siciliano e dunque se c'è stata, come si sospetta, una manipolazione. Ieri ci si attendeva anche che i due magistrati interrogassero i militari di Poggio Ballone sull'attività di volo della base degli F104 di Grosseto. Questo perché, già due anni fa, il giudice Bucarelli aveva cominciato a indagare sul possibile coinvolgimento nella strage di uno o più caccia intercettori decollati dall'aeroporto toscano. Ma su questo specifico argomento sembra che ai dieci ufficiali e sottufficiali ascoltati non siano state poste domande.

Bucarelli e Santacroce dovranno adesso decidere sulla nuova superperizia da affidare a esperti internazionali. Un lavoro che porterà via mesi e che, nelle intenzioni di chi preme per questa soluzione, dovrebbe dare una risposta definitiva alle cause della strage: bomba o missile.

Intanto, il Consiglio superiore della magistratura ha riaperto l'inchiesta sulla conduzione delle indagini. Una decisione presa dopo che il capo dello Stato ha consegnato un verbale dell'incontro con i familiari delle vittime al vicepresidente del Csm, Mirabelli. La discussione, prevista per ieri in prima commissione referente, è stata rinviata e si svolgerà comunque entro la settimana. Il rinvio è stato determinato da questioni di tempo. Infatti, la documentazione giunta a Palazzo dei Marescialli deve essere ancora esaminata e buona parte dei consiglieri è impegnata nella elezione dei nuovi membri «togati».

Andrea Purgatori

sabato 7 luglio 1990
CORRIERE DELLA SERA

Ecco che cosa ha detto il presidente della Repubblica alla Commissione parlamentare stragi

Ustica, lo Stato gioca la credibilità

Cossiga: sul DC 9 occorre indagare con fermezza e decisione

ROMA — La strage di Ustica non è un semplice caso «politico o giudiziario» ma «un caso eccezionale, che ormai ha investito la credibilità delle istituzioni, poiché ha revocato in dubbio la capacità dello Stato di rendere giustizia». Ecco cosa pensa il presidente della Repubblica del «caso Ustica». Parole dure, a volte durissime, quelle pronunciate da Cossiga nell'incontro dello scorso 26 giugno con i membri dell'ufficio di presidenza della Commissione parlamentare d'inchiesta sulle stragi. Quasi uno sfogo appassionato, carico anche della «rabbia che tuttora genera il ricordo del fatto che il governo, al tempo della tragedia, insieme al Parlamento unanime e all'intera opinione pubblica furono in qualche modo fuorviati».

Cossiga ha voluto riflettere a lungo su questa strage dai contorni ancora oscuri. E non lo ha fatto solo da capo dello Stato ma anche da uomo «con gli stessi sentimenti degli altri uomini». Che sono: «L'angoscia, la speranza, la delusione, il dubbio, l'incertezza, l'impazienza e la rabbia!». Ha spiegato di sentire tutto questo anche perché «nel momento in cui la tragedia avvenne, presto seguita da un'altra tragedia, la strage di Bologna», alla guida dell'esecutivo c'era lui. Un particolare che gli ha sempre consentito di rispondere «con serena coscienza e con ferma determinazione, non senza disgusto ma con doverosa umiltà, a insinuazioni e sospetti sollevati nei suoi confronti».

Il presidente della Repubblica ha ripetuto che non avrebbe esitato un momento a dimettersi, cioè a «sgombrare il campo» se la sua presenza al Quirinale fosse stata di ostacolo «anche solo pretestuoso, all'accertamento della verità». E sarebbe pronto a farlo anche adesso, visto che «non è uomo che queste cose, quando le sente, le dica ma poi non le faccia, senza bisogno che altri glielo chieda». Alla Commissione stragi, Cossiga ha chiesto di operare con «prudenza, decisione, fermezza e serenità». Senza «limitare» né «autolimitarsi» in una inchiesta che sta già «lodevolmente conducendo». E senza «nulla trascurare» per:

a) «accertare cosa, per fatalità, per oggettive incompetenze o per colpa o peggio per intenzioni di uomini, o anche per leggerezza o per male inteso senso di corpo o addirittura per male inteso senso dello Stato, non abbia funzionato nell'apparato statale, civile o militare, e che possa essere considerata causa principale o concorrente, diretta o indiretta, della strage di Ustica o delle difficoltà incontrate nell'accertamento della verità; individuare eventuali responsabilità politiche, amministrative comprese quelle disciplinari»;

b) «indicare al Parlamento e al governo le misure legislative per evitare il ripetersi di siffatti accadimenti»;

c) «accertare se per incompetenza o negligenza o dolo di alcuno vi siano state disfunzioni della pubblica amministrazione civile e militare che hanno ostacolato o ritardato, anche solo oggettivamente, la ricerca della verità; salva naturalmente l'esclusiva competenza dei giudici ad accertare, nella sede propria, a valutarli formalmente, secondo i canoni propri dell'esercizio della giurisdizione penale, a individuarne gli eventuali responsabili e rinviarli a giudizio e dopo un dibattimento pubblico con le garanzie della difesa e del contraddittorio, a condannarli o ad assolverli»;

d) «accertare se la sovranità territoriale fu violata e da chi e da che cosa; per sincerarsi se mala intenzione o colpa resero possibile la violazione (ad esempio: insufficienza della rete radar militare e civile), indicando al Parlamento e al governo le misure politiche e tecniche perché questo non possa più accadere»;

e) «acquisire ogni altro elemento utile alla ricerca della verità».

Cossiga ha voluto anche ricordare che se al giudice compete l'accertamento delle responsabilità penali, i membri di una Commissione parlamentare d'inchiesta sono però «giudici di un processo politico senza appello» e da loro è dunque legittimo pretendere «grandissimo impegno ed esemplare rigore intellettuale, politico e morale».

Andrea Purgatori

GIOVEDÌ 12 LUGLIO 1990
CORRIERE DELLA SERA

L'ex sottosegretario del governo Craxi fa una rivelazione in commissione e punta l'indice anche su due generali

Giallo delle foto sul relitto di Ustica

Amato accusa il giudice dell'inchiesta di non dire la verità

ROMA — Gli americani scattarono fotografie del relitto del DC9 Itavia sui fondali del Tirreno e perché? Giuliano Amato, oggi vicesegretario del Psi e sottosegretario alla presidenza del Consiglio con Bettino Craxi, ha rivelato ieri davanti alla Commissione d'inchiesta sulle stragi che nel 1986 il giudice istruttore Vittorio Bucarelli gli disse di essere in possesso di alcune immagini dei resti dell'aereo esploso nel cielo di Ustica. Bucarelli ha smentito.

Le uniche foto, ha spiegato il giudice, sono quelle agli atti, scattate dalla società Ifremer durante lo studio di fattibilità, prima dell'operazione di recupero ufficiale. Subito la replica di Amato: «Non ho l'abitudine di dire bugie. Io ricordo questo. Che (Bucarelli) aveva già delle foto e che erano state scattate dagli americani».

Un nuovo mistero nel mistero. Anche se dell'esistenza di immagini subacquee realizzate dalla US Navy si parla dal 1980. Cioè da quando la McDonnell Douglas (casa costruttrice del DC9 Itavia) chiuse la propria inchiesta anche sulla base di dati e informazioni d'*intelligence*.

Gli esperti della Douglas inviati in Italia esclusero dopo pochi giorni dalla strage che l'aereo fosse precipitato per un cedimento della struttura. Ma come fu possibile arrivare a questa conclusione senza avere esaminato il relitto? Forse con le foto, poi fatte circolare nel 1986 e di nuovo scomparse. Ma anche la società Ifremer, legata ai servizi segreti francesi, avrebbe compiuto una ispezione non autorizzata prima di ricevere l'incarico ufficiale per il recupero.

Giuliano Amato ha anche spiegato alla Commissione che, alla luce dei dati acquisiti negli ultimi quattro anni di indagini, i generali dell'Aeronautica Pisano e Tascio gli fornirono false informazioni sulla possibilità di manipolare i nastri delle registrazioni radar.

GIOVEDÌ 12 LUGLIO 1990
CORRIERE DELLA SERA

Ieri animata testimonianza in commissione stragi dell'ex vicepresidente del consiglio, i nuovi misteri della strage

«Ustica, due generali mentirono»

Amato contro Pisano e Tascio: sulla manipolazione dei tracciati radar non dissero la verità

Il giallo delle foto - Attacco al giudice Bucarelli: sostenne che c'erano due immagini della carcassa del DC 9 scattate dagli americani sui fondali - Il magistrato smentisce - La replica del parlamentare: non dico bugie - Qualcuno aveva interesse a ispezionare i resti dell'aereo?

ROMA — Anche Giuliano Amato, attuale vicesegretario del Partito socialista e sottosegretario alla presidenza del Consiglio nel governo Craxi, è stato ascoltato ieri dalla Commissione d'inchiesta sulle stragi. Una deposizione che ha aggiunto due nuovi elementi di indagine nella oscura vicenda del DC9 Itavia esploso dieci anni fa nel cielo di Ustica. Primo. Amato ha rivelato che nel 1986 il giudice istruttore Vittorio Bucarelli gli disse di avere alcune foto del relitto, scattate dagli americani in fondo al Tirreno. Secondo. Amato ha spiegato che, alla luce dei dati acquisiti negli ultimi quattro anni di indagini, i generali Pisano e Tascio gli fornirono false informazioni sulla possibilità di manipolare i nastri delle registrazioni radar.

La questione delle fotografie del relitto dell'aereo, ma più in generale tutta la storia del recupero, è uno dei grandi misteri della strage. Qualcuno aveva interesse ad ispezionare la carcassa del DC9? E durante questa ipotetica ispezione fu forse fatto sparire qualcosa che avrebbe consentito di svelare il «giallo»? Il *flight data recorder* (la scatola nera), parti anteriori della fusoliera perforata dalle schegge del missile, parti del missile, cioè tutto quel materiale che la Ifremer non ha trovato o non ha riportato in superficie? Ad una precisa domanda del demoproletario Cipriani, l'ex sottosegretario ha risposto: «Bucarelli mi parlò di foto che lui aveva e che erano state scattate dagli americani».

Informato di questa dichiarazione, il giudice Vittorio Bucarelli ha risposto: «Smentisco la notizia. Le uniche fotografie di cui sono in possesso sono quelle fatte dalla compagnia di recuperi francese Ifremer, preliminarmente alla campagna di lavoro che ha consentito di riportare in superficie i resti del DC9 dell'Itavia. Filmati delle riprese subacquee e foto fatte dalla Ifremer sono l'unico materiale che esiste agli atti, insieme con la perizia tecnica». Nuova dichiarazione di Giuliano Amato all'uscita da San Macuto: «Non ho l'abitudine di dire bugie. Io ricordo questo: che Bucarelli aveva già delle foto e che erano state scattate dagli americani».

Per tentare di capire come stanno le cose, occorre prima di tutto collocare temporalmente la questione. Dunque, siamo nel 1986. Il presidente della Repubblica (Cossiga) ha chiesto al presidente del Consiglio (Craxi) di rimettere in movimento la macchina per l'accertamento della verità. Vengono prese due decisioni: vuotare i cassetti e raccogliere la documentazione esistente (quella non sparita); effettuare il recupero del relitto. La prima idea è di presentare un disegno di legge per lo stanziamento dei fondi necessari all'operazione (tra 7 e 10 miliardi). Ma poi prevale un'altra linea: prelevare i soldi dal bilancio del ministero di Grazia e Giustizia, per esigenze di indagine. E questo avviene.

C'è una data chiave, il 30 settembre 1986. E' il giorno in cui Amato va a Montecitorio per rispondere alle interrogazioni e fare il punto della situazione. Ed è forse l'unica volta che un governo affronta di petto la strage di Ustica, persino con un coraggioso sbilanciamento a favore della tesi del missile. Prima di presentarsi al dibattito Amato «studia» il caso. E lo fa con i protagonisti dell'inchiesta: giudice istruttore (Bucarelli), stato maggiore dell'Aeronautica (i generali Franco Pisano e Zeno Tascio), capo del controspionaggio (ammiraglio Fulvio Martini), ministri ed ex ministri (Formica, Signorile). Ecco, il mistero delle foto si consuma in quelle ore.

Circolarono o no, le immagini del relitto? La chiave di soluzione va cercata forse nella settimana successiva alla strage, cioè tra la fine di giugno e l'inizio di luglio del 1980. E' in quei giorni che la McDonnell Douglas (costruttrice del DC9) manda i suoi specialisti in Italia. Con una consegna precisa: scoprire se l'aereo è andato distrutto per un cedimento strutturale. Bene, la Douglas chiude l'inchiesta con una certezza assoluta: il DC9 non ha avuto alcun cedimento strutturale ma è esploso in volo. Ufficialmente, gli uomini della Douglas spiegano che non spetta a loro stabilire il come (bomba o missile). Ma ufficiosamente danno una sola versione: missile aria/aria.

Sempre ufficiosamente, aggiungono che le loro certezze si basano su informazioni d'*intelligence* (leggi servizi segreti americani). Spiegazione corretta. Infatti, senza il relitto a disposizione e in una sola settimana di lavoro, chi avrebbe mai potuto trovare la soluzione? Risposta: la US Navy aveva i mezzi e forse scattò veramente le foto apparse e scomparse nel 1986. Ma l'operazione non si sarebbe giustificata solo come un «regalo» alla Douglas. Dunque, l'interesse era un altro. Forse lo stesso che spinse anche l'Ifremer a ispezionare il relitto prima ancora dell'autorizzazione ufficiale al recupero.

Andrea Purgatori

CORRIERE DELLA SERA

GIOVEDÌ 19 LUGLIO 1990

La nomina dei nuovi super-periti ultimo atto prima dell'abbandono

ROMA — La notizia è arrivata a palazzo di giustizia con i giornali. Soltanto i «vertici» di piazzale Clodio ne erano informati da prima. Ed è stata confermata dall'interessato in termini ultimativi: «Ho deciso di astenermi dall'inchiesta perché non era più tollerabile da parte mia una situazione di continua polemica. Era, inoltre, questo il solo modo per far valere nell'unica sede propria, cioè quella giudiziaria, le mie ragioni».

Vittorio Bucarelli è deciso a passare di mano l'istruttoria sul disastro di Ustica. La *querelle* sulle presunte «bugie» del giudice istruttore è finita in querela contro il vicesegretario socialista Giuliano Amato. Il quale aveva riferito alla Commissione stragi di aver saputo dal giudice, in un incontro avvenuto nell'86, di una sequenza fotografica sul relitto del DC9 Itavia ancora in fondo al Tirreno, scattata dagli americani. Bucarelli sostiene di non aver mai parlato di quelle immagini e che, se esistessero, sarebbero agli atti. La spinosa pratica passerà di competenza ai magistrati di Perugia.

Bucarelli sembra irremovibile. E, a dire il vero, non pochi si augurano che non sia tentato da ripensamenti.

La decisione di nominare un giudice al posto di Bucarelli spetta al presidente del Tribunale, mentre per il pubblico ministero, considerato che il pm Giorgio Santacroce a settembre dovrà passare alla Procura generale, si parla di un pool di tre magistrati, guidato dal procuratore aggiunto Michele Coiro. Dal pool e dal nuovo giudice istruttore potrebbe venire l'attesa sferzata di energia capace di ridare vitalità alle indagini.

Gli avvocati di parte civile sono i più espliciti e crudi. L'avvocato Franco Di Maria: «Sarebbe ipocrita da parte mia dolermi dell'accaduto: lascia un giudice che noi abbiamo sempre considerato (al di là ovviamente delle sue intenzioni) come un ostacolo all'accertamento della verità. Un ostacolo perché sulle modalità di conduzione dell'inchiesta a lui affidata noi non siamo mai stati d'accordo ed è giusto qui ribadirlo con fermezza».

Il presidente del Tribunale, Minniti, aspetta da Bucarelli una relazione per motivare il suo *forfeit*.

Ma, prima di spogliarsi del processo, Bucarelli ha voluto compiere un atto importantissimo: ha nominato gli esperti per la superperizia internazionale, constatato il clamoroso disaccordo sulle conclusioni della prima.

La decisione, presa alla vigilia dell'uscita dal processo, non ha mancato di sollevare perplessità e critiche: perché tanta fretta proprio adesso? Il nuovo collegio, che si riunirà il 30 luglio, è composto da quattro professori della facoltà di ingegneria di Roma, Aurelio Misiti, Paolo Santini, Antonio Castellani e Giovanni Picardi; da un docente della stessa facoltà, dell'Università di Pisa, Carlo Casarosa, e da tre docenti di medicina legale dell'Università di Pavia, Antonio Fornari, Giovanni Pierucci e Paolo Danesino. E anche da tre esperti stranieri: il professor Hans Forsching, dell'Università di Braunscherg (Germania), il professor Arnold Francis Taylor della Cransfield Aviation Safety Center (Inghilterra) e il professor D.C. Coper dell'Università di Birmingham (Inghilterra).

Paolo Graldi

CORRIERE DELLA SERA
GIOVEDÌ 19 LUGLIO 1990

USTICA / Ridda di accuse e sarcastici commenti sul polemico forfeit del giudice istruttore dopo sei anni di indagini

Verso un confronto Bucarelli-Amato

Quasi scontata la prossima convocazione del magistrato davanti alla Commissione stragi

«Una seria sconfitta dello Stato democratico che pone inquietanti interrogativi», sostiene il dc Casini - Perplesso Boato (Verdi): «A mio parere doveva andare fino in fondo» - Un giallo sulle conclusioni dell'inchiesta condotta dalla McDonnell-Douglas pochi giorni dopo la tragedia

ROMA — Bucarelli lascia dopo sei anni il «fronte» di Ustica e da San Macuto si leva subito un coro di critiche. In fondo, l'ultimo terremoto giudiziario che scuote l'inchiesta sulla strage del DC9 Itavia ha avuto il suo epicentro nell'aula della Commissione stragi. Dove mercoledì scorso Giuliano Amato ha fatto le rivelazioni sulle «foto del relitto scattate dagli americani», di cui il giudice istruttore gli parlò nel 1986.

Sono le foto che Bucarelli afferma di non aver mai visto né avuto, le foto del mistero, che lo hanno spinto a querelare Amato e ad abbandonare l'indagine presa per mano nel 1984. «Bucarelli ha trovato una buona occasione per uscirne», dice Sergio De Julio della Sinistra indipendente. «Ha preso la palla al balzo per dimettersi», commenta il radicale Roberto Cicciomessere.

«Una seria sconfitta dello Stato democratico che pone inquietanti interrogativi», sostiene invece il dc Pier Ferdinando Casini. Che aggiunge: «Quanto arduo diventi oggi il compito di chi si troverà a continuare il lavoro d'indagine è dimostrato dai dieci anni di lavoro che, se non vanificati, appaiono oggi fortemente compromessi. Il giudizio sul lavoro di Bucarelli e sulle sue decisioni odierne non spetta certo, almeno in questa fase, al Parlamento nelle sue espressioni collegiali o individuali. Ciò che invece si impone in sede di Commissione stragi è un chiarimento rigoroso tra le affermazioni di Amato e quelle di Bucarelli: almeno per questo aspetto del problema sembra difficile rinviare il tutto alle sedi giudiziarie con la fondata probabilità di un rinvio sine die».

La dichiarazione di Casini anticipa una prossima richiesta di convocazione a San Macuto per Bucarelli. E un possibile confronto in aula con Giuliano Amato. Un'ipotesi che non è da escludere. Anche se il presidente della Commissione stragi, il repubblicano Libero Gualtieri, su questa storia preferisce evitare di fare commenti. Si lascia sfuggire un sorriso solo quando gli chiedono se dopo le ultime novità non si senta più ottimista del solito. «Sul compito mio, sì», risponde. Poi spiega soddisfatto: «Continuiamo a raccogliere materiale, a mettere insieme i pezzi della storia. E mi sembra evidente che, con il caso Ustica, questa è una Commissione che ha rotto uno schema. Anche se purtroppo si tratta di meriti che non sempre ci vengono riconosciuti».

Il missino Tommaso Staiti di Cuddia si preoccupa però di come andrà a finire: «Questa decisione di Bucarelli non deve essere l'alibi che allontana ulteriormente nel tempo il giorno in cui potremo conoscere la verità. Quello della querela è un diritto, ma trovo sciocco che venga esercitato in questo momento: proprio quando dalla Commissione stavano uscendo dei brandelli di verità su cui i giudici avrebbero dovuto dare conferma, a cominciare dalla storia delle foto americane del relitto che ha scatenato la polemica».

Il verde Boato è perplesso: «A mio parere, Bucarelli doveva andare fino in fondo. Poi si sarebbero fatti i conti alla fine. E secondo me è anche una questione di senso di responsabilità. Siamo in una fase in cui ci troviamo vicinissimi alla verità e basta un piccolo intoppo per compromettere il lavoro già svolto».

L'uscita di Bucarelli, riflette il dp Cipriani, «è un bene ma anche un male». Poi spiega: «Certo è che si schiarisce finalmente l'orizzonte. Questo magistrato aveva fatto un'istruttoria tale che se si fosse andati in giudizio non ci sarebbe stata una sola prova. Un esempio? Mi sono andato a rileggere gli ultimi interrogatori dei militari di Poggio Ballone. Bene, due operatori dicono a Bucarelli che la traccia circolare vista dal radar sulla Corsica molto probabilmente era quella di un aereo militare francese in esercitazione. E Bucarelli, invece di chiedergli spiegazioni, li ha mandati a casa. Allora credo che lui si sia tolto un peso ma adesso il peso ce l'abbiamo tutto noi. Comunque, il giudizio che do è che Bucarelli ha fatto le cose in modo superficiale e generico».

Fortemente critico il comunista Macis: «Un magistrato che si sente leso può trovare altre strade per non compromettere l'inchiesta in corso. E con la scadenza del 24 ottobre alle porte mi sembra difficile che un nuovo giudice possa arrivare a delle conclusioni. Adesso spero che i responsabili degli uffici giudiziari di Roma capiscano che c'è la reale possibilità di scegliere un magistrato che dia una svolta all'indagine».

E il missino Rastrelli: «Le reciproche accuse di mendacio tra Amato e Bucarelli, indipendentemente dalle verità, un effetto lo producono. Tolgono definitivamente dalla scena, in sede giudiziaria, il duo Santacroce-Bucarelli che in circa dieci anni si è obiettivamente posto sul fronte ampissimo delle omissioni e delle coperture che hanno finora impedito l'accertamento univoco e certo dei fatti».

Tuoni e fulmini, dunque. E nuove querele, forse. Ieri in Commissione stragi è stato ascoltato per la seconda volta il presidente della Commissione tecnico-formale d'inchiesta che per i primi due anni indagò sulle cause della strage. Carlo Luzzatti non ha aggiunto molto a quanto aveva già dichiarato nel maggio dello scorso anno. Ha parlato della tranquillità degli americani, che non chiesero di entrare a far parte della Commissione con un loro rappresentante, come d'abitudine in ~~tutti gli incidenti in cui è~~ coinvolto un aereo costruito negli Stati Uniti.

Sergio De Julio ha ipotizzato che questa tranquillità fosse il risultato delle conclusioni della indagine fatta dalla McDonnell Douglas pochi giorni dopo la strage. Un'altra verità da accertare.

Andrea Purgatori

sabato 21 luglio 1990
CORRIERE DELLA SERA

Amaro sfogo in una lettera al presidente del tribunale di Roma

Ustica, perché Bucarelli lascia «Troppe le critiche offensive»

La querela del giudice ad Amato per le affermazioni definite «l'ultima goccia di un vaso già colmo» - Determinante l'esposto dei familiari delle vittime - Priore probabile sostituto

ROMA — Uno sfogo amaro e irritato, quello che il giudice istruttore Vittorio Bucarelli ha consegnato alla storia dell'inchiesta giudiziaria sulla strage del DC9 nel cielo di Ustica. Tre cartelle dattiloscritte, trasmesse ieri al presidente del tribunale di Roma, Carlo Minniti. Una lettera che spiega come la sua decisione di gettare la spugna dopo sei anni di lavoro e di polemiche vada attribuita soprattutto all'esposto presentato una settimana fa contro di lui dal collegio dei legali che rappresentano i familiari delle 81 vittime. Quanto alle affermazioni di Giuliano Amato, non sarebbero state che l'ultima goccia in un vaso già colmo.

I rapporti tra Bucarelli e i legali di parte civile non erano mai stati particolarmente felici. Incomprensioni, tensioni, attacchi: fino dal 1984, gli avvocati lo avevano accusato senza riserve di frenare l'inchiesta, di non voler vedere o trovare ciò che era già sotto gli occhi di tutti, di essere il primo ostacolo all'accertamento della verità. Alle critiche, Bucarelli aveva scelto di rispondere con il silenzio. Poi, due anni fa, sembrava che qualcosa stesse cambiando, che i due fronti si fossero riavvicinati in coincidenza con l'incriminazione per gravissimi reati dei 25 militari dell'Aeronautica. Ma era solo una fragile tregua.

Quando mercoledì scorso nell'aula di San Macuto, Giuliano Amato rivelò alla Commissione stragi che Bucarelli gli aveva parlato di una serie di foto del relitto del DC9 Itavia, scattate non si sa ancora quando dagli americani, la tregua saltò. Ma in realtà, Bucarelli maturava questa decisione da qualche mese. E forse non erano bastate due consecutive archiviazioni del Csm a convincerlo che, prima o poi, il suo nome sarebbe finito in un dossier di indagine a Palazzo dei Marescialli. Di lui si era parlato anche al Quirinale, quando Cossiga aveva ricevuto il Comitato per la verità su Ustica, i legali di parte civile e i familiari delle vittime.

«Poiché io sono, evidentemente, una delle parti coinvolte dall'esposto, anche se ingiustificatamente, ancor più evidenti appaiono i motivi di grave convenienza che m'inducono a insistere nell'istanza di astensione», spiega Bucarelli nella lettera inviata al presidente del tribunale. E aggiunge: «Poiché ho ispirato la mia attività istruttoria, in questo come in altri processi, esclusivamente alla ricerca della verità, considero non solo ingiustificate ma anche offensive le critiche che mi sono state rivolte». Dunque, «rispondere a ognuna delle critiche e intervenire in ognuna delle polemiche sarebbe inopportuno e troppo lungo».

Così, Bucarelli si limita a quella che definisce «l'ultima goccia»: «Non solo ribadisco in punto di fatto di non aver mai avuto fotografie di provenienza americana dei resti del velivolo, ma aggiungo anche che la logica stessa dimostra l'erroneità delle affermazioni dell'onorevole Amato, essendo impossibile che le operazioni necessarie per eseguire fotografie possano essere state compiute senza che alcuno ne avesse notizia; essendo impensabile che tali fotografie, scattate per misteriosi motivi e fuori di ogni ufficialità, potessero essere consegnate al giudice istruttore del processo; essendo impensabile e calunnioso ritenere che io possa averle ricevute al di fuori dei corretti canali processuali o, peggio ancora, possa averle poi nascoste e distrutte».

Alla lettera, Bucarelli accluse il testo della querela contro Amato: «Le affermazioni del parlamentare sono gravemente lesive del mio onore e del mio decoro. Nel momento in cui egli afferma di non avere l'abitudine di raccontare bugie, accusa evidentemente me di avere invece tale abitudine. E questo già costituisce un'offesa. L'offesa è ancor più grave se si considera che oggetto della bugia sarebbero fatti e atti processuali, relativi a una vicenda tanto drammatica quale è la caduta del DC9 Itavia e se si considera che tali bugie proverrebbero, secondo l'indiretta ma esplicita accusa dell'onorevole Amato, proprio dal magistrato incaricato di condurre l'istruzione in merito a tale vicenda».

Sull'istanza di astensione (o di abbandono) di Bucarelli, Minniti deciderà lunedì. Scontato appare l'esito. Bucarelli dovrebbe essere sostituito da un altro giudice istruttore. E si fa il nome di Rosario Priore che, essendo uno dei consulenti della Commissione stragi per Ustica, sembra anche l'unico magistrato che non avrebbe bisogno di qualche mese per studiare il caso e continuare il lavoro d'inchiesta che da 10 anni si consuma senza troppa fortuna..

Andrea Purgatori

MERCOLEDÌ 25 LUGLIO 1990
CORRIERE DELLA SERA

Le nomine furono fatte dal giudice Bucarelli qualche ora prima di annunciare la propria rinuncia

Strage di Ustica, contestati i periti

La parte civile chiede un rinvio dell'incarico, e la sostituzione dei tre esperti stranieri (due britannici, un tedesco) con altri che non appartengano a Paesi Nato - Perplessità anche per le scelte professionali, che indicano «l'impostazione che si intende seguire»

ROMA — Una superperizia decisa soltanto poche ore prima di abbandonare l'incarico e tre esperti che potrebbero in qualche modo essere influenzati nel giudizio dalla loro nazionalità. Sono questi gli elementi contestati dai legali di parte civile che tutelano gli interessi dei familiari delle vittime della strage di Ustica.

Gli avvocati Franco e Marco Di Maria, Romeo Ferrucci, Alfredo Galasso, Alessandro Gamberini e Goffredo Garraffa hanno chiesto al giudice istruttore Rosario Priore, subentrato nell'incarico al giudice Vittorio Bucarelli, di far slittare la data stabilita per il conferimento dell'incarico per la perizia (30 luglio) e di considerare la possibilità di sostituire gli esperti stranieri (due britannici e un tedesco) con altri scelti in Paesi che non fanno parte della Nato.

Nell'istanza consegnata ieri a Priore, i legali di parte civile hanno ricordato che Bucarelli stabilì di procedere a una nuova perizia alle ore 15 del 17 luglio scorso, cioè «solo quattro ore prima che il giudice istruttore comunicasse agli organi di informazione la propria decisione di astenersi dal processo». Una decisione che i sei legali considerano «di inaudita gravità» per almeno quattro motivi.

Primo. La scelta dei periti e di un supplemento di indagine tecnica è un atto di «particolare rilevanza e delicatezza». Il giudice istruttore subentrato a Bucarelli non potrebbe nemmeno costruire con gli esperti un rapporto fiduciario, avendo solo subito la loro designazione da parte del magistrato che di lì a qualche ora avrebbe abbandonato l'inchiesta.

Secondo. La qualità delle competenze specifiche dei periti inseriti da Bucarelli nel collegio indica già in partenza un indirizzo sulla «impostazione che si intende seguire». Sono infatti ben tre i medici legali. Che non dovrebbero fare altro se non ripetere esami e analisi «assolutamente superflui».

Terzo. Secondo gli avvocati di parte civile, le «evidenti implicazioni internazionali che l'inchiesta di Ustica riveste, il coinvolgimento più che probabile dei servizi (segreti) italiani e stranieri, avrebbero dovuto consigliare chiunque dotato di elementare prudenza di rivolgersi ad esperti non appartenenti a Paesi membri della Nato».

Quarto. Il fatto che solo ieri il giudice Rosario Priore abbia ricevuto tutto il materiale accumulato in dieci anni di indagine, richiede una pausa di valutazione che non può essere azzerata. E che consentirà al nuovo giudice istruttore di «non aderire acriticamente a valutazioni altrui». Per formulare i quesiti tecnici ai periti, affermano i legali di parte civile, non ci sono dunque i tempi minimi. E la data del 30 luglio deve perciò slittare.

Si tratta adesso di vedere cosa deciderà Priore. Se cioè confermerà la data del prossimo 30 luglio e tutti i periti indicati da Bucarelli, se ne sostituirà solo alcuni.

Intanto, è in edicola il libro bianco preparato dall'Associazione delle famiglie delle vittime di Ustica: «La via dell'ombra». Ed è stata rilanciata la sottoscrizione per la raccolta di fondi che serviranno all'Associazione per pagare le spese legali e soprattutto gli esperti da affiancare a quelli scelti dalla magistratura. Chiunque volesse aderire può indirizzare il proprio contributo alla Cassa di Risparmio di Bologna/Agenzia 017/conto corrente numero 10111.

Sul fronte politico, la Commissione parlamentare stragi si avvia a interrompere i lavori per la pausa estiva. La prossima settimana si dovrebbe tenere ancora una riunione dell'ufficio di presidenza, per stabilire il calendario di appuntamenti e trasferte da affrontare a settembre. Sembra probabile un viaggio negli USA per ascoltare le testimonianze di John Maciduli (tecnico del Ntsb, autore della prima perizia in cui venne individuato un altro aereo accanto al DC9 Itavia), John Transue (ex consulente di guerra aerea del Pentagono), James Flatley (ex comandante della portaerei «Saratoga») e degli esperti della casa costruttrice McDonnell Douglas che svolsero un'inchiesta la settimana successiva al disastro concludendo che l'aereo era stato abbattuto da un missile.

Andrea Purgatori

CORRIERE DELLA SERA
VENERDÌ 21 SETTEMBRE 1990

Libero Gualtieri, repubblicano, ha consegnato ai parlamentari le conclusioni della lunga e tormentata inchiesta sul Dc9

Ustica, la verità cancellata dai militari

L'Aeronautica colpevole numero uno, ma anche ministri e servizi segreti sono sotto accusa

Il presidente della Commissione stragi definisce «stupefacente» la povertà dell'informazione Sisde sull'eventuale matrice terroristica dell'attentato - I parlamentari di San Macuto: «Non abbiamo preso posizione sulle cause del disastro, non stiamo né col "partito" dei missili né con quello della bomba»

ROMA — L'Aeronautica militare italiana è responsabile dello svuotamento dall'interno dell'inchiesta sulla strage di Ustica e di una serie di altre operazioni inaccettabili che per 10 anni hanno impedito di conoscere la verità sull'esplosione del DC9 Itavia e sulla morte di 81 persone.

Generali e colonnelli, capitani, marescialli che sistematicamente, fin dalla sera del 27 giugno 1980, si sono disfatti di «tutta una serie imponente di documenti di prova», mentre l'indagine era ancora in corso. Ufficiali e sottufficiali con nome e cognome, che hanno agito «nascondendosi dietro formali procedure burocratiche» e hanno schivato «l'obbligo istituzionale e morale di collaborare alla ricerca della verità».

Un giudizio pesantissimo, ma non sorprendente, quello che schiaccia la nostra Aeronautica alle proprie responsabilità. Condensato nelle pagine conclusive della bozza di relazione sul «caso Ustica» che proprio ieri mattina Libero Gualtieri, Pri, presidente della Commissione parlamentare d'inchiesta sulle stragi, ha consegnato ai rappresentanti di tutti i partiti, convocati già da lunedì per una discussione nell'aula di San Macuto. Dove, insieme alle responsabilità gravissime dell'Aeronautica militare, si valuteranno le non meno gravi corresponsabilità dei vertici della Difesa, degli uomini dei servizi segreti deviati e di almeno un paio di ministri dell'epoca: Lelio Lagorio e Rino Formica.

Delle 168 cartelle elaborate da Gualtieri, le prime 118 rappresentano una ricostruzione fitta di elementi obiettivi acquisiti dalla Commissione nei primi 10 mesi di lavoro. Elementi che consentono di riproporre il quadro incredibile degli errori compiuti nelle ore successive al disastro, con molti dubbi sulle leggerezze dovute a incompetenza o forse alla catena di comportamenti devianti che avrebbero alzato quel muro impenetrabile e necessario a respingere i primi sospetti, ma soprattutto a tenere lontana la verità. Il nono capitolo è quello delle conclusioni. Vediamo cosa dice.

Il ministro Lagorio — «Un ministro della Difesa che riceve dal collega dei Trasporti (Formica, n.d.r.), responsabile del settore, l'informazione che ad abbattere l'aereo poteva essere stato un missile, non poteva liquidare l'informazione dicendo che il ministro dei Trasporti era un tipo fantasioso e poco credibile».

Il ministro Formica — «E' stato dato atto al ministro dei Trasporti di avere poi portato a conoscenza del Parlamento il 17 dicembre 1980 la sua valutazione sull'alta probabilità che l'aereo fosse stato abbattuto da un missile. Già da quel momento, allora, la "pressione" dell'Esecutivo sugli organismi sottostanti, perché questa ipotesi venisse verificata subito e nel modo più deciso, si sarebbe dovuta fare fortissima. E invece questo non è accaduto».

L'Aeronautica militare — «Aveva l'obbligo istituzionale e morale di collaborare al massimo alla ricerca della verità. L'ammiraglio Porta ha detto che probabilmente l'Aeronautica "prese sottogamba" il problema. Per la verità prese sottogamba i suoi doveri di collaborazione. E fece questo non "dimenticandosi" dello svolgimento delle varie inchieste, ma "interessandosi" attivamente di quanto accadeva. Ma la parte meno accettabile del comportamento dell'Aeronautica è stata la soppressione della documentazione di cui era in possesso. Una parte notevolissima sfuggì ai decreti di sequestro. Una parte sfuggì in un modo che la magistratura ha ritenuto doloso. Una parte sfuggì perché l'Aeronautica se ne disfece nonostante sapesse che l'inchiesta era ancora in corso, nascondendosi dietro formali procedure burocratiche che autorizzano la distruzione di documenti di archivio dopo un certo numero di anni o di mesi. L'Aeronautica aveva invece il dovere di preservare tutta la documentazione, sequestro o non sequestro. Che questo non sia stato fatto è inaccettabile. L'inchiesta è stata così "svuotata" dall'interno».

I servizi segreti — «La povertà dell'informazione Sisde in merito alle possibili cause terroristiche della perdita dell'aereo è stupefacente. La memoria scritta è pressoché inesistente... La memoria non scritta di chi dirigeva allora il servizio, il generale Grassini (elenchi P2, n.d.r.), si è rivelata ancora più debole... L'attività del Sismi (Santovito, anche lui P2, n.d.r.) sembra all'inizio interessata quasi esclusivamente a verificare la "tenuta" della posizione ufficiale assunta dall'Aeronautica militare dell'assoluta estraneità italiana all'incidente... e a conoscere se per caso qualcosa poteva metterla in forse nello sviluppo delle varie inchieste amministrative e giudiziarie».

Nella sua relazione, Gualtieri dice che la Commissione non si è fatta «arruolare» in nessuno dei due «partiti» che «fin dall'inizio si sono fronteggiati e si fronteggiano tuttora duramente», quello del missile e quello della bomba. E nemmeno ha cercato di scoprire la verità, perché questo è compito esclusivo della magistratura (anche se il comportamento dei giudici non ha mancato di sollevare più di una volta «una sensazione di dubbio e di perplessità»). Ma è certo che sulla base delle conclusioni della Commissione, assicura Gualtieri, «si può cominciare a chiedere conto di quei comportamenti che all'interno della Pubblica amministrazione hanno ostacolato la ricerca della verità».

Andrea Purgatori

Il mistero del radar con la frequenza rallentata: «In questo modo non poteva registrare il caccia»

ROMA — «La Commissione — scrive Gualtieri — ebbe, in un certo momento, difficoltà a capire perché i generali Zauli e Cavatorta e il colonnello Muzzarelli, quando interrogarono per conto del generale Pisano i militari in servizio a Marsala, avessero sistematicamente chiesto a tutti perché quella sera il radar fu fatto operare a giro lento (1/30, una "lettura" ogni trenta secondi, n.d.r.) e non alla velocità abituale.

«Ma un qualche significato la questione l'aveva. Il centro radar di Marsala aveva dichiarato di non avere visto né registrato tracce di aerei da caccia nelle vicinanze del Dc9 dell'Itavia. Il fatto è che girando a 1/30 il radar non avrebbe potuto vedere e registrare un caccia anche se ci fosse stato».

Il giudice chiese un aereo per trasferire i rottami A Roma risposero: «Ecco il costo del trasporto»

ROMA — Esempio di «collaborazione» offerta dall'Aeronautica al giudice. Il 12 dicembre 1980, alla richiesta di utilizzare un aereo per il trasferimento dei rottami del Dc9 da Palermo a Roma, l'Aeronautica risponde: «Il trasporto è a titolo oneroso e ha il seguente costo: L. 8.911.860 per impiego di aereo G222 e L. 9.104.320 per impiego di Hercules C130».

Come dimostrazione di buona volontà non c'è male. Ma non finisce qui. Pochi mesi prima, il Sios Aeronautica aveva scritto al Sismi che «esperti aeronautici avevano visionato in forma riservata (senza informare il giudice, ndr) presso l'aeroporto di Bocca di Falco gli oggetti e i rottami ivi accantonati, allo scopo di accertare se essi erano tutti del velivolo coinvolto».

CORRIERE DELLA SERA
SABATO 22 SETTEMBRE 1990

Nella relazione preparata dalla Commissione stragi in luce anche il ruolo di militari e politici

Ustica, la verità sugli 007

Svelati depistaggi, reticenze e deviazioni sul DC9 esploso

Gualtieri scrive: l'Aeronautica ha mascherato gli interventi di Sios e Servizi - Lo scopo: controllare le indagini o confermare le versioni ufficiali? - Lagorio si difende: sono stato un buon ministro - Positivi i primi commenti

ROMA — Si dibatterà forse a lungo sulla relazione Gualtieri e non sono da escludere integrazioni a quella che comunque va considerata ancora una «bozza». Ma sembra che i primi giudizi ed i commenti espressi a caldo dai rappresentanti dei partiti nella Commissione stragi concordino su una questione di fondo. Che cioè questa bozza di relazione sul «caso Ustica» è già un buon punto di partenza. Lo affermano i democristiani (Toth) e i comunisti (Macis) ma anche i missini (Staiti). C'è insomma la sensazione che dalla prossima discussione nell'aula di San Macuto si possa uscire con una stesura definitiva e unica. E che, subito dopo la sua trasmissione al Parlamento, l'indagine della Commissione riprenda con un secondo ciclo di audizioni.

I giudizi a dir poco devastanti sui gravi comportamenti omissivi, le manovre di depistaggio e le deviazioni compiute dai vertici della nostra Aeronautica, da quelli dei servizi segreti e sulle negligenze colpevoli di politici e giudici, che in dieci anni hanno allontanato la verità sulla strage, sono confortati da dati che difficilmente potranno lasciare spazio alle contestazioni. Dice il senatore Toth (dc): «Le omissioni, i ritardi e le inefficienze riscontrate nel corso complessivo delle diverse inchieste, in quanto documentate da dati obiettivi, saranno portate all'esame del Parlamento».

E il senatore Macis (pci): «La relazione Gualtieri contiene una ricostruzione dei fatti incisiva e rigorosa che peraltro si diluisce fino a diventare elusiva ed incerta quando vengono presi in considerazione i comportamenti degli uomini politici di governo che hanno svolto qualche ruolo e più spesso non ne hanno svolto alcuno sulla vicenda di Ustica». Sulla stessa linea Staiti (msi): «Dopo 10 anni è emerso almeno un fatto: magistrati, Aeronautica, periti e servizi hanno ostacolato la ricerca della verità sulla strage. Si tratta ora di sapere nomi e cognomi dei depistatori ed i motivi reali del depistaggio».

Nessuna reazione e nessun commento è filtrato dallo stato maggiore dell'Aeronautica. Mentre uno degli uomini politici chiamati in causa, il socialista Lelio Lagorio, si limita a dire: «Penso di essere stato un buon ministro della Difesa». Una valutazione che la relazione Gualtieri mette in dubbio, attribuendogli al contrario un ruolo chiave nella strategia che puntava a «minimizzare il ruolo dei servizi, fino a farli scomparire o dichiararli inaffidabili» per non «discostarsi in alcun modo dalla linea ufficiale dell'Aeronautica e della Difesa». Una linea che «non portava i dubbi e le incertezze che i servizi (quelli di informazione e quelli d'arma) avevano fatto affluire agli stati maggiori».

Il fatto è, spiega la relazione Gualtieri, che «avendo su Ustica l'Aeronautica affermato di aver detto tutto subito ed essendosi poi tirata da parte, lasciando ogni "curiosità" alle Commissioni d'inchiesta e alla magistratura, aveva tutto l'interesse a minimizzare l'attivismo dei servizi e del Sios (il servizio di informazione e sicurezza dell'Aeronautica, *n.d.r.*) in particolare». E la conferma, insiste Gualtieri, è venuta dalle audizioni del generale Zeno Tascio, all'epoca responsabile del Sios-Aeronautica: «Secondo Tascio il Sios, su Ustica, aveva avuto una posizione assolutamente marginale, non aveva fatto niente di sua iniziativa, non aveva partecipato a niente». E invece le cose stavano diversamente.

«Solo quando il generale Tascio fu interrogato una seconda e una terza volta si cominciò a vedere, sia pure con difficoltà, il ruolo non secondario del Sios e dei servizi. La reticenza, oltre tutto, non aveva proprio ragione d'essere, dal momento che non vi era nessun motivo per mascherare questi interventi. Erano interventi "dovuti". Perché il Sios non avrebbe dovuto attivarsi in una occasione di tale gravità? E perché non avrebbe dovuto prestare la dovuta collaborazione al Sismi? Il fatto è che non si voleva fare emergere proprio questo», scrive il presidente della Commissione stragi.

E poi spiega: «Il generale Tascio portò assai avanti questa manovra. Richiesto di precisare qual era stato il risultato della "collaborazione" tra Sismi e Sios, disse che le letture delle carte fatte dal Sismi furono "sciatte, costruite con una leggerezza che getta una luce di pressapochismo su quanto contengono". Il problema non è quindi quello di vedere perché i servizi si mossero, quanto di vedere che cosa appresero e che uso fecero di ciò che avevano appreso. Ci si voleva rendere conto se c'erano nelle registrazioni elementi per indirizzare le indagini in determinate direzioni che avrebbero potuto essere pericolose? Oppure ci si voleva assicurare che non ci fossero elementi che potessero contraddire le versioni ufficiali? Forse entrambe le cose».

Molte altre le novità contenute nella relazione Gualtieri. Chi sapeva, ad esempio, che il pilota «libico» del Mig finito sulla Sila era in realtà un capitano siriano? Tutti, tra gli uomini dei vertici della Difesa. Ma in dieci anni nessuno lo ha mai raccontato.

Andrea Purgatori

CORRIERE DELLA SERA
VENERDÌ 28 SETTEMBRE 1990

Voto unanime della Commissione stragi sul documento

Caso Ustica alle Camere Sì al rapporto Gualtieri

Il dibattito si sposta in Parlamento - «Depistaggi e coperture» - «Condivisibile la definizione di menzogna di Stato»

ROMA — La commissione bicamerale stragi ha votato all'unanimità la relazione del presidente Libero Gualtieri (Pri) sul caso Ustica. E' dunque probabile che anche durante il prossimo dibattito in aula non si registreranno significative differenze di valutazione tra i partiti.

Al termine di una lunga discussione è stato approvato un ordine del giorno presentato dai senatori Toth (Dc) e Boato (radicali) nel quale si decide di «inviare al Parlamento la relazione proposta dal presidente su Ustica e di continuare la propria attività di indagine dando mandato all'ufficio di presidenza di proporre alla commissione un calendario dei lavori per l'ulteriore prosecuzione dell'inchiesta parlamentare sul disastro del 27 giugno del 1980».

L'unanimità su questo testo ha fatto cadere altri due documenti, presentati da Pci e Sinistra indipendente e dal socialista Andò nei quali si chiedeva di «menzionare esplicitamente l'approvazione della relazione e di allegare a quest'ultima il testo stenografico della seduta». Andò, a proposito della parte relativa al ruolo dell'ex ministro della Difesa Lagorio, ha detto che si ritrovano nella relazione «giudizi gratuitamente denigratori».

Durante il dibattito ci sono stati accenti diversi riassumibili, però, in questa formula: non dividiamoci sulle valutazioni di fatti che sono ricostruiti nella oggettività data dal materiale raccolto e dalle audizioni svolte durante tutti questi mesi di indagine.

Per Gualtieri quello della commissione «è un atto importantissimo che dovevamo al Paese, al Parlamento e ai familiari delle vittime. Un atto forte, non di una parte della commissione o del solo presidente, ma di tutto l'organismo bicamerale. Faremo gli approfondimenti con lo stesso spirito con cui abbiamo finora lavorato». Il presidente della commissione ha inoltre riferito sulla conferma da parte della Nato che la sera del 27 giugno del 1980 non vi erano, nella zona di Ustica, radar operanti che potessero «guardare» quanto stava accadendo al DC-9 dell'Itavia. Gualtieri ha aggiunto di aver ricevuto assicurazioni dal ministro guardasigilli sulla proroga del vecchio rito per la prosecuzione dell'inchiesta su Ustica.

Il capogruppo dc in commissione, senatore Lucio Toth, ha parlato di «storia vergognosa che deve essere denunciata e portata all'esame delle Camere. Ma che dietro questa "Caporetto" istituzionale ci sia una precostituita congiura del silenzio non ci sono sufficienti prove per affermarlo. Almeno per ora. Certo se si è voluto o dovuto nascondere qualcosa, questo deve essere molto grave sul piano dei nostri rapporti internazionali. Sono convinto più che mai — ha concluso Toth — che con l'aiuto del magistrato riusciremo a sapere la verità: e allora sarà possibile stabilire se e quali omissioni e inefficienze sono riconducibili ad un disegno doloso». Sui servizi segreti Toth ha affermato: «Il minimo che si possa dire è che non ci hanno aiutato a capire e non hanno adempiuto il loro compito, e non solo in questo caso».

Il socialista Salvo Andò ha definito la relazione un «indice dei materiali utili per il formarsi di una convinzione politica: sarebbe stupido dividerci su un indice. Dopo ognuno potrà organizzare il materiale come meglio crede ed esprimere il suo giudizio. Non è un limite che la relazione non contenga un visibile ragionamento politico; non vi è trama unitaria ma ipotesi di depistaggi e coperture che nascono da omissioni mirate e da un malinteso spirito di corpo o da sottovalutazioni che non hanno mai assunto la dignità di una trama eversiva».

Le opposizioni hanno insistito sulla parte della relazione Gualtieri dedicata alle responsabilità e al ruolo dei politici. Il comunista Antonino Bellocchio ha infatti rilevato che è «perfettamente condivisibile la definizione di menzogna di Stato».

Michele Manno

GIOVEDÌ 18 OTTOBRE 1990
CORRIERE DELLA SERA

Parisi su Ustica: un missile di terroristi

ROMA — La strage del DC9 nel cielo di Ustica è un «atto terroristico internazionale», organizzato e compiuto da un «servizio d'intelligence straniero», coperto da elementi dei nostri servizi «deviati». L'aereo fu abbattuto da un missile, ma si cercò di depistare le indagini cercando di accreditare la tesi della bomba a bordo.

Poi subentrarono le omertà e i silenzi, «per un malinteso senso della ragion di Stato». I politici non furono informati, i militari dell'Aeronautica si occuparono soprattutto di difendere l'istituzione. E per cercare i responsabili, lo scenario da tener presente non riguarda solo Ustica ma anche la strage alla stazione di Bologna e il mistero del Mig libico precipitato sulla Sila.

Così, davanti alla Commissione parlamentare sulle stragi, il capo della polizia Vincenzo Parisi (fino al 1987 responsabile del Sisde) ha fotografato una verità che rimette in gioco la «guerra surrogata» tra servizi segreti deviati internazionali, una guerra non dichiarata che si consumava all'insaputa di governi e di Stati.

Parisi non ha voluto chiamarli in causa direttamente, ma ha ristretto il numero dei sospetti a due: francesi e libici. Ha escluso gli americani. Ha puntato l'indice su quei «personaggi italiani dell'intelligence che in passato pensavano di poter disporre di tutto e di tutti». Un riferimento nemmeno troppo velato a Giuseppe Santovito e al suo vertice del Sismi legato alla P2.

Nel ragionamento del capo della polizia, un personaggio chiave è Marco Affatigato. Terrorista nero rifugiato in Francia e al soldo dello Sdece di De Marenche ma anche pronto a lavorare per la Cia (e su questo il Sisde ha le carte che lo provano). Affatigato fu utilizzato come depistaggio per la strage di Ustica quando, con una telefonata anonima, si tentò di spostare l'attenzione dalla pista del missile alla bomba. Ma il suo nome torna anche nella strage del 2 agosto alla stazione di Bologna. «Quella telefonata porta la firma dell'intelligence che ha manovrato l'operazione», ha detto Parisi.

In Commissione le reazioni sono state di sconcerto. Il presidente Gualtieri si è detto «sconvolto» per la quantità di materiale inedito messa a disposizione da Parisi, visto che per mesi erano sfilati nell'aula di San Macuto testimoni al limite della reticenza o addirittura sfrontati nell'affermare che tutto quanto riguardava la strage del DC9 era stato già trasmesso alla Commissione.

Purgatori a pagina 13

GIOVEDÌ 18 OTTOBRE 1990
CORRIERE DELLA SERA

Il capo della polizia ed ex responsabile del Sisde ha deposto ieri alla commissione parlamentare e ha offerto nuovi scenari

«Ustica, atto di terrorismo internazionale»

Parisi: la strage organizzata da un servizio segreto straniero e dai nostri 007 «deviati»

«Operazione abbietta e subdola» forse collegata al mistero del Mig libico caduto nella Sila - La questione Gheddafi - Una firma americana? «Lo escludo» - Sospetti sui francesi - I rapporti con l'estremista nero Marco Affatigato - «E' stato un missile» - Un possibile legame con l'attentato alla stazione di Bologna

ROMA — Un «atto di terrorismo internazionale», organizzato da un servizio di «intelligence» straniero, subito coperto da «elementi deviati» dei nostri servizi segreti. Una operazione «abbietta, subdola», forse strettamente connessa alla strage di Bologna e al mistero del Mig 23 libico precipitato sulla Sila. Ecco cosa è stata la strage di Ustica secondo Vincenzo Parisi, oggi capo della polizia e fino al 1987 capo del Sisde. Il DC9 Itavia fu abbattuto da un missile e di questo Parisi è sicuro.

Davanti alla Commissione d'inchiesta sulle stragi, Parisi ha escluso una responsabilità americana ma ha ristretto nei fatti il campo dei sospetti a due: francesi e libici. Non li ha chiamati in causa direttamente ma ci ha girato intorno con abbondanza di indizi. Per insistere su un punto: l'operazione di Ustica ha una connotazione comunque terroristica, visto che ritagliarle un «habitus statuale», chiamando in causa governi e Stati, significherebbe darle una «dignità che non merita». Secondo il capo della polizia, i politici non seppero e non vennero informati. Mentre quello che era accaduto non «poteva essere sfuggito agli apparati militari che avevano il compito di vigilare».

E così torna ad allungarsi sulla strage del 27 giugno 1980 l'ombra della «guerra surrogata» che in quella stagione, dice Parisi, aveva già sostituito la «politica delle cannoniere». Ma alla Commissione stragi, il capo della Polizia non ha offerto soltanto il suo contributo professionale di investigatore. A differenza di altri che l'hanno preceduto, Parisi si è presentato a San Macuto con dati, nomi, fatti e interpretazioni. Quella sul ruolo ambiguo di Marco Affatigato, ad esempio. Il cui nome fu fatto nella telefonata anonima che solo due giorni dopo l'esplosione tentò di accreditare la tesi della bomba a bordo del DC9.

Affatigato, terrorista nero legato a Ordine Nuovo e ai Nar (che poi lo condannarono a morte quando già si era rifugiato in Francia) è una delle chiavi di accesso indispensabili per comprendere il ragionamento di Parisi. Bene, abbiamo scoperto ieri che Affatigato fu avvicinato nella primavera del 1980 dal numero due dell'ambasciata iraniana a Parigi. Il diplomatico cercava di coinvolgerlo in un progetto di attentati contro obiettivi americani in Europa, su commissione di un gruppo islamico di iraniani fondamentalisti. Affatigato, che era già un collaboratore dei servizi segreti francesi e in Francia si era nascosto per sfuggire a un mandato di cattura dei giudici italiani, tentò di vendere le informazioni agli americani. E alla Cia arrivò attraverso un intermediario targato Sisde.

Ci fu un incontro in Italia tra questo intermediario, un agente Cia e un agente Sisde per stabilire il contatto diretto tra Cia e Affatigato a Montecarlo. Affatigato chiedeva soldi e un passaporto per fuggire eventualmente in Paraguay. L'uomo della Cia, racconta Parisi, era interessato all'affare. Che forse si fece, anche se su questo il Sisde non ha conferme. Ma il punto è un altro. Il nome di Affatigato venne fuori nella telefonata anonima in cui i Nar affermavano che il DC9 era saltato per una bomba, mentre Sisde, Cia e Sdece sapevano benissimo che il terrorista era vivo e ben nascosto a Nizza. Dice il prefetto Parisi: «Quella telefonata porta la firma dell'intelligence che ha manovrato l'operazione di Ustica».

Una firma americana? Parisi spiega: «Niente affatto. Lo escludo. Perché se fossero stati loro non avrebbero utilizzato il nome di un informatore che avrebbe portato direttamente a una responsabilità USA». Dunque, i francesi. Lo Sdece di De Marenche. E' la risposta implicita. E il nome di Affatigato salta fuori anche per la strage di Bologna. Che secondo Parisi «potrebbe essere una replica di quella di Ustica». Perché, ragiona il capo della polizia, «un atto terroristico serve a mandare un messaggio. E se il messaggio non viene recepito, allora gli atti terroristici si moltiplicano». Ma i libici, come entrano nella strage di Ustica? Su questo, Parisi non fornisce una spiegazione convincente. E tuttavia, non scarta l'episodio del Mig libico ritrovato il 18 luglio sulla Sila ponendolo all'interno di uno scenario che parte da Ustica e passa per la bomba del 2 agosto alla stazione di Bologna.

Ipotesi per ipotesi, si torna così alla lotta tra servizi con al centro la questione Gheddafi. Il Sismi deviato di Santovito schierato dalla parte del colonnello, lo Sdece deviato (qualcuno ricorda ancora la bomba di Stato contro la nave di Greenpeace?) di De Marenche impegnato a far cadere con ogni mezzo il regime del colonnello. Al centro, la strage di Ustica. Intorno, la guerra del Ciad, le armi, i tentati golpe a Tripoli e Tobruk. «Un atto terroristico», insiste Parisi. Che poi aggiunge: «Quando parlo, prima penso molto a quello che dico. E non sono mai stato smentito».

Andrea Purgatori

CORRIERE DELLA SERA
VENERDÌ 19 OTTOBRE 1990

Il capo della polizia Parisi ha alluso a un'intelligence intenzionata a colpire la nostra politica di «collaborazione» con Gheddafi

Ustica, il grande imbroglio degli 007

Nuove ipotesi sulla strage: un avvertimento dei servizi segreti francesi

ROMA — Mercoledì sera davanti alla Commissione stragi, il capo della polizia Vincenzo Parisi ha detto: «Gli imbrogli si fanno in pochi. Quando si deve combinare un imbroglio non si convoca mai un'assemblea di imbroglioni». E quando gli è stato domandato quanti potrebbero essere stati gli «imbroglioni» di casa nostra che hanno coperto la verità sulla strage del DC9 Itavia, ha risposto: «Quattro o cinque. Sono andati nei posti giusti e hanno fatto sparire le prove». Un pugno di infedeli, così li ha bollati Parisi. Che ha aggiunto: «Io sono convinto che questo caso, difficile da scoprire nelle responsabilità individuali, almeno nella analisi sia molto semplice».

Il «teorema Parisi» contempla una responsabilità diretta di servizi segreti stranieri per l'abbattimento del DC9 e una responsabilità dei servizi segreti italiani per la copertura. Manovratori occulti, deviati, capaci di darsi battaglia senza risparmio di colpi feroci, passando sulla testa di governanti e istituzioni. Ma se il riferimento fin troppo scontato alla gestione piduista del Sismi di Santovito è stato colto da tutti i commissari presenti nell'aula di San Macuto, in molti si sono interrogati sulla nazionalità di quell'*intelligence* straniera che avrebbe unito in un solo disegno le stragi di Ustica e Bologna. Con l'appendice del Mig libico precipitato sulla Sila, che Parisi ha inserito nello scenario possibile ma senza spiegare perché.

A qualcuno è tornata alla mente la storia del telex che il generale Santovito, «Bourbon» per gli amici, avrebbe inviato al conte Alexandre de Marenches la mattina del 28 giugno 1980. De Marenches è l'ex capo dello Sdece. Abbandonò l'incarico nel 1981, pochi mesi dopo il cambio della guardia all'Eliseo tra Giscard e Mitterrand. E subito si mise, come si suol dire, in proprio. Oggi è consulente di alcuni sovrani mediorientali, ha scritto un «Atlante geopolitico». Un paio d'anni fa dichiarò in una intervista che sulla strage di Ustica non era ancora giunto il tempo di parlare, poiché la faccenda era «acqua di un fiume non ancora completamente prosciugato».

Bene, quel 28 giugno 1980, mentre gli elicotteri avevano appena individuato i rottami del DC9 che galleggiavano nel mare tra Ponza e Ustica, il conte francese avrebbe ricevuto dal suo collega italiano una richiesta di spiegazioni per l'accaduto, cioè per l'abbattimento di un aereo civile con 81 persone a bordo. Il condizionale è necessario, visto che di quel telex non si trovò mai traccia. Almeno negli archivi del nostro Sismi, rovistati dall'attuale capo, l'ammiraglio Fulvio Martini. E tuttavia il sospetto che tra Santovito e il conte de Marenches ci sia stato uno scambio di messaggi urgenti all'indomani della strage rimane.

Un sospetto forte, corroborato dalle riflessioni che Parisi ha fatto in Commissione. Quando ha detto che la telefonata di depistaggio fatta ventiquattr'ore dopo la strage, utilizzando il nome del terrorista nero Marco Affatigato, «porta la firma dell'*intelligence* che ha manovrato l'operazione». Ora, visto che Affatigato lavorava per lo Sdece e si trovava nascosto in Francia, a chi poteva alludere Parisi se non ai francesi? E non è forse francese la società Ifremer, al centro del brutto pasticcio dell'operazione di recupero del relitto del DC9? Non si riferisce forse all'Ifremer l'appunto riservato che porta la firma dell'ammiraglio Martini, in cui si ufficializza il rapporto di dipendenza diretta di quella società dallo Sdece?

Con il suo «teorema», Parisi ha sgombrato il campo anche da un altro equivoco. Quello delle smentite dei governi alleati su un coinvolgimento nella strage di Ustica. Parlando di «atto terroristico» compiuto da servizi stranieri deviati e non di «atto di guerra», chiamando fuori gioco gli Stati, Parisi ha di fatto spiegato che quelle smentite non hanno alcun valore. Perché ufficiali, «statuali», riferite a qualcosa che secondo la sua analisi è invece passata sopra la testa dei politici. Quelli stranieri come quelli italiani, incapaci di rendersi conto che alla loro «politica delle cannoniere» gli uomini dei servizi segreti avevano sostituito la «guerra surrogata» degli attentati, dei messaggi. Con le bombe e anche con i missili.

E in questa logica, la strage di Ustica varrebbe appunto un messaggio: spedito ai servizi italiani per interrompere una «collaborazione» troppo interessata con il regime di Gheddafi, nel 1980 nemico giurato della Francia di Giscard d'Estaing. Fantapolitica, si direbbe. Eppure, il «teorema Parisi» sembra voler dire proprio questo. E altro ancora. Si tratta solo di intendersi sul significato delle parole, tra «atto di guerra» e «atto terroristico». E sul senso da dare a quelle poche carte rimaste, che i «quattro o cinque imbroglioni» non hanno fatto in tempo a distruggere insieme alle prove certe sulle responsabilità della strage. Che hanno preso il volo insieme al missile e forse al telex del generale Santovito.

Andrea Purgatori

CORRIERE DELLA SERA
DOMENICA 4 NOVEMBRE 1990

I MISTERI DI USTICA / Parla il componente dc della Commissione stragi che nell'estate del 1980 era sottosegretario agli Esteri

«Il pilota del Mig? Un mercenario in fuga»

Zamberletti: tra gli istruttori di Gheddafi c'era gente che veniva dalla nostra Aeronautica

Non ci sarebbero enigmi sulla data di questo incidente, ma sulla quota alla quale volava l'aereo e sull'identità di chi lo guidava: forse anche un italiano - «Bologna e la tragedia del DC9 sono collegate alla firma dell'accordo con Malta, che a molti non piaceva» - «In posizione attiva o passiva, dietro c'è comunque Tripoli»

ROMA — Giuseppe Zamberletti, membro democristiano della Commissione stragi, nell'estate 1980 era sottosegretario agli Esteri. Visse dunque dall'interno del governo presieduto da Cossiga la strage di Ustica e quella di Bologna. Due drammatici avvenimenti su cui oggi conserva pesanti interrogativi. Anche perché il 2 agosto 1980, mentre una bomba devastava la stazione di Bologna, era alla Valletta. Per la firma di quell'accordo di cooperazione tra Malta e Italia che potrebbe essere a monte di entrambe le stragi.

Gheddafi è tornato ad accusare americani e francesi per la strage di Ustica. Ma è la prima volta che chiama direttamente in causa Giscard d'Estaing e che ringrazia i nostri servizi, per avergli salvato la vita. Lei ci crede, onorevole Zamberletti, alle parole di Gheddafi?

«Credo più che altro al tentativo di accreditare un ruolo dei nostri servizi che avrebbero collaborato per sventare una trama o per metterla allo scoperto. La dichiarazione è interessante perché mi conferma un rapporto di copertura o di sostegno di quella parte dei nostri servizi che nel 1980 era a favore della Libia. Quanto a Giscard, non si capisce dove e quando avrebbe ammesso di essere stato complice in questo complotto».

Lei è sempre convinto che tra la strage di Ustica e il mistero del Mig libico non ci siano collegamenti, cioè che il caccia sia precipitato venti giorni dopo l'esplosione del DC9?

«In Commissione ci fu un confronto approfondito tra i medici che avevano effettuato l'autopsia e due cosiddetti superperiti. Bene, i due medici non si dimostrarono in grado di contestare le argomentazioni dei superperiti. Con il risultato che la morte del pilota del Mig venne fissata al 18 luglio, giorno del ritrovamento dell'aereo sulla Sila. Il mistero rimane su altri punti».

Quali sono questi punti?

«Ci è stato detto che il Mig volava a una quota di circa diecimila metri e che all'origine dell'incidente ci fu un malore del pilota. Questo proprio non sta in piedi. Mi sembra più credibile quanto affermò uno dei tre ufficiali dell'Aeronautica che si recarono sulla Sila. E cioè che il Mig volava a quota bassissima per sfuggire ai nostri radar e che il pilota era un fuggiasco, forse un europeo. Quindi, era nell'interesse di tutti non ammettere la presenza di mercenari in Libia».

Per «pilota europeo» si potrebbe forse intendere un «pilota italiano»?

«Sì, secondo qualcuno poteva essere un italiano. E non solo perché calzava stivaletti militari italiani. In quegli anni alcuni piloti dell'Aeronautica si erano congedati ed erano andati a fare gli addestratori in Libia. Ecco perché abbiamo chiesto di interrogare i tre ufficiali che si recarono sulla Sila».

Se fosse stato un italiano, la sua famiglia avrebbe dovuto essere messa al corrente della verità. Non trova?

«In certi casi le verità si possono costruire. Alla famiglia si sarebbe potuto dire che il pilota era morto in circostanze diverse. Soprattutto se si trattava di un mercenario. E poi, che senso avrebbe avuto tutta quella fretta di restituire subito il corpo se si fosse trattato di un pilota libico o magari di un siriano? Credo che il Mig puntasse su Sigonella o Catania».

Lei ha chiesto in Commissione di conoscere i piani di volo di tutti gli aerei in dotazione all'Aeronautica e ai servizi segreti, nel periodo compreso tra giugno e agosto del 1980. E anche degli aerei dell'Air Malta che nello stesso periodo trasportavano a Roma la delegazione maltese che discuteva il trattato di cooperazione. Perché?

«È dalla mattina del 2 agosto del 1980 che convivo con il sospetto di un collegamento tra firma dell'accordo con Malta e la bomba di Bologna. Perché, se è vero quanto il capo della polizia ha ipotizzato in Commissione, e cioè che quello contro il Dc9 fu il primo di una serie di «messaggi» culminati con la strage alla stazione, allora occore far chiarezza sull'obiettivo e il senso di quei messaggi».

Che cosa ricorda di quella mattina?

«Che stavamo discutendo gli ultimi dettagli dell'accordo alla Valletta. Arrivò una chiamata da Roma: cercavano con grande urgenza Squillante, capo di gabinetto dell'allora presidente del Consiglio Francesco Cossiga e anche del contenzioso della Farnesina. Ebbe le prime informazioni sull'esplosione alla stazione, ma ancora non c'era certezza della bomba. Poi venne la conferma. Le dirò che l'impressione di noi tutti fu di una coincidenza non casuale».

Torniamo agli interrogativi sugli aerei in volo. Lei ha cercato di sapere qualcosa, indagando personalmente?

«Ci provo da anni e con irritazione. Perché ho sempre trovato di fronte a me un muro di gomma. Il fatto è che sulle connessioni possibili tra quell'accordo e le stragi non si è mai voluto andare in fondo. È come una storia che rimane sempre sotto il tappeto. Ma se pensiamo a un missile e scartiamo un'azione insensata diretta proprio contro un Dc9 civile, allora dobbiamo pensare a un errore. E a un obiettivo diverso. Se il governo avesse fornito subito una mappa con le tracce di tutti gli aerei in volo, il tipo di aerei e chi c'era a bordo, oggi Gheddafi avrebbe meno carte da giocare. E noi ne sapremmo di più».

Una decina di giorni prima della firma dell'accordo, Andreotti la chiamò per invitarla a ritardare. Chi altro fece pressioni?

«I settori industriali, preoccupati per una reazione negativa di Tripoli, ma anche l'ambasciata libica si fece viva per tentare di bloccare tutto. Una cosa mi sembra certa: in posizione attiva o passiva, la Libia è comunque dentro questa vicenda. È l'unico motivo che spiega come mai cerchi in ogni modo di dimostrare che invece ne è fuori».

Andrea Purgatori

CORRIERE DELLA SERA
DOMENICA 4 NOVEMBRE 1990

I MISTERI DI USTICA / Parla il componente dc della Commissione stragi che nell'estate del 1980 era sottosegretario agli Esteri

«Il pilota del Mig? Un mercenario in fuga»

Zamberletti: tra gli istruttori di Gheddafi c'era gente che veniva dalla nostra Aeronautica

Non ci sarebbero enigmi sulla data di questo incidente, ma sulla quota alla quale volava l'aereo e sull'identità di chi lo guidava: forse anche un italiano - «Bologna e la tragedia del DC9 sono collegate alla firma dell'accordo con Malta, che a molti non piaceva» - «In posizione attiva o passiva, dietro c'è comunque Tripoli»

ROMA — Giuseppe Zamberletti, membro democristiano della Commissione stragi, nell'estate 1980 era sottosegretario agli Esteri. Visse dunque dall'interno del governo presieduto da Cossiga la strage di Ustica e quella di Bologna. Due drammatici avvenimenti su cui oggi conserva pesanti interrogativi. Anche perché il 2 agosto 1980, mentre una bomba devastava la stazione di Bologna, era alla Valletta. Per la firma di quell'accordo di cooperazione tra Malta e Italia che potrebbe essere a monte di entrambe le stragi.

Gheddafi è tornato ad accusare americani e francesi per la strage di Ustica. Ma è la prima volta che chiama direttamente in causa Giscard d'Estaing e che ringrazia i nostri servizi, per avergli salvato la vita. Lei ci crede, onorevole Zamberletti, alle parole di Gheddafi?

«Credo più che altro al tentativo di accreditare un ruolo dei nostri servizi che avrebbero collaborato per sventare una trama o per metterla allo scoperto. La dichiarazione è interessante perché mi conferma un rapporto di copertura o di sostegno di quella parte dei nostri servizi che nel 1980 era a favore della Libia. Quanto a Giscard, non si capisce dove e quando avrebbe ammesso di essere stato complice in questo complotto».

Lei è sempre convinto che tra la strage di Ustica e il mistero del Mig libico non ci siano collegamenti, cioè che il caccia sia precipitato venti giorni dopo l'esplosione del DC9?

«In Commissione ci fu un confronto approfondito tra i medici che avevano effettuato l'autopsia e due cosiddetti superperiti. Bene, i due medici non si dimostrarono in grado di contestare le argomentazioni dei superperiti. Con il risultato che la morte del pilota del Mig venne fissata al 18 luglio, giorno del ritrovamento dell'aereo sulla Sila. Il mistero rimane su altri punti».

Quali sono questi punti?

«Ci è stato detto che il Mig volava a una quota di circa diecimila metri e che all'origine dell'incidente ci fu un malore del pilota. Questo proprio non sta in piedi. Mi sembra più credibile quanto affermò uno dei tre ufficiali dell'Aeronautica che si recarono sulla Sila. E cioè che il Mig volava a quota bassissima per sfuggire ai nostri radar e che il pilota era un fuggiasco, forse un europeo. Quindi, era nell'interesse di tutti non ammettere la presenza di mercenari in Libia».

Per «pilota europeo» si potrebbe forse intendere un «pilota italiano»?

«Sì, secondo qualcuno poteva essere un italiano. E non solo perché calzava stivaletti militari italiani. In quegli anni alcuni piloti dell'Aeronautica si erano congedati ed erano andati a fare gli addestratori in Libia. Ecco perché abbiamo chiesto di interrogare i tre ufficiali che si recarono sulla Sila».

Se fosse stato un italiano, la sua famiglia avrebbe dovuto essere messa al corrente della verità. Non trova?

«In certi casi le verità si possono costruire. Alla famiglia si sarebbe potuto dire che il pilota era morto in circostanze diverse. Soprattutto se si trattava di un mercenario. E poi, che senso avrebbe avuto tutta quella fretta di restituire subito il corpo se si fosse trattato di un pilota libico o magari di un siriano? Credo che il Mig puntasse su Sigonella o Catania».

Lei ha chiesto in Commissione di conoscere i piani di volo di tutti gli aerei in dotazione all'Aeronautica e ai servizi segreti, nel periodo compreso tra giugno e agosto del 1980. E anche degli aerei dell'Air Malta che nello stesso periodo trasportavano a Roma la delegazione maltese che discuteva il trattato di cooperazione. Perché?

«È dalla mattina del 2 agosto del 1980 che convivo con il sospetto di un collegamento tra firma dell'accordo con Malta e la bomba di Bologna. Perché, se è vero quanto il capo della polizia ha ipotizzato in Commissione, e cioè che quello contro il Dc9 fu il primo di una serie di «messaggi» culminati con la strage alla stazione, allora occore far chiarezza sull'obiettivo e il senso di quei messaggi».

Che cosa ricorda di quella mattina?

«Che stavamo discutendo gli ultimi dettagli dell'accordo alla Valletta. Arrivò una chiamata da Roma: cercavano con grande urgenza Squillante, capo di gabinetto dell'allora presidente del Consiglio Francesco Cossiga e anche del contenzioso della Farnesina. Ebbe le prime informazioni sull'esplosione alla stazione, ma ancora non c'era certezza della bomba. Poi venne la conferma. Le dirò che l'impressione di noi tutti fu di una coincidenza non casuale».

Torniamo agli interrogativi sugli aerei in volo. Lei ha cercato di sapere qualcosa, indagando personalmente?

«Ci provo da anni e con irritazione. Perché ho sempre trovato di fronte a me un muro di gomma. Il fatto è che sulle connessioni possibili tra quell'accordo e le stragi non si è mai voluto andare in fondo. È come una storia che rimane sempre sotto il tappeto. Ma se pensiamo a un missile e scartiamo un'azione insensata diretta proprio contro un Dc9 civile, allora dobbiamo pensare a un errore. E a un obiettivo diverso. Se il governo avesse fornito subito una mappa con le tracce di tutti gli aerei in volo, il tipo di aerei e chi c'era a bordo, oggi Gheddafi avrebbe meno carte da giocare. E noi ne sapremmo di più».

Una decina di giorni prima della firma dell'accordo, Andreotti la chiamò per invitarla a ritardare. Chi altro fece pressioni?

«I settori industriali, preoccupati per una reazione negativa di Tripoli, ma anche l'ambasciata libica si fece viva per tentare di bloccare tutto. Una cosa mi sembra certa: in posizione attiva o passiva, la Libia è comunque dentro questa vicenda. È l'unico motivo che spiega come mai cerchi in ogni modo di dimostrare che invece ne è fuori».

Andrea Purgatori

MARTEDÌ 6 NOVEMBRE 1990
CORRIERE DELLA SERA

Nuovi accertamenti sull'aereo libico precipitato, oggi sopralluogo di periti in Sila

Ustica, era un europeo il pilota del Mig?

DAL NOSTRO INVIATO

CATANZARO — Le versioni ufficiali e contraddittorie fornite in questi dieci anni sul Mig 23 libico e sul pilota che lo portò all'impatto tra le rocce della Sila sono ormai di fatto azzerate dagli ultimi accertamenti della magistratura.

E non è più solo la data dell'incidente ad essere in discussione ma la stessa nazionalità del pilota. Che non sarebbe libico e nemmeno siriano ma un europeo.

Se non addirittura un italiano, come ha per la prima volta ipotizzato Giuseppe Zamberletti, membro democristiano della Commissione bicamerale stragi, in una intervista rilasciata al «Corriere della Sera» domenica scorsa.

Questa mattina, il giudice Rosario Priore e il sostituto Giovanni Salvi (uno dei tre del pool costituito alla Procura di Roma per l'inchiesta sulla strage di Ustica), compiranno insieme a cinque periti un sopralluogo nella zona di Castelsilano, dove il 18 luglio fu ritrovata la carcassa del Mig libico.

Ieri sera, poco prima di imbarcarsi su un aereo diretto in Calabria, Priore e Salvi hanno interrogato Giuseppe Simini, il maggiore dell'Aeronautica che il 25 luglio 1980 compilò un rapporto con la seguente intestazione: «Accertamento della validità e attendibilità sui rilievi anatomo clinici, la nazionalità del pilota e la patologia pregressa».

Questo rapporto è stato consegnato alla magistratura solo nel luglio di quest'anno ma «su richiesta» ed è stato inviato alla Commissione che indaga sulle stragi solo a ottobre.

Il dossier contiene una serie di analisi sull'autopsia effettuata dai primari Rondanelli e Zurlo, le impronte di alcune dita di una mano del pilota e fa cenno a fotografie e reperti (parti di epidermide della mano) che nessuno sa più dove siano conservati.

Non solo, il maggiore Giuseppe Simini potrebbe essere proprio quell'ufficiale che convocò entrambi i primari in una caserma dei carabinieri di Crotone per tentare di convincerli a fissare il decesso del pilota al 18 luglio, in coincidenza con il ritrovamento e con la versione militare ufficiale.

Il documento sembra aumentare tutti gli interrogativi sulla nazionalità dell'uomo trovato tra i rottami del Mig 23.

E in qualche modo confermerebbe la tesi di Zurlo e Rondanelli che, in un supplemento di perizia poi scomparso, facevano invece risalire la morte del pilota ad almeno una ventina di giorni prima del ritrovamento.

Cioè al 27 giugno, data della strage di Ustica. E c'è ancora dell'altro a complicare il mistero.

Nei due precedenti sopralluoghi effettuati sulla Sila, il giudice Rosario Priore non avrebbe ancora trovato una spiegazione alla prua e all'assetto finale del Mig, orientati verso Sud.

Secondo le autorità italiane e libiche, il Mig 23 era decollato da una base vicino a Tripoli e avrebbe avuto invece una prua opposta, verso Nord.

Andrea Purgatori

CORRIERE DELLA SERA
MERCOLEDÌ 7 NOVEMBRE 1990

CASO USTICA/ Sull'altopiano silano il sopralluogo del giudice Priore riserva una clamorosa sorpresa e apre altri scenari per la ricostruzione del giallo

Ricompaiono i rottami del Mig libico

La strage del DC9, nuovo mistero: dopo dieci anni trovati i resti del caccia di Gheddafi

Recuperati un pezzo del cupolino dell'aereo, una bombola di ossigeno, cavi, frammenti con scritte in cirillico - Gravi dubbi sulle inchieste condotte in passato - Forse era pilotato da un italiano - Due testimoni raccontano gli ultimi istanti del volo: veniva dalla zona del disastro?

DAL NOSTRO INVIATO

CASTELSILANO (Catanzaro) — La forcella anteriore del cupolino è tranciata di netto alla base. Infilate nella guarnizione ci sono ancora molte schegge di plexiglas. Dieci anni di sole e pioggia non hanno arrugginito troppo i resti del Mig 23. Quei resti che ufficialmente sono stati restituiti ai libici il 6 ottobre del 1980. E che invece sono per gran parte ancora sparpagliati qui, tra cespugli e sassi di Timpa delle Magare. Dove con 3 guardie forestali e 5 cronisti li stiamo raccogliendo come si fa con i funghi quando piove. Mentre dal costone, in alto, oltre la recinzione di filo spinato, un maresciallo dei carabinieri ci osserva col binocolo.

Ecco una delle bombole di ossigeno: intatta, ancora agganciata a un pezzo accartocciato della fusoliera su cui si legge il numero di matricola 2x137212-9592-98. Ecco un fascio di cavi lungo almeno un metro e mezzo, strappati ma non bruciati. Ecco altri pezzi contorti del caccia, su cui si ripete un numero verniciato in verde: 06950. Ecco uno spinotto giallo, rotondo (matricola BM5433003). Ecco un frammento che porta inciso uno stemma con due ali e proprio nel centro una U rovesciata. Ecco molte altre scritte in cirillico, di varie dimensioni, e anche una maiuscola, in inglese: FLAP. Intorno, ci sono sparsi segmenti di longheroni della fusoliera.

Epici furono i resoconti ufficiali sull'operazione di recupero del relitto del Mig 23. Uomini che si calavano tra le rocce come in cordata sul Cervino, imprese consultate e pagate per portare a termine un lavoro che sembrava quasi impossibile. La Commissione d'inchiesta dell'Aeronautica militare fece sapere che tutte le parti del Mig considerate «d'interesse» erano state selezionate, prelevate, esaminate con cura. Compresa l'apparecchiatura fotografica di bordo. Oggi c'è da domandarsi se non fossero «d'interesse» anche scritte e simboli. I pezzi di lamiera e del cupolino, quella bombola d'ossigeno ancora intatta, che stava sotto un cespuglio di ginestre.

Secondo la versione italo-libica, il pilota era finito col suo caccia contro il canalone di Timpa delle Magare dopo essere stato colto da improvviso malore nel cielo di Bengasi. A portarcelo era stato l'autopilota inserito, dopo un volo di un'ora e mezzo attraverso il Mediterraneo. Mentre tutt'intorno aerei italiani e di altre nazioni della Nato si esercitavano a intercettare proprio eventuali Mig libici, in un wargame dal nome premonitore: Ingorgo Diabolico. E dunque, era forse «d'interesse» sapere quanto ossigeno aveva respirato il pilota? Magari per avere una conferma sulle sue condizioni, che non spiegano affatto la ricostruzione del volo.

Quando i resti del Mig 23 vengono portati davanti al giudice istruttore Rosario Priore, il magistrato mostra tutto il suo sconcerto. Sono le 15 e già dalla mattina Priore sta consumando il suo terzo sopralluogo in due mesi nella zona di Castelsilano. Con lui c'è il Pm Giovanni Salvi, uno dei tre procuratori del pool che indaga sulla strage di Ustica. Priore ascolta il racconto delle 3 guardie forestali. Annuisce, poi dice: «Adesso risolveremo anche questo problema». Ci sono molti altri rottami del Mig che sono rimasti lassù. Nessuno comprende come sono state condotte le precedenti inchieste guidate da Roma e Crotone.

Anche perché i magistrati sono davanti a una seconda sorpresa. Quella dei due testimoni che hanno visto il caccia libico negli ultimi istanti di volo. La prima è una donna. E racconta che il Mig 23 veniva da Sud, dal mare. Il secondo è un uomo. E invece, racconta che il Mig 23 veniva da Nord e prima di schiantarsi fece una virata. Versioni opposte ma «entrambe plausibili», è il commento del professor Casarosa, perito d'ufficio e docente di Meccanica del volo all'università di Pisa. Versioni che tuttavia presupporrebbero almeno un tentativo finale di manovra da parte di un pilota ufficialmente già incapace di agire sui comandi, perché moribondo.

Il fatto è che quel Mig dicono di averlo visto in tanti ma nessuno può raccontare di avere assistito all'atto finale della tragedia: l'impatto. Così, rimangono i dubbi su una clamorosa (e ancora indimostrabile) messinscena per simulare la caduta di un caccia che invece stava già nel vallone di Timpa delle Magare da una ventina di giorni. Forse dalla sera della strage nel cielo di Ustica, quando si sospetta che uno o più aerei militari non identificati si diedero battaglia a colpi di missili. Uno dei quali centrò il DC9 Itavia, in volo da Bologna a Palermo. E' questa la tesi che marcia parallela alla verità ufficiale da 10 anni. Da quando sul corpo del pilota del Mig venne compiuta una autopsia contestata.

Il giudice Priore è venuto qui per questo motivo, proprio perché «questa è l'indagine sulla strage di Ustica». E fino a quando il grande mistero dei Mig non troverà una sua collocazione certa, tutta all'interno (27 giugno 1980) o all'esterno (il 18 luglio 1980) della storia del DC9 Itavia, la magistratura romana non smetterà di scavare tra ricordi e contraddizioni della gente di Castelsilano. Che da 10 anni ripete di aver visto o sentito quel caccia, di aver partecipato in massa al recupero del «cadavere fresco» col «sangue caldo» di un pilota di «pelle bianca» e dalla nazionalità incerta. Libico, siriano o forse addirittura italiano?

Andrea Purgatori

Un intrigo internazionale lungo dieci anni

Ecco le date che ricostruiscono il giallo del Mig libico caduto nella Sila.

18 luglio 1980. I carabinieri della stazione di Caccuri ricevono, verso le 13, la prima telefonata che li informa sulla caduta di un aereo in località Timpa delle Magare (Castelsilano). Vengono avvertiti i vigili del fuoco di Crotone perché è scoppiato anche un incendio.

Solo intorno alle 17, un pretore e un medico esaminano i resti del pilota e annotano che si tratta di un «cadavere di sesso maschile, di razza bianca», di circa 25 anni di età «in incipiente stato di decomposizione», tanto da consigliarne l'immediato seppellimento.

Alcuni testimoni affermano di aver notato l'aereo abbassarsi ma nessuno ha visto il momento dell'impatto.

20 luglio. Un agente del Sismi scrive in un appunto che il pilota calzava stivaletti della nostra Aeronautica militare.

23 luglio, autopsia sul corpo del pilota: I primari Rondanelli e Zurlo rilevano un «avanzatissimo stato di decomposizione».

24 luglio. I due primari Zurlo e Rondanelli consegnano alla Procura un supplemento di perizia in cui affermano che la morte va fatta risalire a 15-20 giorni prima del ritrovamento ufficiale. Questo supplemento scompare.

26 luglio. Il procuratore di Crotone concede il nullaosta per l'espatrio della salma del pilota.

7 agosto. Versione ufficiale da Tripoli: il pilota del Mig 23 è stato colto da malore subito dopo il decollo da Benina. L'autopilota ha guidato il caccia fino all'impatto sulla Sila.

22 agosto. La Commissione mista d'inchiesta italo-libica afferma che il pilota ha perso conoscenza e il Mig è precipitato a causa dello spegnimento del motore. Una conferma della versione ufficiale libica.

5 settembre. Secondo il Sios Aeronautica, la traccia del Mig 23 potrebbe essere stata individuata da un operatore militare del centro della Difesa aerea di Otranto che per una «valutazione soggettiva» decise di classificarla come «amica».

6 ottobre. I resti del Mig vengono riconsegnati alla Libia. L'Aeronautica afferma di aver trattenuto alcune parti di interesse e l'intera apparecchiatura fotografica di bordo.

6 novembre 1990. In Sila ricompaiono altri resti del Mig.

«Ecco i responsabili del depistaggio»

DAL NOSTRO INVIATO

CASTELSILANO — «Riteniamo che ormai ci siano dei responsabili accertati dell'opera di depistaggio sulla strage di Ustica e con ogni probabilità anche dell'operazione militare che si è svolta la sera del 27 giugno 1980. I nomi e i cognomi di questi signori sono: il generale Lamberto Bartolucci, capo di stato maggiore dell'Aeronautica; il generale Zeno Tascio, capo del Sios; il generale Romolo Mangani, capo del terzo Roc di Martinafranca; il capitano Adulio Ballini, capo controllore di Marsala. Posso anticipare che le nostre prossime richieste istruttorie li chiameranno pesantemente in causa».

Con queste parole taglienti l'avvocato Alfredo Galasso, uno dei legali di parte civile che, assieme ai colleghi avvocati Di Maria e Ferrucci, ha assistito al lungo sopralluogo dei magistrati romani, ha anticipato che nelle prossime settimane la battaglia giudiziaria si farà durissima.

«Quello che oggi abbiamo potuto constatare è a dir poco sconvolgente. Intanto, ci sono nuovi pezzi del Mig ritrovati e c'è una ricognizione che andava fatta nell'immediatezza del ritrovamento, non dopo dieci anni. La seconda riflessione a caldo è che in questi stessi dieci anni ci hanno propinato una versione che non sta in piedi. Perché l'ispezione ci ha fatto capire come non sia affatto semplice raccontare di un aereo con l'autopilota che perde quota e viene a cadere sul fianco di una montagna della Sila», commenta Galasso.

E aggiunge: «Ma non è affatto così. Quest'aereo si è, diciamolo in maniera rozza, infilato dentro un vallone. Per di più, le due testimonianze forniscono due ricostruzioni diverse che, almeno allo stato, sembrano inconciliabili: secondo la prima, il Mig proveniva da Nord; per la seconda, arrivava da Sud.

«Qui — conclude l'avvocato Galasso — si parla di un aereo che vira, che evita un primo costone, si alza e si riabbassa. Movimenti impossibili e appunto inconciliabili con il presunto inserimento dell'autopilota di cui si parla nella versione ufficiale. Non so ancora capire se e come tutto questo incida con la strage del Dc9. Di sicuro però contrasta con quanto fino a oggi sapevamo».

A. Pu.

OLEDÌ 7 NOVEMBRE 1990
CORRIERE DELLA SERA

Verso la verità senza segreto di Stato
No a speculazioni sui misteri italiani

di VITTORIO GREVI

La decisione del presidente Andreotti di non porre il segreto di Stato sulla «questione Gladio» rappresenta il primo indispensabile passo verso il raggiungimento di quella chiarezza, che tutti auspicano sui tortuosi intrecci di questo ennesimo giallo all'italiana. D'altra parte, una volta decisa la trasmissione della relativa documentazione al Parlamento (più esattamente, alla apposita commissione bicamerale sulle stragi), era prevedibile che il presidente del Consiglio escludesse qualsiasi vincolo di segretezza, aprendo così la strada ad un dibattito parlamentare senza ombre e senza reticenze.

Al di là dell'evidente significato politico, sul piano giuridico il preannunciato proposito governativo di non ricorrere allo strumento del segreto di Stato offre una interessante chiave di lettura dei misteri che tuttora circondano la operazione Gladio. Se si considera, infatti, che sono di regola coperti da segreto di Stato tutti gli atti, i documenti e le notizie la cui diffusione risulti idonea a recare danno, tra l'altro, alla «integrità dello Stato democratico, anche in relazione ad accordi internazionali», alla «difesa delle istituzioni poste dalla Costituzione a suo fondamento», alla «indipendenza dello Stato rispetto agli altri Stati e alle relazione con essi», nonché alla «preparazione e alla difesa militare dello Stato», se ne desume anzitutto che — secondo l'opinione manifestata da Andreotti — nessuno di questi fondamentali valori potrebbe essere pregiudicato dall'emergere della verità sulla natura e sui compiti della struttura paramilitare clandestina al centro della intera vicenda. Perché, se così non fosse, Andreotti non tanto avrebbe potuto, quanto avrebbe dovuto dichiarare la sussistenza del segreto di Stato.

Questa è la prima e la più naturale delle interpretazioni che si possono trarre dalla decisione del presidente Andreotti, e appare nel contempo la più tranquillizzante, specialmente sotto il profilo della tenuta interna delle istituzioni. Almeno in linea teorica, tuttavia, potrebbe profilarsi anche una diversa spiegazione, legata al fondamentale principio — ribadito dal nuovo Codice di procedura penale — per cui «in nessun caso» possono essere oggetto di segreto di Stato «fatti, notizie o documenti concernenti reati diretti all'eversione dell'ordinamento costituzionale». È ovvio che, verificandosi situazioni del genere, il dovere primario del presidente del Consiglio sarebbe quello di astenersi dal fornire un sia pur minimo avallo sul terreno della segretezza.

Nulla oggi autorizza a pensare che il proposito di Andreotti di non applicare il segreto di Stato sulla vicenda Gladio possa venire in qualche modo ricondotto ad una simile motivazione, pur potendo apparire per qualche aspetto sintomatico che la documentazione trasmessa al Parlamento sia stata indirizzata alla commissione che si occupa della eversione e delle stragi (anziché, per esempio, al Comitato parlamentare sui Servizi di sicurezza). Ma è importante, in ogni caso, che sia stato detto con chiarezza che la conoscenza dei fatti e delle responsabilità relativi a questa brutta storia non potrà venire ostacolata da alcuna pretestuosa opposizione di segreti di natura politica o militare.

È importante perché questa netta presa di posizione da parte del presidente del Consiglio, escludendo in anticipo qualsiasi possibilità di copertura in sede governativa, rappresenta un esplicito messaggio diretto a scoraggiare eventuali tentazioni all'uso del segreto di Stato come cortina fumogena rispetto all'accertamento della verità. Un messaggio destinato ad incidere positivamente non solo sulle iniziative di inchiesta che potranno essere assunte dal Parlamento, ma anche, anzi soprattutto, sugli sviluppi delle indagini in corso presso diversi organi giudiziari, e riguardanti numerosi episodi oscuri di criminalità politica legati alla «strategia della tensione». Ed è su questi fronti che si appuntano in primo luogo le residue speranze frastornate dei cittadini onesti.

MARTEDÌ 6 NOVEMBRE 1990
CORRIERE DELLA SERA

Nuovi accertamenti sull'aereo libico precipitato, oggi sopralluogo di periti in Sila

Ustica, era un europeo il pilota del Mig?

DAL NOSTRO INVIATO

CATANZARO — Le versioni ufficiali e contraddittorie fornite in questi dieci anni sul Mig 23 libico e sul pilota che lo portò all'impatto tra le rocce della Sila sono ormai di fatto azzerate dagli ultimi accertamenti della magistratura.

E non è più solo la data dell'incidente ad essere in discussione ma la stessa nazionalità del pilota. Che non sarebbe libico e nemmeno siriano ma un europeo.

Se non addirittura un italiano, come ha per la prima volta ipotizzato Giuseppe Zamberletti, membro democristiano della Commissione bicamerale stragi, in una intervista rilasciata al «Corriere della Sera» domenica scorsa.

Questa mattina, il giudice Rosario Priore e il sostituto Giovanni Salvi (uno dei tre del pool costituito alla Procura di Roma per l'inchiesta sulla strage di Ustica), compiranno insieme a cinque periti un sopralluogo nella zona di Castelsilano, dove il 18 luglio fu ritrovata la carcassa del Mig libico.

Ieri sera, poco prima di imbarcarsi su un aereo diretto in Calabria, Priore e Salvi hanno interrogato Giuseppe Simini, il maggiore dell'Aeronautica che il 25 luglio 1980 compilò un rapporto con la seguente intestazione: «Accertamento della validità e attendibilità sui rilievi anatomo clinici, la nazionalità del pilota e la patologia pregressa».

Questo rapporto è stato consegnato alla magistratura solo nel luglio di quest'anno ma «su richiesta» ed è stato inviato alla Commissione che indaga sulle stragi solo a ottobre.

Il dossier contiene una serie di analisi sull'autopsia effettuata dai primari Rondanelli e Zurlo, le impronte di alcune dita di una mano del pilota e fa cenno a fotografie e reperti (parti di epidermide della mano) che nessuno sa più dove siano conservati.

Non solo, il maggiore Giuseppe Simini potrebbe essere proprio quell'ufficiale che convocò entrambi i primari in una caserma dei carabinieri di Crotone per tentare di convincerli a fissare il decesso del pilota al 18 luglio, in coincidenza con il ritrovamento e con la versione militare ufficiale.

Il documento sembra aumentare tutti gli interrogativi sulla nazionalità dell'uomo trovato tra i rottami del Mig 23.

E in qualche modo confermerebbe la tesi di Zurlo e Rondanelli che, in un supplemento di perizia poi scomparso, facevano invece risalire la morte del pilota ad almeno una ventina di giorni prima del ritrovamento.

Cioè al 27 giugno, data della strage di Ustica. E c'è ancora dell'altro a complicare il mistero.

Nei due precedenti sopralluoghi effettuati sulla Sila, il giudice Rosario Priore non avrebbe ancora trovato una spiegazione alla prua e all'assetto finale del Mig, orientati verso Sud.

Secondo le autorità italiane e libiche, il Mig 23 era decollato da una base vicino a Tripoli e avrebbe avuto invece una prua opposta, verso Nord.

Andrea Purgatori

CORRIERE DELLA SERA
GIOVEDÌ 8 NOVEMBRE 1990

I giudici convinti delle connessioni tra la strage e il caccia precipitato

I troppi misteri del Mig libico nascondono la verità su Ustica

I rottami ritrovati in Sila saranno comparati con quelli in possesso dell'Aeronautica militare - L'ipotesi di una copertura del nostro controspionaggio

DAL NOSTRO INVIATO

CASTELSILANO — La soluzione del mistero del Mig 23 libico è strettamente connessa con la verità sulla strage di Ustica. Lo è comunque, anche se si scoprirà che il caccia precipitò sulla Sila il 18 luglio, cioè venti giorni dopo l'esplosione del DC9 Itavia. A questa convinzione sono giunti i magistrati che ieri hanno compiuto un lungo sopralluogo nel vallone di Timpa delle Magare, dove sono stati incredibilmente scoperti altri rottami del Mig che saranno adesso esaminati e comparati con quelli in possesso dell'Aeronautica militare. Sembra che per il giudice istruttore Rosario Priore e il pool dei tre Pm (Coiro, Roselli e Salvi) il collegamento tra i due «pasticci», come li definì l'allora sottosegretario Giuliano Amato, sia qualcosa di più concreto che una semplice intuizione o un sospetto.

L'ipotesi di lavoro è la seguente. La strage del 27 giugno 1980 nel cielo di Ustica si consumò in uno scenario con chiare implicazioni di carattere internazionale e sullo sfondo di una situazione di fortissima tensione interna alla Libia. Se verrà dunque provato che il Mig 23 non precipitò il 18 luglio ma la sera dell'abbattimento del DC9, la connesione sarà evidente. E a quel punto diventerà necessario capire quale ruolo attivo o passivo attribuire al caccia, rispetto ad una battaglia aerea tutta da ricostruire ma con al centro il DC9 obiettivo casuale o voluto. Se invece troverà conferma la versione ufficiale che da 10 anni si tenta di accreditare, quella di un incidente di venti giorni successivo all'abbattimento del DC9, la chiave di lettura del mistero di Timpa delle Magare non prescinderà comunque dallo scenario più ampio della strage.

Con due possibili variazioni. Primo. Il Mig 23 volava verso l'Italia per una missione di ritorsione dopo la strage del 27 giugno, nella quale l'obiettivo mancato doveva essere un aereo libico con a bordo una personalità (Gheddafi? Jallud?) o forse un carico di armi diretto ai ribelli che stavano preparando un complotto per rovesciare il regime (tentato e subito fallito a Tobruk il 6 agosto '80). Secondo. Il pilota del Mig 23 era in fuga disperata verso l'Italia, perché convinto di essere stato scoperto tra i complici del complotto contro Gheddafi. Le due variazioni contemplano comunque una sola costante: quella di una copertura e un depistaggio operati dall'ala filolibica del nostro controspionaggio militare che faceva allora riferimento diretto al generale Santovito, capo del Sismi.

I magistrati romani vogliono andare a fondo anche su tutti i passaggi che riguardano l'inchiesta ufficiale per il Mig 23. Vale a dire che verranno confrontati tra loro i documenti che nel 1980 furono elaborati dalle commissioni che indagarono sul caccia libico con quelli dei servizi segreti, Sios Aeronautica compreso. Entro la fine della settimana saranno consegnati al giudice Priore anche tutti i rottami recuperati nel vallone di Timpa delle Magare tra martedì e ieri. Rottami che sembra impossibile siano rimasti tra i cespugli per 10 anni e per giunta appaiono in ottimo stato di conservazione. Questi frammenti, alcuni dei quali significativi perché sono parti di zone «vitali» dell'aereo precipitato, saranno comparati con i reperti che l'Aeronautica conserva dal 1980.

Il giudice avrebbe già chiesto all'Aeronautica di rendere disponibile tutto quanto riguarda il Mig 23. Si tratterebbe dei congegni per la navigazione, dell'apparecchiatura di bordo per le riprese fotografiche, della scatola nera che registra i parametri di volo. Materiale che non venne riconsegnato alle autorità libiche ma che in qualche modo scomparve dalla scena ufficiale e su cui si concentrava l'interesse di alcuni servizi segreti alleati, gli americani innanzitutto. Ricerche sono in corso anche per stabilire dove siano finiti i reperti anatomici prelevati durante l'autopsia sul corpo del pilota, la cui identità e nazionalità deve ancora essere stabilita. Esiste il dubbio che possa trattarsi addirittura di un italiano.

Andrea Purgatori

il manifesto
mercoledì 17 gennaio 1990

«C'erano aerei americani a Ustica»

Un colonnello conferma: «La sesta flotta si addestra senza comunicarlo»

di **Daria Lucca**

ROMA

Attesi da settimane, in commissione stragi gli ufficiali di Marsala, Ballini e Salmé, si «avvalgono della facoltà di non rispondere» riservata agli imputati. E tacciono. Il colonnello Lippolis, coordinatore dei soccorsi alla tragedia di Ustica, conferma invece che, fin dai primi giorni, si poteva capire che l'aereo era esploso in volo. Il colonnello ricorda, tra l'altro, che la sera del 27 giugno '80 «c'era traffico militare americano in zona». Come al solito, «non comunicato».

Era stato chiamato perché aiutasse la commissione stragi a mettere ordine nell'intricato capitolo dei soccorsi. Invece, il colonnello Guglielmo Lippolis si è inaspettamente rivelato un atout capace di giocare su più tavoli e, alla fine, i commissari sono usciti con due preziose informazioni in tasca: nell'aeronautica, c'era chi aveva capito subito che il Dc 9 Itavia era esploso in volo ma, soprattutto, la sera dell'incidente «c'era traffico americano in zona». E' la prima volta che un militare conferma – pur rifiutando qualsiasi collegamento con la strage – quel che gli Usa hanno per dieci anni negato: là sotto, nelle ore dell'incidente, i loro aerei erano in volo.

Tutto ciò, vuole il caso, è successo nello stesso giorno in cui i due ufficiali comandanti del centro radar di Marsala la sera della tragedia si sono rifiutati di rispondere «in toto» alle domande della commissione, avvalendosi della facoltà loro concessa come imputati. Di Adulio Ballini e Fulvio Salmé, si era in attesa da un mese e mezzo. Sulle prime, i due avevano declinato l'invito. In commissione, qualcuno propose di farli accompagnare a San Macuto dai carabinieri. Per evitare il peggio, è stata allora suggerita una via meno traumatica, cercando l'appoggio dell'Aeronautica. Ma nessuno è riuscito a convincere Ballini e Salmé meglio del loro avvocato, e la coppia si è presentata sicura e decisa, disposta ad affrontare la cattiva figura del rifiuto piuttosto che parlare.

Il diritto a tacere di un imputato è innegabile e, in commissione, è stato difeso dal dc Manfredi Bosco e dal demoproletario Luigi Cipriani. La scelta non è stata apprezzata dal presidente Libero Gualtieri che ha detto di «sentirsi colpito dopo aver fatto ogni tentativo». Il senatore dc Nicolò Lipari ha chiesto che venisse verbalizzato «l'atteggiamento offensivo» dei due ufficiali, per la *performance* che il verde Marco Boato ha definito «una provocazione».

Gli animi si sono rasserenati, tuttavia, soltanto nel pomeriggio quando un colonnello oggi in congedo, tra l'altro per ragioni di salute, ha ricostruito alcuni fatti della notte tra il 27 e il 28 giugno '80. La memoria di Guglielmo Lippolis è stata solleticata dal quaderno di stazione di Martinafranca, il centro di coordinamento della difesa aerea per l'Italia meridionale. Del resto, era stato lo stesso colonnello a chiedere l'aiuto dei documenti, ammettendo con candore di non aver consultato alcuna carta prima di presentarsi.

Nel quaderno di stazione, unica annotazione riportata in stampatello minuscolo – «i giudizi psicologici su questo dettaglio non spettano a noi», ha commentato l'indipendente di sinistra Sergio De Julio – si segnala «la presenza di attività militare americana in zona» e si propone di «chiamare l'Ambasciata Usa per notizie». La nota è delle 22,27, un'ora e mezzo dopo l'incidente. Come la interpreta, colonnello, chiede De Julio? «La mia memoria può fallire, il registro no. Lì c'è scritta la verità», risponde Lippolis. Ma lei ricorda che ci fosse un'esercitazione americana? «Sì, credo di sì, anche se non venne considerata irrilevante perché in quel periodo il traffico militare era sempre intenso».

Lippolis non ha altri particolari, anche perché, come lui stesso dirà, «le esercitazioni della sesta flotta non erano necessariamente comunicate a noi». Dopo l'audizione, ai giornalisti, il colonnello spiega di non aver mai collegato l'esercitazione all'incidente. Quanto all'ambasciata, a suo avviso l'annotazione è causata dalla fretta e dal caos: «Al massimo, avremmo dovuto chiamare il comando Nato di Bagnoli, ma sarebbe stato inutile perché gli aerei in esercitazione non servono ai soccorsi, sono troppo veloci». La notizia veniva dal controllo radar di Ciampino, è scritto nel registro: «Ma loro possono averlo saputo da altri, non necessariamente dai radar perché il traffico di quel genere si tiene basso e non viene registrato». Gli americani hanno sempre escluso qualsiasi loro presenza in zona.

Il colonnello ha poi gettato un altro sasso nelle stagnanti acque dei disinformati vertici aeronautici: «Qualche giorno dopo l'incidente, andai a Palermo e dissi al giudice – il primo inquirente, Guarino, ndr – che secondo me il Dc 9 era precipitato per un'esplosione». Tra l'altro, a Lippolis venne mostrato un casco su cui c'era il nome del pilota, Paul Drake. Ma le conclusioni, il colonnello le trasse dai reperti del jet e ne dedusse, con un'anticipata precisione, che lo scoppio era avvenuto all'altezza della seconda fila passeggeri a destra. Peccato che nei mesi e anni successivi l'aeronautica abbia sponsorizzato la tesi del cedimento strutturale: «Era impossibile – ha detto ieri Lippolis – perché la scheda di manutenzione dell'aereo, che vidi subito, era perfetta». Ma a chi riportò le sue considerazioni? «Al giudice Guarino e al comandante di Martinafranca, il generale Mangani». Che, per inciso, è stato uno dei più decisi sostenitori del cedimento, citando via via «forti correnti in quota» e cattivo stato del Dc 9.

il manifesto
venerdì 16 febbraio 1990

Tanti sospetti senza colpevoli

Ustica, la pre-relazione di Gualtieri in commissione stragi

Militari, servizi e politici. Persino una critica ai giudici. Il presidente non risparmia nessuno. Ma non conclude. La sinistra non apprezza il finale debole, la Dc si preoccupa per l'arma azzurra

di **Daria Lucca**

ROMA

Ritardi ingiustificati, bugie quasi lampanti, sospetti di falsificazione sui documenti ufficiali. Nelle prime 95 pagine di quella che il presidente della commissione stragi, Libero Gualtieri, ha definito la sua prerelazione sul caso Ustica, l'elenco delle mancanze commesse dai protagonisti militari e politici della vicenda è tanto lungo e preciso da lasciar prevedere una conclusione obbligata: una richiesta al parlamento e al governo di punire i responsabili per via amministrativa, oltre all'invio degli atti in procura per l'eventuale apertura dei procedimenti penali. Invece, il giudizio finale scompare dall'orizzonte del documento, sostituito da un generico quanto innocuo rimando agli avvenimenti ricostruiti: «Per la parte che ci compete – scrive Gualtieri – le risposte sono affidate alle registrazioni dei fatti».

L'effetto si è visto subito. Scontente le sinistre per la mancanza di grinta finale, insoddisfatto persino l'unico partito di maggioranza assiduo in commissione, la Dc. Il senatore Manfredi Bosco, esplicito oppositore del missile sul Dc 9, subito dopo un alterco violento e non ripreso dalle tv con il comunista Francesco Macis, ha ammesso che le ultime due pagine del presidente sono «sottoscrivibili». Ma ha comunque preannunciato il suo disaccordo sul resto della relazione.

Le prime bordate, il senatore Gualtieri, le ha lanciate contro due ex ministri socialisti del tempo. Rino Formica, ai trasporti nel giugno '80, non chiarì bene al parlamento che «l'ipotesi del missile era la più forte», come gli aveva detto il generale Saverio Rana, presidente del Registro aeronautico italiano. Lelio Lagorio, alla difesa, ha portato in commissione «una posizione strana e inspiegabile», sostenendo di aver trattato soltanto con gli stati maggiori e non con i servizi segreti che lui considerava «inaffidabili». Commenta Gualtieri: «Questo significa che la linea ufficiale fu quella dell'Aeronautica, che Lagorio si identificò in questa e che i servizi si attivarono per conto loro per conoscere situazioni che l'Aeronautica militare e il ministro della difesa volevano tenere sotto loro totale controllo».

Due punti sembrano decisivi nella ricostruzione del presidente. L'affannato interessamento militare alle tracce radar fin dalle ore successive all'incidente e il totale disinteresse per le conclusioni tratte, proprio sui radar, dall'esperto americano John Macidull. Che cosa voleva, l'Aeronautica, dall'esame dei tracciati radar di Marsala e Licola compiuti ben prima della magistratura inquirente? «Con ogni probabilità di vedere se i radar della difesa confermavano o meno quanto avevano visto i radar del traffico civile». Già, perché «i nastri di Ciampino non avevano escluso l'ipotesi più drammatica per l'aeronautica, quella del caccia più missile».

I militari si agitano, intorno a quei nastri della difesa aerea. Al contrario, quando l'americano della National Transportation safety board conclude che i tre plots registrati a Ciampino accanto al Dc 9, al 99 per cento sono le tracce di un caccia, quel rapporto viene praticamente dimenticato. Anzi, «insabbiato», dice Gualtieri: «Come mai un parere di questo tipo, acquisito nel novembre '80, ebbe un così scarso impatto e non produsse effetto alcuno?». Qui, va ricordato che le conclusioni di Macidull furono acquisite dal sostituto procuratore Giorgio Santacroce. E il riferimento, in questo caso, è dunque la magistratura.

Tuttavia, le accuse più gravi toccano sempre all'arma azzurra, colpevole tra l'altro di non essersi «minimamente preoccupata di conservare almeno fino al termine dell'inchiesta il materiale di documentazione e informazione». Un elemento di novità, nel panorama di roghi noti come quello di Licola, è Martinafranca: al centro di coordinamento, dice Gualtieri, arrivarano tutti i dati, eppure non vennero consegnati al giudice.

Ma la denuncia più severa è quella riservata al radar di Marsala: «La domanda in sospeso è sempre una – sintetizza Gualtieri – l'esercitazione simulata ha avuto effettivamente svolgimento?». Non ci sono prove documentali, il comportamento degli operatori è pieno di ambiguità e, perdipiù, di recente la versione univoca («Non abbiamo visto il Dc 9 cadere perché era civile e non ci interessava») durata nove anni è stata di recente smentita da uno dei sottufficiali e da un secondo esame dei nastri radar.

Tuttavia, il presidente non tira per ora conclusioni definitive. Come intendere questo scarto? Di certo, sulle decisioni che la commissione prenderà sono puntati molti occhi, alcuni dei quali più preoccupati dell'immagine delle istituzioni che della verità. Altri, come hanno già sottolineato il Pci, la sinistra indipendente e i verdi, addirittura protesi verso l'insabbiamento: «C'è ancora molto lavoro da fare – ha detto l'indipendente di sinistra Sergio de Julio – e il lungo tempo in cui ci siamo fermati dimostra che i tentativi di insabbiamento diventano più pressanti».

il manifesto
sabato 17 febbraio 1990

USTICA

Polemica rovente Formica-Gualtieri

Il ministro chiede l'intervento dei presidenti del parlamento: «Gualtieri distorce i fatti»

Con «stupore, amarezza e angoscia» Formica ha replicato ieri alle critiche mossegli dal presidente della commissione stragi Libero Gualtieri sul caso Ustica. Formica ha scritto ai presidenti del parlamento chiedendo come si possa dare, in una commissione parlamentare, «una versione non corrispondente ai fatti». La presidentessa dell'Associazione familiari delle vittime sollecita parlamento, governo e magistratura a trarre le conclusioni sulle varie responsabilità.

di **Daria Lucca**

ROMA

La polemica intorno alla prerelazione del presidente Libero Gualtieri sull'*affaire* Ustica è atterrata in pieno terreno istituzionale. Con una lettera a Nilde Iotti e Giovanni Spadolini, l'allora ministro dei trasporti Rino Formica ha sollevato ufficialmente la questione: «Chiedo ai presidenti della camera e del senato – scrive Formica – a tutela del buon nome del parlamento, se sia possibile che il presidente di una commissione parlamentare giunga a dare, almeno per quanto mi riguarda, una versione non corrispondente ai fatti».

Il punto di sofferenza è a pagina 15 del documento con cui la commissione stragi si accinge al primo bilancio sulla vicenda del Dc 9 precipitato, colpito da un missile, la sera del 27 giugno '80: «Il ministro Formica non informò il parlamento di quanto gli aveva detto Rana. E non è vero che abbia detto nelle varie udienze che l'ipotesi del missile rimaneva la più forte». Saverio Rana era al tempo il presidente del Registro aeronautico italiano e, pochi giorni dopo l'incidente, mostrò a Formica un tracciato in cui, accanto alla rotta del Dc 9, si notava la presenza di un altro aereo. «Fui proprio io – scrive ora Formica – l'8 luglio 80 ad oppormi in senato alla tesi del cedimento strutturale e fui indicato dal senatore Gualtieri come colui che 'non vuole prendere provvedimenti'». Nominata la commissione ministeriale d'inchiesta, ricevuto un primo rapporto che viene mandato al presidente del consiglio, Formica torna alla camera il 17 dicembre '80: «Dalla relazione – disse il ministro – si ricava che vi è stata una esplosione e non è ancora certo se sia una esplosione a bordo o dovuta a un corpo estraneo...Credo che quella del missile resti una ipotesi più probabile delle altre, della collisione e del cedimento strutturale».

Tuttavia, il documento di Gualtieri ha raccolto anche favorevoli consensi, come quello del senatore dc Domenico Rosati: «Qualcuno dunque ha confuso le acque, le tracce e le carte. Ora bisognerà reagire alle consuete manifestazioni di furor militare sulle presunte offese alla lealtà militare». La maggior parte delle accuse mosse da Gualtieri toccano infatti l'aeronautica e i servizi segreti.

Queste prime conclusioni, per la presidentessa dell'Associazione familiari delle vittime, Daria Bonfietti, sono la conferma «delle molte e gravissime responsabilità». Adesso, continua Bonfietti, «c'è molto da fare per il parlamento, il governo e le istituzioni, magistratura compresa, tenendo presente che questo serve non tanto agli 81 morti ma alla democrazia: sono i cittadini che devono sapere se il loro è uno stato di diritto oppure se ognuno può fare quello che vuole».

Il giudice istruttore Vittorio Bucarelli – assente il pm Giorgio Santacroce – ha nel frattempo interrogato come testi due ex generali del Sismi e un ufficiale dell'aeronautica. Pasquale Notarnicola e Abelardo Mei hanno riconfermato quanto dichiarato in commissione stragi. Il primo, in particolare, avrebbe ribadito che il Sismi operò in modo disinformante e, comunque, si mosse senza grande impegno.

il manifesto
martedì 20 febbraio 1990

USTICA

Il Pri lancia in resta contro Formica: «Confonde le carte e cita a sproposito»

ROMA

Il ministro Rino Formica «confonde le carte» e «cita i documenti parlamentari a sproposito»: così la *Voce repubblicana* è entrata nella polemica che nei giorni scorsi ha visto il ministro delle finanze criticare, a proposito del caso Ustica, il presidente della commissione parlamentare stragi, il senatore repubblicano Libero Gualtieri. Formica, ministro dei trasporti nel giugno '80 al tempo del disastro aereo, secondo il quotidiano del Pri ha omesso di informare la presidenza del consiglio e la commissione d'inchiesta da lui stesso nominata di quanto gli aveva detto il suo amico generale Saverio Rana, presidente del Registro aeronautico italiano, e cioé che – tracciati radar alla mano – il Dc 9 era stato colpito da un missile: «Formica – scrive la *Voce* – parlò di questa ipotesi esclusivamente al ministro della difesa Lagorio il quale ha dichiarato alla commissione di non aver dato peso alla cosa».

Immediata la replica di Formica, che sull'argomento ha già scritto ai presidenti del senato e della camera: «Alle affermazioni della *Voce repubblicana* non rispondo, per evitare polemiche oziose e devianti su una questione che, invece, è seria e ha rilevanza istituzionale».

il manifesto
venerdì 2 marzo 1990

Ustica, il Mig tra parentesi

Il giudice conferma: il caccia c'è ma la registrazione è difettosa

Le telefonate di Marsala sono arrivate ieri sul tavolo di Bucarelli. Con dieci anni di ritardo, scoppia la bagarre sulle presenze militari nei cieli italiani la sera in cui cadde il Dc 9 Itavia

di **Daria Lucca**

ROMA

Quel Mig, scappato in chiaro a un operatore radar conversando al telefono con un collega di Marsala la sera della strage di Ustica, sta togliendo il sonno a molti. Il primo in ordine di tempo è senza dubbio il giudice istruttore Vittorio Bucarelli che, non appena sentite le anticipazioni in tv, ha chiesto ai suoi periti di portargli subito le trascrizioni dei colloqui telefonici di Marsala e Ciampino. Così, nella tarda mattinata di ieri, il testo è giunto con circa dieci anni di ritardo sui tavoli della magistratura.

Il Mig c'è, ha confermato il giudice, ma tra parentesi. Che significa? Che la famosa frase «Sì, ho capito, ma il Tst del Mig lo mettiamo?» è stata detta, ma i periti hanno ritenuto di scriverla così: Sì ho capito, ma il (Tst del Mig) lo mettiamo?». Tutto ciò, secondo il giudice, sta ad intendere che è rimasto un ultimo dubbio. Il magistrato sembra intenzionato a chiedere un supplemento di perizia su quelle tre parole, al rallentatore, per avere la definitiva certezza.

Quella parentesi, ha rilanciato la palla alla difesa degli ufficiali di Marsala, che aveva appunto rivendicato l'utilità dei colloqui telefonici per dimostrare l'innocenza dei militari. Sospinto dalle anticipazioni di stampa, il perito dei militari ha citato prima un'incomprensione e poi la grammatica: «Posso confermare che la parola Mig non viene pronunciata. Il Mig è stato confuso con «l'ex» che sta per esercitazione», ha detto Angelo Umilio, perito degli ufficiali di Marsala. L'equivoco nasce, secondo il perito degli imputati, dalla strascinata pronuncia siciliana dell'operatore. Che, a dire il vero, dalle trascrizioni sembra piuttosto esprimersi in romanesco. Inoltre, continua Umilio, la frase «lo mettiamo il Tst del Mig» non vuol dire niente. Il Tst sarebbe un tabulato e, per essere corretta, avrebbe dovuto suonare così: «Lo mettiamo il Mig nel Tst?».

In attesa di riunirsi oggi, i componenti della commissione stragi hanno accolto la notizia del caccia con un coro di indignazione: «Il mancato inserimento di questa traccia nel controllo radar – commenta il senatore Macis, Pci – non solo lascia intravedere un'omissione inspiegabile, ma può essere la ragione prima di tutti i depistaggi successivi». Per il missino Tomaso Staiti di Cuddia, «è vergognoso e mortificante per il popolo italiano che ci sia ancora chi continui a imbastire un gigantesco e drammatico pasticcio per coprire precise responsabilità politiche».

I colloqui da Marsala, da cui emerge anche un'incongruenza sulla famosa esercitazione simulata che causò buchi e ritardi negli accertamenti, arrivano in un momento quanto mai delicato: stamane, infatti, la commissione comincia a discutere la relazione del presidente Gualtieri. E Luigi Cipriani, Dp, ne ha tratto subito spunto per annunciare che i lavori della commissione non si possono affatto considerare finiti: «La relazione Gualtieri non può essere accettata nei termini di ridurre tutto a un lungo elenco di manchevolezze senza concludere che, da parte dell'Aeronautica, vi fu un vero e proprio occultamento delle prove e che il governo di allora nulla fece». Cipriani, tra l'altro, collega il Mig comparso nelle telefonate con il presunto aereo di Gheddafi in volo quella sera: «Quello che sta emergendo conferma che c'era un complotto in corso che puntava all'abbattimento dell'aereo di Gheddafi che avrebbe dovuto sorvolare il nostro paese e che deviò su Malta, sfuggendo all'agguato».

Per il radicale Massimo Teodori, «se la manipolazione di Marsala è confermata, ecco trovata la chiave di volta per spiegare la serie lunga e gravissima delle menzogne, delle omissioni e delle coperture che hanno accompagnato la questione di Ustica per dieci anni». Tutto ciò, continua Teodori, «riguarda i militari e i servizi segreti. Ma ci si deve anche chiedere dove erano le registrazioni delle telefonate che oggi sono all'esame e perché non sono state oggetto di una perizia immediata».

Di tono opposto, il senatore Manfredi Bosco, esperto radar della Dc. Accusando i giornali di «forzare» le conclusioni della perizia, chiede esplicitamente che si apra un'indagine per violazione di segreto istruttorio

.Che il tono della vicenda si sia decisamente alzato, tuttavia, è provato dall'intervento di Filippo Caria, capogruppo socialdemocratico alla camera, i cui colleghi di partito non hanno partecipato a una sola audizione della commissione stragi: «Il caso Ustica rasenta la farsa», ha sentenziato Caria. Il ministro della difesa, nel frattempo, tace. E l'Aeronautica pontifica – non richiesta – sulla relazione Gualtieri.

il manifesto
venerdì 2 marzo 1990

USTICA

Il generale smentito

Tre testimoni contraddicono il generale Santucci

di **D. Lu.**

ROMA

«Io e il generale Saverio Rana andammo a Washington per una visita ufficiale di cortesia al presidente della Federal aviation agency Non abbiamo fatto altro, non ho visto a Rana alcun nastro radar». L'uomo che nell'ottobre '80 accompagnò il presidente del Registro aeronautico italiano negli Usa ha oggi un nome. E' l'ingegnere Vittorio Fiorini, capo delle certificazioni del Rai. Probabilmente, nessuno si sarebbe mai occupato di quel viaggio di pochi giorni se a tirarlo in ballo non fosse stato il generale Giorgio Santucci, attuale comandante della terza regione aerea.

Prima al capo di stato maggiore, Franco Pisano, poi alla commissione parlamentare stragi, il generale Santucci ha rievocato pochi mesi fa un episodio risalente al tempo in cui era addetto militare a Washington. Rana, secondo Santucci, andò alla Faa «allo scopo di far esaminare da alcuni tecnici specializzati il nastro di una registrazione radar che si riferiva all'incidente in oggetto». Ustica, appunto. E il giorno successivo l'addetto militare andò a riprenderlo nel palazzo della Faa: «Io stesso udii i tecnici affermare che in tale registrazione non si vedeva nulla, neanche la traccia del Dc 9». Il generale Santucci ricorda la vicenda per trarre questa conclusione: «Il punto è che gli ospiti italiani portavano con loro e affidavano con gran disinvoltura una registrazione molto importante per l'inchiesta; tale registrazione a mio giudizio, poteva essere inquinata o sotituita con grande facilità». Santucci sembra quindi insinuare il dubbio che Saverio Rana abbia manipolato i documenti ufficiali.

Il fatto è che il presidente del Rai fu il primo a parlare di missile sul Dc 9. Riportò la notizia al ministro dei trasporti dell'epoca, Rino Formica, che lo ha rivelato molto più tardi quando Rana era già morto. La commissione parlamentare stragi si è occupata a lungo dell'episodio, riprendendolo nella relazione di Libero Gualtieri e lasciando in sospeso il giudizio.

Adesso, però, convergono su quella storia testimonianze che smentiscono il generale Santucci. Oltre a Fiorini, la storia del nastro «delle dimensioni di una pizza cinematografica» è negata da due americani, intervistati per il Tg2 di stasera. L'allora presidente della Faa, oggi avvocato, Langhorn Bond conferma che il capo del Rai lo incontrò per una visita di cortesia. Rana, dice l'avvocato Bond, non aveva alcun nastro. Perdipiù, i due non discussero mai dell'incidente di Ustica.

La terza testimonianza raccolta dal Tg2 è quella di Paul Turner, ex investigatore della Ntsb, l'ente americano che più tardi esaminò i nastri radar di Ciampino per conto del sostituto procuratore Giorgio Santacroce e vide i tre plots del caccia. A sua volta Turner nega di aver mai visto Saverio Rana e spiega che, per una buona analisi di un nastro, nonostante l'urgenza sono indispensabili da una a due settimane. Impossibile, quindi, avere i risultati in un giorno come dice il generale Santucci.

Ancora un dettaglio. Santucci, di fronte alla commissione chiama Fiorini «quest'altro signore o del Rai o dell'aviazione civile». Pare dunque, per lui uno sconosciuto. Non è la stessa versione di Fiorini, che ci ha detto di «conoscere Santucci fin da quando era scapolo quando andavamo insieme a Ostia».

il manifesto
venerdì 2 marzo 1990

USTICA DIMISSIONI

Valentino Parlato

L'on. Mino Martinazzoli, attuale ministro della difesa, che riteniamo uomo d'onore, ha annunciato che alla fine della legislatura (forse anche tra pochi mesi) abbandonerà la vita politica. Non conosciamo i motivi di questo annuncio, tuttavia pregheremmo il ministro della difesa che prima di abbondonare la vita politica, anzi già da domani, imponesse un po' di dimissioni nel suo discastero: lo scandalo sanguinoso di Ustica supera ogni limite.

All'inizio, bisogna ricordarlo continuamente, ci sono le 81 persone ammazzate per sbaglio sul cielo di Ustica nel lontano 27 giugno del 1980 e sepolte non solo dal Mediterraneo, ma dalla montagna di bugie dei nostri militari.

L'ultima bugia (ma solo in ordine di tempo, ne vedremo delle altre) è stata l'omissione della telefonata sul «Mig» rivelata dai giornali di ieri. Oggi siamo al grottesco del giudice che afferma che la parola «Mig» («che ne faccio del Mig?» era l'unica frase decifrabile in un messaggio in codice) fu messa «tra parentesi» dai periti. Così si apprende che tutte le dichiarazioni del generale Santucci sulla decrittazione negli Usa delle registrazioni Radar erano menzogne per gli ingenui. C'era un altro generale – purtroppo scomparso – che aveva avvertito l'allora ministro dei trasporti Rino Formica, che era stato un missile ad abbattere l'aereo dell'Itavia.

C'è l'iracondo ammiraglio Porta (attuale capo di stato maggiore della difesa), che ha, sfrontatamente, accusato di ciarlataneria quelli che ritenevano che l'aereo dell'Itavia fosse stato abbattuto da un missile. C'è l'austero generale Franco Pisano, attuale capo di stato della difesa, che ha sempre affermato di non aver saputo.

Dopo tutto questo cumulo di sicure affermazioni viene fuori una registrazione telefonica dove si parla della presenza di un «Mig», da mettere subito tra parentesi.

A scuola, nelle ore di educazione civica, si insegna che i militari debbono difendere il paese e non raccontare balle al paese. Il presidente della Repubblica (ricordo a memoria) proprio sul caso di Ustica affermò che in uno stato di diritto l'errore è ammissibile (e il massacro di Ustica non poteva essere altro che errore), ma inammissibile è la copertura attraverso menzogne.

Su Ustica non c'è stata una sola menzogna, ma una proliferazione: per coprire la prima bugia ne hanno detta un'altra e così via. A questo punto – e a noi dispiace molto che Mino Martinazzoli voglia abbandonare – desidereremmo che il ministro della difesa, libero da ogni problema di futura carriera, parli chiaramente e mandi a casa quella mezza dozzina di alti ufficiali che (forse insensatamente) hanno coperto il paese di menzogne.

IL MANIFESTO 14 MAR. 1990

STRAGI

Ustica, rischio di prescrizione

Se i periti non trovano le prove della strage, l'inchiesta sarà archiviata

I giudici concedono due mesi di tempo ai periti per analizzare la parola «Mig» nei nastri telefonici di Marsala. L'inchiesta di Ustica rischia l'archiviazione a ottobre, se non si trovano in tempo le prove della strage. I reati per ora contestati agli imputati rientrano infatti nell'amnistia e, per il nuovo codice, non valgono un processo pubblico. A rilento anche i lavori della commissione parlamentare stragi, che non ha ancora deciso come proseguire le indagini.

di **Daria Lucca**

ROMA

La parola misteriosa, il Mig che compare nelle conversazioni telefoniche di Marsala, sarà definitivamente svelata da una superperizia fonica il cui mandato formale è stato ieri affidato dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli e dal sostituto procuratore Giorgio Santacroce. Due esperti dell'Istituto Bordoni sono stati infatti incaricati dai magistrati di analizzare con lo spettrografo i suoni della frase incriminata: «Sì, ho capito ma il Tst del Mig lo mettiamo?». Quanto tempo ci vorrà per sciogliere quello che pare un enigma ormai soltanto per i duri d'orecchio? Nei giorni scorsi, il tam tam di palazzo di giustizia dava per scontato un risultato rapidissimo, se non immediato: un paio d'ore. Invece, ai periti sono stati concessi 45 giorni, più due settimane per «le attività preliminari», e cioé il recupero dei nastri. Il dubbio, quindi, sarà sciolto a metà maggio. Agli esperti è stato chiesto in aggiunta di accertare «se siano rilevabili o meno interventi volti alla alterazione del contenuto delle singole conversazioni comprese nell'intero arco di tempo tra le 18.30 e le 20 del canale 22». Altrimenti detto, se i nastri delle telefonate siano stati manomessi.

Il lungo tempo concesso è stato in qualche modo lo spunto, da parte degli avvocati di parte civile, per sollevare l'ombra di un pericolo aleggiante sull'inchiesta giudiziaria, quello della prescrizione. Ieri, i legali dei familiari delle vittime hanno chiesto che sia acquisito dall'Aeronautica il «booknumber» – un cifrario della difesa aerea? – ricorrente nella prima parte della telefonata sul Mig, gli eventuali nastri radar di Poggio Ballone, Siracusa e Martinafranca. Infine, che siano identificati e interrogati i protagonisti delle telefonate. Materiale istruttorio che forse sarebbe già agli atti, se i colloqui di Marsala fossero stati trascritti non appena consegnati ai magistrati.

Il pericolo di prescrizione è strettamente legato ai tempi. Il nuovo codice di procedura penale impone all'istruttoria un periodo limitato che, per questa inchiesta, termina il prossimo 24 ottobre. In più, i reati contestati ai militari dei centri radar (omissione, occultamente, falso) rientreranno nell'amnistia. Infine, le norme transitorie del nuovo codice prevedono che il giudice istruttore, nel dubbio, prosciolga. Tutto ruota dunque intorno alla perizia sul missile che deve essere consegnata entro il 5 aprile. Nel caso il collegio Blasi non trovi la nazionalità del missile e le prove di reati ben più gravi (strage), il giudice non avrà colpevoli di più alto profilo e si avvierà a un'archiviazione autunnale.

La stretta, si percepisce anche in commissione stragi. E' toccato direttamente al presidente, Libero Gualtieri, ristabilire la storia di una perizia del Rarde – l'ente inglese che analizzò alcuni reperti del Dc 9 Itavia – pubblicata sabato scorso in prima pagina dal *Tempo*, a riprova della tesi sulla bomba, come l'ultima novità. In realtà, il documento era più che noto, acquisito dalla commissione lo scorso autunno e, soprattutto, allegato dal collegio Blasi alla perizia della scorsa primavera. La scoperta, secondo il quotidiano romano, sarebbe invece merito del senatore dc Manfredi Bosco che tra l'altro è autore sullo stesso numero di «un articolo testimonianza» intitolato «Il partito del missile è alla disperazione». Bosco, che ieri il demoproletario Luigi Cipriani ha definito «in preda a furore aeronautico», si firma come «relatore sul caso Ustica»: a lui venne però affidata soltanto la presentazione iniziale degli avvenimenti, chi sarà il relatore finale è ancora da decidere.

Tuttavia, le posizioni di Bosco non sembrano condivise dal resto del suo partito. Nicolò Lipari, componente del Comitato per la verità su Ustica, ha chiesto ad esempio che i lavori della commissione, pur rifiutando la logica degli schieramenti a favore di una causa o dell'altra, continuino sul piano delle indagini. Pierferdinando Casini, uomo ombra del segretario Forlani, ha offerto quella che sarà forse la linea dello scudo crociato al momento delle decisioni finali: la commissione non deve sostituirsi alla magistratura, ma esprimere «un giudizio su alcuni comportamenti del passato» e indicare al parlamento «metodologie operative e normative per possibili casi analoghi».

il manifesto
mercoledì 28 marzo 1990

Pressioni sulla commissione

Ustica, a Bologna un dibattito sui lavori d'inchiesta parlamentare

di **Luca Torrealta**

BOLOGNA

«Alcuni componenti della commissione parlamentare che indaga sulla tragedia di Ustica sembrano essere portavoci dell'aereonatica militare». Così si è espresso Sergio De Julio, membro della commissione, al termine di un dibattito, dal titolo «Strage di Ustica verità è possibile» tenutosi lunedì sera a Bologna con la partecipazione del senatore dc Niccolò Lipari, il sindaco Renzo Imbeni e Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione parenti vittime della strage.

La denuncia di De Julio è senza mezzi termini, e porta anche ad un nome, Manfredi Bosco: «È indubbiamente il più scoperto, e spesso i suoi colleghi cercano di dissociarsi dalle sue iniziative. Ha effettuato vere e proprie controperizie, cosa che noi non ci saremmo mai sognati di fare. Talvolta, è persino intervenuto suggerendo le risposte ai testimoni».

Per comprendere il senso delle dichiarazioni del parlamentare della sinistra indipendente bisogna inserirle nel contesto dell'attività della commissione, di cui il dibattito ha tentato di fare un bilancio. Argomento di fondo è stata la relazione del presidente Libero Gualtieri (invitato ma assente causa un'indisposizione), che tra breve dovrà essere discussa in parlamento. Sia De Julio che Lipari si sono trovati d'accordo, ovviamente con toni e sfumature diverse, nel ritenere «le prime 95 pagine della relazione una fotografia fedele del lavoro svolto». Le conclusioni, invece, sollevano forti perplessità ed inquitudini. «Si offenderebbe l'intelligenza di Gualtieri – ha detto De Julio – se si pensasse che le conclusioni sono sue. Sono deludenti, e costituiscono il frutto di una mediazione politica. Evidentemente ha subito pressioni».

Dunque, l'attività della commissione è ancora oggetto di forti «attenzioni» ed influenze esterne, tendenti ad impedire il raggiungimeto della verità. Di rimando, Niccolò Lipari ha sottolineato che se non venissero individuate tali disfunzioni «si rischierebbe di accentuare la distanza tra società e le stesse istituzioni». Una distanza, questa, che nemmeno il capo dello stato, Francesco Cossiga, è riuscito a colmare, nonostante le sue «energiche» e ripetute prese di posizioni.

I pericoli quindi non si sono affatto dissolti. Anzi, sono alle porte: «Il nostro compito – ha concluso Lipari – è continuare l'inchiesta fino in fondo».

il manifesto
mercoledì 16 maggio 1990

Ustica, la Dc e il Psi si danno alla fuga

Al momento cruciale, i partiti di governo fanno mancare il numero legale in Commissione

Nel caso Ustica, «l'Aeronautica è l'istituzione portante, visto che al tempo era responsabile sia del traffico militare sia di quello civile». Dunque, non può sottrarsi al giudizio. Come non possono farlo lo stato nel suo complesso e i servizi segreti. Il presidente della commissione stragi, Gualtieri, non fa marcia indietro. Semmai rincara la dose. E, al momento di decidere come proseguire l'inchiesta, la Dc e il Psi gli fanno mancare il numero legale.

di **D. Lu.**

ROMA

L'Aeronautica militare? «Sarebbe stato meglio che ci avesse aiutato, anziché far applaudire ai giovani certe sceneggiate». I giudici? «Sono stati lasciati soli: un'inchiesta tanto delicata avrebbe richiesto non un singolo ma un pool di magistrati». Lo stato? «Nel complesso, la sua forza di sollecitazione è stata debole, la commissione ministeriale Luzzatti è stata abbandonata come una scialuppa di salvataggio». Sono tre brevi *flash* tratti dalla replica che il senatore Libero Gualtieri ha offerto ieri alla commissione parlamentare stragi in qualità di presidente. Oggetto della discussione: il caso Ustica.

Il dibattito sull'*affaire* più inconfessabile del passato decennio si era interrotto, quasi bruscamente, per una caduta di salute dello stesso Gualtieri. Rientrato dopo due mesi di assenza, il presidente è parso rinvigorito nelle sue convinzioni, e cioé che la vicenda mostri – in base alle indagini finora svolte – sufficienti elementi da imporsi all'attenzione del parlamento. Così, dopo aver accolto alcune critiche dell'opposizione alla sua pre-relazione, Gualtieri ha chiuso la replica con la proposta di inviare il documento alle camere ma, allo stesso tempo, di decidere un secondo giro di audizioni che consentano di ripulire gli anfratti bui non ancora esplorati.

A questo punto, la commissione ha lasciato l'aula consiliare e i vari capigruppo si sono diretti verso quello che era previsto come un ufficio di presidenza decisivo. Si doveva, in sostanza, scegliere se accettare o no la proposta di Gualtieri in modo da far procedere il lavoro. Invece, dopo un furtivo parlottio nel corridoio, tre commissari si sono infilati di corsa nell'ascensore e sono scomparsi. All'ufficio di presidenza è mancato il numero legale, e tutto è stato rinviato.

Chi sono, i tre moschettieri alla rovescia? Il vicepresidente della commissione, il dc Pierferdinando Casini, e i due segretari Nicotra (Dc) e Buffoni (Psi). Poiché il numero legale viene calcolato sui cinque componenti la presidenza (a parte gli scomparsi, sono rimasti Gualtieri e il vicepresidente Antonio Bellocchio, del Pci), l'ufficio è saltato. «I rappresentanti dei partiti di governo sono letteralmente fuggiti», ha commentato più tardi l'indipendente di sinistra Sergio De Julio a cui la replica di Gualtieri era parsa «più che apprezzabile». Il periodo di assenza, ha continuato De Julio, «aveva evidentemente sottratto il presidente alle pressioni della maggioranza, le stesse che in precedenza lo avevano portato a conclusioni incoerenti».

Ma perché la Dc e il Psi si sono eclissati dal campo di battaglia? Certo, per il partito del presidente del consiglio il momento non è dei più semplici. Ad esempio, se la commissione avesse votato ieri la proposta Gualtieri, il successivo ufficio di presidenza previsto fra due giorni si sarebbe dovuto occupare del caso Cirillo e della richiesta comunista di riaprire l'inchiesta, ascoltanto i politici citati al processo di Napoli. Antonio Gava compreso. Perdere tempo, dunque, deve essere sembrato a quel composito drappello un buon modo per togliersi momentaneamente d'impiccio.

il manifesto
martedì 22 maggio 1990

Il ritardo dei periti

Ustica, la denuncia dell'Associazione familiari

BOLOGNA

Daria Bonfietti, presidente dell' Associazione tra i parenti delle vittime della strage di Ustica, denuncia il ritardo nelle conclusioni sul supplemento di perizia ordinato dal giudice istruttore Bucarelli. «Attraverso riscontri scientifici – ha detto Bonfietti – i periti hanno dimostrato che non ci sono ustioni su tutti i cadaveri recuperati, che tutti i frammenti trovati sui corpi e sui cuscini hanno avuto una traiettoria inconciliabile con un' esplosione interna (e alcuni provengono addirittura da parti esterne all' aereo), che l' esplosione ha avuto un raggio d' azione limitato, che è evidente su un reperto la presenza di Tnt e T4, miscela caratteristica di ordigni militari, che il portello del portabagagli presenta fori di un oggetto che è penetrato dall' esterno con forte velocità. Tutti elementi che escludono l'espolsione interna».

Quanto ai dubbi che, secondo quanto riportato dai giornali, sarebbero insorti nei periti, Bonfietti ha osservato che «anche i tracciati radar di Ciampino mostravano tre segni che sono stati interpretati dalla stessa perizia come indicativi della manovra di un caccia: anche ammesso che a questi tre segnali si possa dare un significato diverso (ma quale?) è evidente che questo dato non elimina certamente l' esistenza di tutte le altre prove».

Dopo aver ricordato che «l' aeronautica non ha collaborato» per appurare la nazionalità e il tipo del missile con elementi come la composizione delle testate «che solo essa ha la possibilità di conoscere», Bonfietti ha aggiunto: «Se è vero che i periti possono avere dei ripensamenti, non pensiamo che siano disposti, per questo nuovo elemento venuto alla luce, a mettere in discussione il loro lavoro di cinque anni».

il manifesto
domenica 27 maggio 1990

Il Dc9 Itavia precipitato la sera del 27 giugno 1980 al largo di Ustica è stato abbattuto da un missile. Dopo dieci anni di menzogne e reticenze, questa è l'ultima conclusione a cui sono giunti i cinque periti del giudice istruttore Vittorio Bucarelli. Firmato da tutto il collegio peritale, pur con sfumature diverse, il supplemento di inchiesta, ordinato dopo l'incriminazione dei militari in servizio quella sera fatale nei centri radar di Marsala e Licola, ha accertato che l'aereo civile con ottantuno persone a bordo venne colpito da un missile aria-aria, di media gittata, probabilmente di fabbricazione occidentale. Le divergenze fra gli esperti riguarderebbero il giudizio sui tracciati di Ciampino, il radar che registrò il passaggio di un caccia vicino al Dc9. Dopo i timori emersi nelle ultime settimane, il collegio ha deciso di consegnare un unico documento in cui ognuno dei periti avrebbe sottoscritto la parte di lavoro di sua competenza. La causa della strage era già stata individuata l'anno scorso. L'ulteriore inchiesta si è resa necessaria anche per la protervia con cui l'aeronautica militare aveva respinto il verdetto che, oggi riconfermato, costringerà i vertici militari a rimangiarsi l'insolenza mostrata davanti alla commissione parlamentare stragi, ai giudici, e ai familiari dellle vittime. Nella nuova perizia si mette in serio dubbio, fra l'altro, che le esercitazioni radar - pretesto per la cecità dei militari - si siano davvero svolte. (*Daria Lucca*)

La notizia dell'ultim'ora su Ustica ci consiglia di rinunciare al normale sommario di terza pagina. Aggiungiamo solo che suona stonata, in questa giornata, quell'altra notizia sulla cerimonia tarantina di consegna della bandiera al sommergibile Pelosi, alla presenza di Cossiga, nel centenario dei sommergibili italiani. Il capo di stato maggiore della marina ha parlato di «sacri vessilli», «supremi doveri», «nostra nazione». Naturalmente, per il Dc9 è in questione l'aeronautica, non la marina. Ma quanti «sacri vessilli» sono stati sbandierati anche da quest'arma, in questi anni, per coprire la verità?

il manifesto
giovedì 31 maggio 1990

Spunta un nastro falso

Consegnata la perizia sull'incidente di Ustica. Dubbi su un nastro di Marsala

E' il nastro dell'esercitazione synadex, causa del buco radar di otto minuti. E' confermato che a Marsala seguirono con frenesia l'ultima parte del volo del Dc 9 Itavia. Proteste della Selenia

di **Daria Lucca**

ROMA

C'è un solo punto, nell'intera perizia consegnata sabato scorso al giudice istruttore Vittorio Bucarelli, in cui il collegio degli esperti trova l'accordo. E' il momento in cui si tratta di valutare le incongruenze emerse dalla nuova analisi dei nastri radar di Marsala. Su quel capitolo, tutti i periti hanno espresso lo stesso giudizio, pur usando differenti parole.

In particolare, é in discussione il nastro che contiene la famosa esercitazione simulata, causa apparente del buco d'informazioni radar per otto minuti dopo l'incidente al Dc 9 Itavia. Massimo Blasi e Raffaele Cerra, i periti obiettori del missile, scrivono a pagina 85 della perizia: «A parere degli esperti Nadge – il sistema computerizzato della difesa aerea Nato, ndr – sussistono dubbi che il nastro sia lo stesso di quello utilizzato la sera del 27 giugno '80». Gli altri, Ennio Imbimbo, Leonardo Lecce e Vincenzo Migliaccio usano una formula più esplicita: «Sul nastro numero tre ricevuto dall'autorità giudiziaria e presunto essere relativo all'esercitazione synadex, sussistono dubbi sull'autenticità del nastro stesso». Detto in altro modo, quel nastro (consegnato dai giudici soltanto nello scorso ottobre) potrebbe essere falso.

Del resto, l'attività di Marsala mostrata dai nastri radar la sera dell'incidente è complessivamente molto diversa da come i militari incriminati l'hanno descritta ai giudici. Ad esempio, è confermata la frenetica attenzione con cui, dalle consolle della sala operativa, diverse persone seguirono la traccia del Dc 9 negli ultimi minuti di volo. Con un'insistenza che rasenta l'ossessione, gli operatori cercano di tenere alto quel segnale che va decadendo – *low quality*, dice il linguaggio freddo del computer – fino a sparire del tutto. Tentativi vani, perché la cattiva qualità del segnale non era dovuta al cattivo funzionamento del radar, ma alla scomparsa dell'aereo, al precipitare di quota da 21.000 piedi fino al mare.

Che tanta frenesia operativa sia stata dimenticata dai militari presenti a Marsala, è quantomeno inspiegabile. Di certo, i dati oggettivi danno ragione al maresciallo Luciano Carico. Nei nastri, c'è addirittura una manovra piuttosto ardita con cui alle 20,59 e 54 secondi – pochi attimi dopo l'esplosione – l'operatore sposta la traccia del Dc 9 di 1,4 miglia nautiche dal punto in cui l'aereo si trova effettivamente. Forse, dicono i periti giudiziari, perché il radar segnalò «ritorni analogici».

Verticale, all'interno del collegio peritale, è invece il dissenso nel giudizio sulle tracce del radar di Ciampino. E' il punto su cui si sono incentrate le polemiche, poiché l'incarico è stato dato a tre ingegneri dipendenti o ex Selenia, l'azienda Iri che vive di commesse militari. I tre «ausiliari» Ennio Giaccari, Sergio Pardini e Gaspare Galati, hanno concluso che i tre plot registrati dall'antenna Marconi (il cosiddetto caccia aggressore) hanno «basse probabilità» di essere interpretabili come un oggetto volante estraneo al Dc 9. Uno dei segnali, dicono, potrebbe essere un pezzo del jet in caduta, e gli altri due falsi echi. Tuttavia, gli stessi tre precisano che la loro conclusione, per essere convalidata, richiederebbe «valutazioni in termini aerodinamici, strutturali, fisico chimici, eccetera». E del resto, lo stesso Pardini, intervistato ieri dal *Corriere della sera*, si è «meravigliato» delle conseguenze tratte dai due periti, Blasi e Cerra, ovvero che questo dimostri l'esplosione interna.

Alle polemiche dei giorni scorsi, la Selenia ha replicato ieri «respingendo i sospetti e le accuse» e informando di aver dato incarico ai legali di tutelarne buon nome e immagine.

Quel che è certo è che, non la Selenia, ma i professori Blasi e Cerra hanno ritenuto, scrivendolo in maiuscolo, di non accogliere le conclusioni di un altro esperto, il professore Dalle Mese, docente all'università di Pisa, il cui intervento era stato commissionato da Ennio Imbimbo con l'approvazione di Lecce e Migliaccio. Il giudizio di Dalle Mese confutava l'analisi dei tecnici Selenia. Dicono Blasi e Cerra, nella perizia: «Nel prendere atto di detto studio, mancando il tempo necessario per l'esame dello stesso, gli scriventi si riservano di presentare se ritenuto opportuno un documento entro 15 giorni dal deposito della presente relazione».

L'ultima parte della perizia, contiene le risposte ai quesiti del giudice. Come è stato anticipato, Blasi e Cerra sposano, questa volta, la tesi della bomba. Il filo del loro ragionamento è semplice: nei radar, non c'è traccia del caccia, non c'è nessuna testa di guerra compatibile con gli «elementi di certezza scaturiti dall'indagine». Poiché il quarto quesito suggeriva di aggiungere «quanto altro ritenuto utile ai fini di giustizia», Blasi e Cerra dichiarano: «E' parere degli scriventi che l'incidente occorso al Dc 9 sia attribuibile a un'esplosione interna».

Il trio Imbimbo, Lecce e Migliaccio, che nella perizia si autoabbrevia con la sigla «ILM», giunge alla conclusione opposta. Le tracce di Ciampino non possono essere falsi echi, i plot indicano una rotta e una manovra. Le prove acustiche, tra l'altro fatte una seconda volta, dicono che il rumore registrato nel *voice recorder* proviene dall'esterno. Lo studio sulle teste di guerra lascia intendere che il buco grosso come un pompelmo nel portellone bagagli – direzione, esterno-interno – ha le sufficienti caratteristiche geometriche per essere il prodotto di un missile del tipo a *continuous rod*, non basato soltanto sull'effetto esplosivo ma sull'espulsione di barre d'accaio che vengono sparate nell'aereo da colpire.

Quei missili, nell'80, non erano in dotazione all'Aeronautica italiana. Infine, i tre periti aggiungono un nuovo elemento: «Esiste una sia pur debole probabilità che nell'area e al momento dell'incidente fosse coinvolto un terzo velivolo che percorreva la stessa rotta del Dc 9, apparso in vista al solo radar Selenia». La vittima mancata di quella inconfessata battaglia aerea?

AERONAUTICA

Il Csm vola su Ustica

Inchiesta sul giudice Bucarelli. Furioso attacco dc al Tg3

di **Daria Lucca**

ROMA

L'imbarazzo, questa volta, non viene soltanto dai palazzi dell'Aeronautica ma anche da quelli della giustizia. Il 12 agosto '66, il comandante di Poggio Ballone consegnò ai carabinieri una copia di 11 grafici raffiguranti le tracce rilevate dal radar tirrenico la sera dell'incidente di Ustica. In aggiunta consegnò i fogli originali dei turni dei militari in servizio con tanto di recapito. Nessuno degli ufficiali e dei sottufficiali di Poggio Ballone è mai stato sentito, nonostante i loro colleghi di Marsala e Licola siano stati incriminati. Il giudice istruttore Vittorio Bucarelli, assente dall'ufficio, non ha confermato né smentito la circostanza. Il pubblico ministero Giorgio Santacroce, è stato convocato in mattinata dal procuratore capo, Giudicean drea. Alcuni consiglieri del Csm avrebbero espresso l'intenzione di aprire un'immediata indagine sullo stato dell'inchiesta giudiziaria.

Nel frattempo, scoppia la polemica nel mondo politico. Il quotidiano della Dc, *Il Popolo*, parla di «linciaggio» nei confronti dell'aeronautica che ha superato la soglia dello scontro anche duro». E attacca *Samarcanda*, la trasmissione che ha anticipato le rivelazioni di questi giorni. Rino Formica, ministro dei trasporti al tempo della strage aerea, commenta: «Non c'è alcun dubbio, questa vicenda è talmente oscura che chi vuole coprire un fatto probabilmente ancora più grave della stessa tragedia».

a pagina 7

il manifesto
sabato 2 giugno 1990

Ustica, interviene il Csm?

I tracciati di Poggio Ballone gettano un'ombra sull'inchiesta giudiziari

Nell'88, i carabinieri consegnarono al giudice Bucarelli i grafici radar e l'elenco dei militari in servizio. «Il Popolo» difende l'Aeronautica. Formica: «La causa è più grave della stessa tragedia»

di **Daria Lucca**

ROMA

Il mistero delle tracce radar di Poggio Ballone, che hanno impiegato dieci anni ad arrivare al palazzo di giustizia di Roma, sta diventando via via più fitto. Tanto che il ministro delle finanze Rino Formica, ministro dei trasporti al tempo dell'incidente di Ustica, ha sottolineato come «questa vicenda sia ormai talmente oscura da coprire un fatto probabilmente più grave della stessa tragedia».

Di certo, la parola passa ora ai magistrati. Il pubblico ministero Giorgio Santacroce è stato convocato, ieri mattina, dal procuratore capo Ugo Giudiceandrea. Quei tracciati, ha detto più tardi ai giornalisti, sono giunti nelle mani dei giudici soltanto tre settimane fa. Vittorio Bucarelli, il giudice istruttore titolare delle indagini, non ha potuto confermare né smentire, visto che era assente dall'ufficio. Ma il suo intervento sarà indispensabile, per decidere chi abbia trattenuto, e dove, i documenti sottoposti a sequestro giudiziario per tutto questo tempo. Perché la dichiarazione di Santacroce non sembra corrispondere ai fatti messi a verbale dai carabinieri.

La storia dei grafici di Poggio Ballone (Grosseto) comincia il 13 luglio '80. Sequestrati al 21° Cram, prendono la strada dell'aeroporto di Trapani Birgi, dove l'Aeronautica «ha disposto l'accentramento, in fase di completamento, del materiale citato». Lo scrive, il colonnello dei carabinieri Francesco Valentini al sostituto procuratore di Palermo, Aldo Guarini, che il 5 luglio ha ordinato di portargli tutti i documenti utili, «ovunque si trovassero», all'indagine sulla strage aerea. Tuttavia, il colonnello Valentini annuncia anche al giudice di non aver notificato l'ordinanza di sequestro, in attesa che le carte arrivino a Trapani. Oggi, nessuno è in grado di stabilire quel che è giunto a destinazione e quel che si è perso lungo la strada.

L'inchiesta, negli stessi giorni, viene trasferita a Roma. Otto anni dopo, l'8 agosto '88, il giudice Bucarelli ordina un nuovo sequestro. Il 12 di quel mese, i carabinieri Adrio Petraccini ed Emanuele Umbro – alle ore 12,30 – si presentano a Poggio Ballone dove il comandante, Carlo Arrivas, consegna loro un bel pacco di carte. Tra queste, ci sono 11 grafici raffiguranti le tracce rilevate dal radar la sera dell'incidente, il 27 giugno '80, dalle ore 20 alle 23,15. Il Dc 9 Itavia, con 81 persone a bordo, era precipitato pochi attimi prima delle 21.

Ma c'è dell'altro. I grafici, vengono consegnati «spontaneamente» dal comandante, in assenza degli originali. In compenso, in compia originale, il colonnello Arrivas dà ai carabinieri un lungo elenco di nomi: sono quelli del personale in servizio la sera della strage. Per l'esattezza, i carabinieri ricevono l'elenco di sottufficiali «presumibilmente» al lavoro dalle ore 20 del 27 giugno alle ore 8 del 28, i nomi dei capi controllori in servizio nelle stesse ore e persino l'elenco del personale di leva presente. Con tanto di recapito e indirizzo.

Il capo controllore, *master controller*, che teneva d'occhio la sala radar la sera della tragedia era il maggiore Stefano Pagliacci. E' un bizzarro sottocapitolo di questa vicenda che, il 7 aprile '89, la commissione interna dell'Aeronautica abbia interrogato a lungo il maggiore Pagliacci, purtroppo chiedendogli soltanto se sapesse qualcosa dei registri originali di Licola, bruciati nell'84, quando l'ufficiale era stato lì trasferito. Neanche una domanda sul suo precedente incarico.

Che fine hanno fatto questi documenti? Perché Bucarelli ha rimandato i carabinieri a Poggio Ballone il 22 novembre '89? E, ancora, perché il collegio peritale giudiziario non ha mai avuto il piacere di vederli? A notare l'importanza delle carte è il demoproletario Luigi Cipriani che, una settimana fa, ha chiesto al presidente della commissione parlamentare stragi di sottoporle a un esame tecnico.

La gravità della vicenda si riassume con la voce, circolata ieri con insistenza, di un prossimo intervento del Consiglio superiore della magistratura. Alcuni consiglieri, infatti, avrebbero intenzione di chiedere un'immediata inchiesta sui passaggi più oscuri, alcuni dei quali sembrano chiamare in causa gli stessi giudici.

Secondo i verbali dei carabinieri, il giudice Bucarelli sarebbe in possesso dei tracciati di Poggio Ballone da un anno e mezzo. In aggiunta, avrebbe a disposizione i nomi dei militari che, quella fatale sera, sedevano alle *consolle*. Data la difficoltà di stabilire se il personale di Marsala – a tutt'oggi incriminato – abbia visto o no il caccia aggressore, oltre al Dc 9 che cadeva, perché Bucarelli non ha mai interrogato i militari di Poggio Ballone? Domande senza risposta, finché il giudice istruttore non ne ricostruisce i passaggi centrali.

Mentre l'Aeronautica militare ha accolto la rivelazione con un silenzio che sa d'imbarazzo, come si è detto Formica allude allo scenario da guerra aerea che emergerebbe dai grafici del radar sulla costa tirrenica e che vedrebbe coinvolte Libia e Francia. Nei grafici di Poggio Ballone, tra l'altro, viene segnata una traccia (la AJ 405, rotta sud-nord) che il nastro di Marsala non registra e si nota una traccia che segue un movimento circolare proprio davanti alla Corsica. Se, come è probabile, si tratta di un aereo radar, anche i francesi potrebbero avere visto l'incidente, mentre accadeva. Purtroppo, hanno sempre detto di non saperne niente.

Nel frattempo, in difesa dell'arma azzurra è sceso in campo *Il Popolo*, quotidiano democristiano: «Il linciaggio delle forze armate e dell'Aeronautica in particolare ha superato la soglia che si conviene in ogni scontro, anche duro». Più che con i tracciati radar, che nemmeno *Il Popolo* può permettersi di contestare, il quotidiano dc se la prende forse per il dibattito vissuto, due sere fa, dagli schermi di *Samarcanda*, dove i parenti delle vittime della strage non hanno lesinato i loro giudizi su quanti, in dieci anni, hanno contribuito a nascondere la verità, in nome della ragion di stato.

il manifesto
martedì 5 giugno 1990

«Quell'ingorgo aereo su Ustica»

Il perito di parte lesa: «Nei nastri radar di Marsala manca una traccia»

Paolo Miggiano conferma le contraddizioni emerse fra i tracciati di Marsala e Poggio Ballone. E rivela: «Un'ora dopo l'incidente, cinque caccia sconosciuti sorvolano la Calabria»

di **Daria Lucca**

ROMA

«Per sapere che il radar di Poggio Ballone era stato interessato all'incidente, bastava ascoltare le telefonate di Roma Ciampino, sequestrate dal giudice fin dall'80 e rimaste sigillate per nove anni negli uffici giudiziari». Paolo Miggiano, perito di parte lesa per conto delle famiglie delle vittime nell'inchiesta sulla strage di Ustica, ha partecipato al più recente esame dei nastri radar di Marsala, riletti per la seconda volta.

Da quell'analisi, Miggiano ha tratto un lavoro di ricostruzione dello scenario aereo reale la sera del 27 giugno '80. Quel che emerge, tra le altre cose, è il sospetto che dai nastri consegnati ai giudici sia stata cancellata una traccia – conferma alla dissonanza scoperta di recente fra i radar di Marsala e Poggio Ballone – oltre al fatto che, un'ora dopo l'incidente, cinque caccia sconosciuti manovrano a lungo nei cieli fra la Calabria e le Eolie, apparentemente decollati in mezzo al mare.

Dunque, i magistrati potevano sapere subito che Poggio Ballone aveva visto?

Alle 21,45 e cioé tre quarti d'ora dopo l'incidente, Poggio Ballone telefona a Roma e gli dice 'abbiamo avuto un India Hotel 870 da Bologna a Palermo. Doveva atterrare ai 13, vorrei sapere se durante il volo vi ha mai chiamato'. E' la sigla del Dc 9 Itavia. E', nero su bianco, nella trascrizione delle bobine telefoniche che vennero consegnate al magistrato nell'80. Se le avessero sbobinate, avrebbero capito subito che anche Poggio Ballone aveva visto il Dc 9.

Quei tracciati sono allora importanti?

Di certo, Poggio Ballone registra una traccia radar molto interessante. E' la traccia circolare, tipico modo di volare degli aerei da sorveglianza elettronica e dei guidacaccia. E sta davanti a Solenzara, base della Corsica considerata 'dangerous' perché i francesi vi compiono sempre manovre.

Confrontate con quelle di Marsala, che ne viene fuori?

Che ora è indispensabile accertare se i materiali trasmessi da Marsala sono originali e integri. A questo punto, è necessario proseguire l'analisi del materiale di tipo militare, dai tracciati radar alle teste di guerra dei missili. Intanto, si può già dire che, nel momento in cui il Dc 9 viene abbattuto, in cielo accadono altri due fatti che attirano l'attenzione della sala radar di Marsala.

Quali?

Il primo, che preoccupa molto la sala operativa, è la traccia AJ 450, ad est della Sardegna. Non si riesce a stabilirne la quota, tanto che gli stessi periti di Bucarelli ipotizzano, nel documento recentemente consegnato, che sia una nave da disturbo elettronico. Di certo, in una telefonata, l'operatore di Marsala parla di un 'velivolo adibito a test scientifico'. Guarda caso, la traccia viene abbandonata alle 20,59 proprio mentre il Dc 9 precipita.

Il secondo avvenimento è la traccia AJ 411, codice 56, *zombie*, cioé aereo del Patto di Varsavia e associati, secondo i tracciati del computer della difesa aerea, e più precisamente un Mig secondo le conversazioni telefoniche. Ora, in coincidenza dell'incidente, l'aereo vira ad est e si dirige a 550 nodi (oltre mille chilometri l'ora) verso la zona proibita al traffico aereo, la P38. E poi, punta sul golfo di Taranto. Basta guardare una carta geografica per vedere che la Sila sta proprio fra questi due punti.

Potrebbe essere il Mig 23 recuperato in Calabria il 18 luglio?

Potrebbe esserlo più di altri, perché qui abbiamo qualcosa di preciso: una traccia aerea che va in quella direzione e non si sa che fine abbia fatto. Soltanto il radar di Siracusa, di cui non si hanno i materiali, potrebbe confermarlo. In ogni caso, la AJ 411 preoccupa in particolare il capo controllore e il guidacaccia.

Come si può dirlo?

E' normale che la seguissero con tanta attenzione: era *zombie*, non aveva il trasponder acceso, volava fuori aerovia e andava verso una zona militare proibita, come la Maddalena o Pratica di Mare. Il problema è che, al contrario, l'Aeronautica ha sempre negato qualsiasi allerta.

E che altro dicono, i tracciati di Marsala?

Come tutti si aspettano, qualcosa manca. Ci sono arrivato a partire dall'esigenza di controllare l'autenticità dei nastri, esigenza sentita dallo stesso collegio peritale d'ufficio. E ho notato quella che mi sembra una bizzarra mancanza. Il computer del sistema Nadge, la difesa aerea Nato, assegna a ogni traccia un nome di due lettere e tre numeri. Le lettere indicano l'area in cui la traccia è nata, e AJ identifica ad esempio Marsala. Gli ultimi due numeri del nome corrispondono alla zona di memoria, nel computer, in cui sono localizzate tutte le informazioni relative. Nel linguaggio informatico, questa zona si chiama *entry*, indirizzo. Ora, confrontando le tracce di Marsala si nota che, grosso modo, tutto funziona.

Ad esempio?

La traccia AJ 421, il Dc 9, ha l'*entry* 21. Persino lo *zombie* AJ 411 corrisponde all'«indirizzo» 11 nel computer. Ebbene, in questo ordinato sistema ci sono due numerazioni irregolari: si tratta di un'altra traccia *zombie* molto precedente l'incidente, la AJ 453, il cui *entry* è invece 37, e della seconda AJ 453 – quella contrastante con il tracciato di Poggio Ballone – il cui «indirizzo» è 40. Poi, ben più grave, c'è un indirizzo senza traccia, il 27.

Che cosa significa?

E' plausibile supporre che quel numero indichi un'area della memoria del computer occupata da una traccia di cui sono scomparsi tutti i dati: rotta, velocità, codice. Ritengo che i giudici dovrebbero chiedere spiegazioni di questa traccia mancante, soprattutto quando i tracciati di Poggio Ballone lasciano sospettare la cancellazione di un aereo nei nastri di Marsala.

In ogni caso, la bugia più clamorosa è quella sulla tranquillità dei cieli. Erano, al contrario, pieni di allarme.

Sì, perché quella sera, un'ora dopo l'incidente i nastri registrano un'altra emergenza in una serata già cominciata calda. Alle 21,53 il radar di Siracusa chiama Marsala e gli for-

nisce le coordinate della traccia LJ 041: è un aereo che corre sull'aerovia Ambra 1, la rotta fra il Cairo e Parigi, a quota 36.000 piedi (12.000 metri), trasponder 2000, ovvero generico. Due minuti dopo, Siracusa richiama Marsala e dice 'allora la LJ 041 è zombie?'. 'Boeing', risponde Marsala ma l'operatore classifica la traccia 56, nemica.

Quell'aereo provoca letteralmente un vespaio. Dalle 22,01 alle 22,15 ben cinque tracce vengono registrate da Marsala con le sigle successive AM 202, 203, 204, 205 e 206. Il cielo intorno allo zombie si popola di aerei, senza trasponder. Non seguono una rotta, ma quella che ha tutta l'aria di essere una manovra. Si muovono come caccia: due chiudono l'aereo in volo dal Cairo in un corridoio, altri due gli bloccano un'eventuale virata verso est. Per tenerlo lontano da che cosa? Oppure, al contrario, per proteggerlo da che cosa?

Che altro c'è in cielo, in quel momento?

A est, sta correndo la terza AJ 453 della serata, questa sembra corretta, vola a oltre 1000 km l'ora, e quando entra nell'area di responsabilità italiana, le conversazioni la indicano come «un Boeing 727, Alitalia 881, Tripoli-Fiumicino». E' strano che i caccia si preoccupino tanto di tenere separati questi due voli, perché il primo, lo zombie, nel frattempo al telefono viene classificato come MS 795, la sigla dell'Egypt air, un Boeing 707 da Cairo a Parigi. E l'Egitto non è un paese i cui vettori siano «nemici» per la difesa aerea Nato.

L'Egypt air, purtroppo, richiama alla memoria l'incidente di Sigonella.

Ma i tracciati radar non possono dire nulla di più. Quel che mostrano è già piuttosto grave. Per cominciare: da dove sono decollati quei caccia che sbucano dal nulla, non si identificano e appaiono per la prima volta sul radar in mezzo al mare? O c'era una portaerei nel tratto di mare fra le Isole Eolie e la Calabria, oppure sono decollati da Grazzanise o Gioia del Colle. O, ancora, da Sigonella.

E questo, che conseguenze può avere?

Sta di fatto che, per dieci anni, l'Aeronautica ha negato la presenza di «velivoli aerotattici in volo» prima e dopo l'incidente. Che la Francia ha negato di avere portaerei in zona, come gli Stati uniti. E gli americani, per di più, hanno escluso che i loro caccia, anche su base a terra, si siano alzati in volo dal pomeriggio in poi.

Ma per il Dc 9 Itavia, questo affollarsi di caccia un'ora più tardi, che importanza ha?

Con i cieli impegnati dagli allarmi successivi, tutti rigorosamente registrati dai nastri, con gli operatori radar impegnati a controllare questi allarmi – di cui, insisto, si è sempre negata l'esistenza – adesso si capisce perché i soccorsi al Dc 9 hanno funzionato tanto male e sono arrivati così in ritardo. Complessivamente, quel che conta, è che nel periodo precedente e in quello successivo l'incidente, lo scenario radar lascia vedere un'attività militare frenetica. Qualcuno deve dire di che cosa ci si stava preoccupando così tanto.

il manifesto
mercoledì 6 giugno 1990

USTICA

Giudici da giudicare

Esposto al Csm degli avvocati di parte civile contro i magistrati

Il comitato di presidenza del Csm assegna alla prima commissione referente ogni decisione sul caso Ustica. Così, salta oggi la preannunciata discussione pubblica chiesta dal socialista Felisetti. Gli avvocati dei familiari hanno intanto consegnato allo stesso Csm un esposto contro i due giudici dell'inchiesta, Santacroce e Bucarelli, rilevando ritardi e inspiegabili ignoranze. Domani, la commissione parlamentare affronta una seduta che si prevede infuocata.

di **Daria Lucca**

ROMA

Sarà la prima commissione referente del Csm a decidere se aprire o no un'indagine sullo stato dell'inchiesta giudiziaria intitolata alla strage aerea di Ustica. L'iter della pratica è stato imposto, ieri, dal comitato di presidenza del Consiglio e prevede una prima tappa preliminare lunedì prossimo, quando la prima commissione – presieduta da Nino Abbate – dovrà stabilire se, come e quando aprire la discussione sullo spinoso capitolo. In altre parole, il caso Ustica al Csm non è ancora ufficialmente aperto.

La scelta del Comitato di presidenza, per la verità, anticipa la discussione richiesta dal socialista Dino Felisetti e prevista per oggi al plenum. Adesso, l'assegnazione alla prima commissione rende superfluo il confronto plenario la cui caratteristica è di essere pubblico. Infatti, il dibattito al plenum è saltato. Nel frattempo, ieri pomeriggio, gli avvocati dei familiari delle vittime hanno consegnato a Palazzo dei Marescialli un esposto contro i giudici dell'inchiesta su Ustica.

Nell'esposto, il primo rilievo tocca al sostituto procuratore Giorgio Santacroce, criticato per «la durata abnorme (anni quattro) dell'istruttoria sommaria». Santacroce formalizzò l'inchiesta soltanto nell'84, mentre l'incidente è del 1980. Una durata, scrivono gli avvocati Di Maria, Ferrucci, Galasso, Gamberini e Garraffa, «non accompagnata neppure da uno svolgimento ordinato di operazioni peritali». Il collegio di periti che ha recentemente consegnato l'ultimo supplemento, venne nominato dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli quando l'inchiesta gli venne assegnata.

I legali lamentano, poi, «il mancato controllo circa l'esecuzione degli ordini di sequestro». Qui, lo spunto più recente sono i tracciati radar di Poggio Ballone, ricomparsi in versione ridotta dieci anni dopo l'incidente. Quei documenti, avrebbero dovuto essere consegnati a Santacroce molto tempo fa. Il fatto che i militari non li abbiano forniti, secondo gli avvocati non è dunque una giustificazione sufficiente. Infine, il collegio di difesa di parte civile considera addirittura «ingiustificabile» che i giudici non abbiano «conoscenza di tutto il materiale probatorio a loro disposizione» se è vero che «hanno sollecitato la trascizione fonica dei nastri solo nel 1990, hanno ignorato per un anno la deposizione del maresciallo Luciano Carico, hanno ignorato l'esistenza del tracciato di Poggio Ballone, pur acquisito, non consegnandolo ai periti d'ufficio».

Sul fronte delle incongruenze, il perito di parte per conto dei familiari, Paolo Miggiano, ha fatto notare ieri che le smentite dell'avvocato degli imputati, Carlo Taormina, a proposito dei tracciati di Poggio Ballone evidenziano una contraddizione: «Taormina afferma che una delle tracce, la I.I. 004, è 'amica' e ha un trasponder 4216. Queste informazioni non compaiono nei grafici. Sono quindi stati ricavati da altri documenti. Ciò fa presumere che il difensore degli imputati abbia avuto visione dei tabulati stampati dal computer. Tale fondamentale documentazione dovrebbe essere consegnata ai giudici e resa disponibile anche ai periti d'ufficio e di parte lesa».

La procura Roma, intanto, si predispone a chiedere una nuova «superperizia globale» da affidare a un gruppo di esperti internazionali. E' una richiesta che già aveva avanzato in commissione stragi il gruppo democristiano. Questo significa allungare ulteriormente i tempi delle indagini: basti pensare alla necessità di tradurre dall'italiano in altre tre o quattro lingue le decine di migliaia di pagine che, a tutt'oggi, compongono gli atti processuali.

Domani, a Palazzo San Macuto, per la commissione parlamentare stragi si preannuncia una seduta infuocata. I commissari del Pci e del Psi hanno già anticipato due differenti posizioni, difficilmente conciliabili. I primi, accolgono la richiesta del presidente Gualtieri di inviare subito alle camere una prerelazione di valutazione generale sulle mancate risposte istituzionali nel caso Ustica. Gli altri, per bocca di Andrea Buffoni, hanno fatto sapere che «chiederanno un approfondimento rispetto ai nuovi elementi emersi, prima che si invii al parlamento la relazione di Gualtieri».

In realtà, la commissione è bloccata da un semestre. Inizialmente impegnata a discutere la relazione del presidente, ha poi atteso il suo rientro dopo un periodo di assenza per ragioni di salute. Infine, è passata a discutere le conclusioni della relazione stessa, giudicate in un primo tempo deboli rispetto ai fatti emersi.

il manifesto
mercoledì 13 giugno 1990

USTICA

Martinazzoli in commissione

Convocati il ministro e i capi dei Servizi. Cossiga torna sull'argomento

di **Daria Lucca**

ROMA

A conclusione di un viaggio, quello a San Marino, che passerà alle cronache più per le sue conferenze stampa che per la visita, Francesco Cossiga è tornato, ieri, per la seconda volta, a parlare di Ustica. Lo ha fatto ripetendo, più o meno, quanto già detto due giorni fa ai giornali: «Io spero sempre di non dover intervenire mai. Ho già detto che se dovessi capire che posso essere utile, nel rigoroso rispetto delle competenze e dell'indipendenza degli altri organi, non esiterei a farlo anche a costo di non essere compreso».

Che tipo di intervento, potrebbe essere il suo? Alla domanda, Cossiga ha precisato: «Io rispetto la funzione giurisdizionale. Chi ha da lamentarsi dei giudici ha strumenti giuridici per farlo nelle sedi appropriate, che sono le sedi giurisdizionali. Tutto il resto è confusione che non giova alla verità». Insomma, dei magistrati si occupi il Csm, come è suo compito. Il pasticcio, semmai, lo stanno facendo altri. E qui, il riferimento non può che essere la commissione parlamentare stragi, dove la scorsa settimana il presidente è stato evocato, a proposito di Ustica, dal commissario socialista Salvo Andò.

In modo sempre più indiretto, il nome del presidente del consiglio in carica il giorno della strage aerea (27 giugno '80) è aleggiato di nuovo nelle stanze di Palazzo San Macuto, dove era convocato ieri l'ufficio di presidenza della commissione, nel corso di una lunga riunione che ha deciso tra l'altro tre ulteriori audizioni. La prossima settimana, infatti, saranno chiamati il ministro della difesa in carica, Mino Martinazzoli, oltre ai capi del servizio segreto del ministero dell'interno (Sisde), il prefetto Riccardo Malpica, e del controspionaggio militare (Sismi), l'ammiraglio Fulvio Martini.

Sono tre audizioni di tutto rispetto, che obbligheranno il ministro a uscire dal silenzio «garantista» autoimpostosi dal momento del suo insediamento. Il pacchetto di nomi è molto ridotto (le audizioni chieste erano 70) ma, per la commissione, è un segnale delle future intenzioni. Queste infatti, sono soltanto le prime della serie.

Tuttavia, la gran parte del tempo è stata dedicata agli strascichi polemici provocati dalla sortita di Andò. In particolare, il presidente Gualtieri ha invitato il suo vice, il dc Pierferdinando Casini, a rittrare le accuse mosse alla commissione stessa. «Non è certo con le allusioni trasversali che si può contribuire ad assolvere l'alto compito che alle commissioni d'inchiesta è assegnato», aveva commentato Casini. Il quale, nonostante l'invito, si è rifiutato di rettificare alcunché. Anzi, ha rincarato la dose, annunciando il proposito di dimettersi se qualcuno avesse ulteriormente insistito.

Alla puntata di piedi di Casini sono seguiti molti interventi, tra cui quello dello stesso Andò che, a sua volta, ha tenuto a precisare di essere stato frainteso: lui non intendeva affatto chiamare in causa Francesco Cossiga. Semmai, l'allusione alle «responsabilità dei governi, nella loro interezza», andava interpretata come la richiesta di chiamare davanti alla commissione altri ministri non direttamente coinvolti dai loro portafogli. Ad esempio, ha detto, sul caso del Mig libico scoperto in Sila andrebbe sentito il ministro degli esteri e non solo quello della difesa.

A questo punto, anche Casini ha cominciato a chiosare le sue precedenti dichiarazioni, precisando che il suo disaccordo andava a quei singoli commissari che usano il loro status come cassa di risonanza (ha citato il missino Staiti di Cuddia e il demoproletario Cipriani) e non alla commissione nel suo complesso.

In chiusura, poi, si è deciso di soprassedere all'invio dei verbali precedenti al Consiglio superiore della magistratura. La richiesta era stata avanzata proprio da Staiti di Cuddia che aveva aspramente accusato il pubblico ministero dell'inchiesta Ustica, Giorgio Santacroce, di essersi lasciato influenzare da enti vicini all'Aeronautica.

Il delicato terreno, sollevato dai socialisti e in qualche modo criticato da Cossiga, è stato dunque abbandonato. Adesso, la commissione veleggia verso lidi più ovvii, chiedendo aiuto ai servizi segreti e al ministro.

manifesto
mercoledì 20 giugno 1990

CASO USTICA

Il Csm archivia. I familiari accusano il pm Santacroce

ROMA

Il Csm non indagherà sul «caso Ustica». La prima commissione referente ha infatti deciso all'unanimità di non approfondire i motivi della mancata acquisizione dei tracciati radar di Poggio Ballone da parte dei giudici titolari dell'inchiesta. Da quei tracciati radar risulterebbe la presenza contemporanea di svariati velivoli militari nel cielo di Ustica, quella sera del 27 giugno '80. Secondo l'ipotesi suggerita dai tracciati radar – nei cieli di Ustica ci sarebbe stata una vera e propria «guerra aerea», alla fine della quale il Dc9 Itavia precipitò nel Tirreno: colpito da un missile? Dino Felisetti (Psi), che aveva chiesto l'apertura di un'inchiesta del Csm, ha così commentato l'archiviazione: «Prendo atto che dopo la sollevazione della questione, si è provveduto a disporre la perizia sui tracciati di Poggio Ballone».

Chi non vuole archiviare il «caso Ustica» è invece Giannina Bonfietti, moglie del giornalista Alberto Bonfietti, una delle 81 vittime della strage. In un'intervista concessa in esclusiva al settimanale *Avvenimenti* (domani in edicola), la signora Bonfietti rivela un particolare inquietante: «Nel settembre 1981, quando andammo dal giudice Giorgio Santacroce (Pm nel processo *ndr*) per sapere a che punto erano le indagini, Santacroce ci disse che la strage di Ustica era un affare in cui c'entrava la politica...Disse anche che se la cosa non si sbloccava a livello politico, la verità su Ustica ce la saremmo sognata...Su questa vicenda, c'è stato un legame organico tra politici dell'epoca e magistratura».

Stamani, i familiari delle vittime di Ustica saranno ricevuti al Quirinale.

il manifesto
giovedì 21 giugno 1990

Il segreto dell'Alleanza

«Forse Usa, Gb e Francia ci hanno mentito su Ustica». Il capo del Sismi denuncia

L'ammiraglio Fulvio Martini davanti alla commissione stragi: «Nei confronti degli alleati, il servizio non ha alcun potere di controllo». Cossiga riconferma ai familiari il proprio impegno per la verità

di **Daria Lucca**

ROMA

L'interruttore del circuito pubblico si è chiuso per un paio di minuti, non di più. Ma le parole pronunciate in quel brevissimo tempo dall'ammiraglio Fulvio Martini hanno avuto il peso di un macigno. Perché, alla commissione parlamentare stragi che lo interrogava sulla strage di Ustica, il direttore del controspionaggio ha espresso i suoi dubbi sulla «sincerità» delle risposte a lui fornite da americani, francesi e inglesi. Offrendo la conferma che, quanto avvenne nei cieli italiani la sera del 27 giugno '80 (allora il Sismi era diretto da Santovito) sia un inconfessabile segreto dell'alleanza atlantica.

In un'audizione molto tesa – le pause e i silenzi dell'ammiraglio, come nel computo del tempo giocato in una partita, sono stati almeno l'80 per cento delle sue risposte – che lo ha visto rischiare persino l'ammonizione per reticenza, Martini ha tuttavia lasciato ai commissari una serie di tracce. Nel 1980, ha detto, il Mediterraneo era percorso da forti frizioni fra Libia e Francia e da altrettanto storiche tensioni fra Libia e Usa: «Tra noi e la Libia, c'erano invece gli alti e bassi soliti».

Noi, purtroppo, abbiamo regalato ai libici le succose informazioni sul modo in cui «perforare la difesa aerea italiana». Su questo episodio inedito, che va a tutto disdoro dell'Aeronautica militare, l'ammiraglio ha fornito i dettagli: «Dieci piloti italiani hanno prestato servizio presso l'aviazione libica, non se fossero ufficiali di complemento o effettivi».

Poi, la domanda cruciale, del commissario pci Antonio Bellocchio. Per ordine di Palazzo Chigi, l'anno scorso il Sismi ha chiesto ai servizi segreti di Francia, Inghilterra, Stati uniti, Grecia e Israele se ci fosse stato qualche loro aereo in volo, la sera della tragedia. Tutti, risposero di no, e gli inglesi precisarono per iscritto di «poter escludere anche un coinvolgimento libico». Le risposte le parvero sincere? Quando la tv a circuito chiuso viene staccata, l'ammiraglio precisa che probabilmente alcune non lo furono e, per l'esattezza, la sua sensazione è che furono poco veritiere quelle della Francia, dell'Inghilterra e degli Stati uniti. Perché? «Se fossero stati coinvolti avrebbero dato ugualmente la stessa risposta». E' un dubbio gravissimo, soprattutto perché riguarda tre alleati.

Il *tour de force* di Martini non è finito. Irritati dal suo silenzio (e forse sconcertati dalle sue ammissioni), i commissari l'hanno riconvocato per la prossima settimana, quando il direttore del Sismi dovrà presentarsi con tanto di documenti alla mano per chiarire i capitoli su cui è scivolato più d'una volta. Uno ha attratto in particolare l'interesse della commissione ed è l'inaspettata ignoranza sulla vicenda del terrorista nero Affatigato, usato all'indomani dell'incidente per depistare l'attenzione dal missile. In realtà, Affatigato non era sull'aereo ma in Francia, e i servizi di quel paese lo sapevano benissimo.

L'ammiraglio, in realtà, è sembrato voler dire molto più di quanto sia stato ufficialmente ammesso, come ha dimostrato nella replica finale: «E' stato il Sismi, nell'86, a sollecitare il recupero del relitto, non abbiamo né depistato né coperto la verità, né abbiamo ricevuto pressioni in questo senso. Piuttosto, mi domando che cosa potessimo fare di più, visto che verso gli alleati il servizio non ha alcuna possibilità operativa». In ogni caso, resta il fatto che, per tutta l'audizione, Martini non ha mai speso una parola per indirizzare la commissione verso l'ipotesi della bomba.

Di tutt'altro tenore le dichiarazioni del nuovo capo di stato maggiore dell'Aeronautica, Stelio Nardini che, facendosi intervistare da un contrammiraglio durante un dibattito sul tema «la difesa aerea, quale strategia per il domani», ha praticamente minacciato la commissione parlamentare: «Ricorderò benissimo i nomi di quei politici che senza sapere, come io non so, hanno dato giudizi sommari, né io per questo mi sentirò imputato». Il generale Nardini ha «conservato un copioso dossier sull'incidente del Dc 9» che lui non sa «come sia caduto». «Non lo so io e non lo sanno i giudici che stanno indagando», ha detto.

In una giornata che lascerà il segno, il caso Ustica è stato riaffrontato dal presidente della repubblica. Cossiga ha incontrato i familiari della vittime e, nel corso di un colloquio durato un'ora e mezzo, ha riespresso il suo impegno «ad operare – dice il comunicato del Quirinale – perché sia compiuto ogni sforzo da parte delle autorità competenti per l'accertamento della verità». In una conferenza stampa successiva all'incontro, la presidentessa dell'associazione familiari, Daria Bonfietti, ha spiegato che il presidente «ha ricordato di essere stato a capo del governo il giorno dell'incidente, ma ha precisato che allora la vicenda era per tutti, parlamento compreso, soltanto una 'tragica ovvietà'». Il capo dello stato ha poi accennato all'intenzione di occuparsi dei giudici titolari dell'inchiesta, scegliendo la sede che riterrà più appropriata, fra il Quirinale e il Consiglio superiore della magistratura. Un'intenzione che l'indipendente di sinistra Sergio De Julio ha così commentato: «Allora, sarebbe opportuno che Cossiga presiedesse il plenum del Csm che deciderà se archiviare o meno l'esposto presentato dagli avvocati di parte civile».

Nel frattempo, a palazzo di giustizia, il pm Giorgio Santacroce e il giudice istruttore Vittorio Bucarelli hanno interrogato la prima tornata dei militari in servizio, la sera dell'incidente, al radar di Poggio Ballone. A parte l'operatore al computer che non era in sala operativa, gli altri militari sentiti erano di leva e avevano quindi compiti secondari. Non hanno dunque fornito alcun elemento utile all'inchiesta. In compenso, l'avvocato Enrico Brugneri, ha dichiarato al giudice che vide passare, a Catanzaro, alle 21,30 del 27 giugno '80, un caccia a bassissima quota. Secondo Brugneri, poteva essere il Mig libico scoperto venti giorni dopo sulla Sila.

il manifesto
Giovedì 21 giugno 1990

«Su Ustica qualcuno ha mentito»

Il capo del Sismi chiama in causa americani, inglesi e francesi

di **Daria Lucca**

ROMA

Ammiraglio, i paesi interpellati sul caso Ustica sono stati sinceri? «Qualcuno penso di no», è la risposta – non priva di imbarazzo – dell'ammiraglio Fulvio Martini alla commissione stragi. Subito dopo, in seduta segreta, il direttore del Sismi precisa quella che chiama una «sensazione»: Francia, Inghilterra e Usa potrebbero non aver detto il vero, dichiarando di non aver avuto aerei in zona, quella tragica sera. Da che cosa lo deduce? «Se avessero avuto a che fare con questa storia, avrebbero dato la stessa risposta», replica l'ammiraglio. Più tardi, subissato dai rimproveri dei commissari per la sua reticenza – a volte inspiegabile – su alcuni capitoli precisi, Martini ha ripetuto: «Il Sismi che io ho diretto non ha depistato, né ha ricevuto pressioni per farlo. Certo è che, verso gli alleati, il servizio non ha alcuna possibilità operativa». Il capo del controspionaggio è stato riconvocato la prossima settimana per fornire risposte documentate, in particolare sull'episodio Affatigato.

Nel corso di un dibattito, nel frattempo, il capo di stato maggiore dell'Aeronautica ha usato parole di minaccia nei confronti della commissione stragi: «Ricorderò benissimo i nomi di quei politici che senza sapere, come io non so, hanno dato giudizi sommari, né io per questo mi sento imputato».

Al Quirinale, infine, il capo dello stato ha riconfermato ai familiari delle vittime il suo impegno «a operare nei limiti delle sue attribuzioni, perché sia compiuto ogni sforzo da parte delle autorità competenti per l'accertamento della verità nelle forme e nei modi propri dello stato di diritto, come stabilito dalla Costituzione e dalle leggi».

il manifesto
mercoledì 22 giugno 1990

Quell'aereo libico in Corsica

La sera di Ustica, si ferma ad Ajaccio un'ambulanza volante di Gheddafi

Un'ora dopo l'incidente, un volo sospetto ritira in ballo Francia e Libia. Reazioni imbarazzate alle dichiarazioni del direttore del Sismi. Cossiga convoca il ministro della giustizia

di **Daria Lucca**

ROMA

Con distacco, freddezza, quasi fastidio, l'ambasciata francese a Roma ha replicato ai dubbi espressi dal direttore del Sismi. «E' una sensazione, ma francesi e americani potrebbero non aver detto il vero, perché se fossero coinvolti in questa storia avrebbero dato la stessa risposta», ha dichiarato due giorni fa l'ammiraglio Fulvio Martini alla commissione parlamentare stragi. La perplessità, dunque, riguardava due paesi soltanto, i due maggiori e più vicini alleati. L'Inghilterra era tirata in ballo per una nota ugualmente evasiva, perché escludeva, senza esserne richiesta, «il coinvolgimento libico».

In realtà, nel delicato capitolo intitolato alla strage di Ustica, un triangolo è stato citato più d'una volta da Martini. Persino quando, con una battuta, l'ammiraglio ha rimbeccato i commissari parlamentari che lo accusavano di non essersi attivato a sufficienza: «E che cosa potevo fare? Infiltrarmi negli archivi segreti americani, francesi e libici?».

I vertici di questo triangolo che vede unite Parigi, Washington e Tripoli, ieri, non hanno battuto ciglio. Perlomeno ufficialmente. Dall'ambasciata francese, è stato smentita ancora una volta, in modo un po' seccato, «la presenza di mezzi militari nella zona dell'incidente». Ma al di fuori degli ambienti diplomatici, lungo canali meno ufficiali, la reazione di Parigi è sembrata molto più stizzita. E, da Roma, è stato mandato a dire ai francesi di non alzare la voce.

Parigi acquista, nel frattempo, un'importanza sempre più cruciale. Una conferma alla sua ipotizzata scarsa franchezza, viene dai colloqui telefonici della sera dell'incidente fra i controllori radar di Ciampino e Marsiglia. La scoperta è del perito di parte lesa, Paolo Miggiano, che ha notato, nella giungla di sigle aeree trasmesse da un radar all'altro, un aereo quantomeno sospetto.

Un'ora dopo la tragedia, Roma e Marsiglia parlano di un «Malta, 5A-DDY». Via telefono, Marsiglia comunica a Ciampino: «Partenza da Ajaccio alle 22,05, stimato Alghero ai 23». Qual è la destinazione del volo? Viene detto dagli stessi francesi: «Ho del traffico in partenza per Tripoli», dice il controllore d'oltralpe.

La ragione per cui quel volo può suscitare molte perplessità, anche se avviene molto più tardi, è la sua sigla. Nel linguaggio aeronautico, le iniziali «5A» indicano la Libia. Dunque, l'aereo era libico. Le tre lettere seguenti, poi, lo identificano come un aviogetto della «Air ambulance» di Tripoli. La compagnia esiste tuttora è, secondo gli operatori radar italiani, oggi è famosa in particolare perché trasmette i piani di volo per via diplomatica. Lo faceva anche allora? E soprattutto, l'«Air ambulance» è un servizio di pronto soccorso aereo o nasconde qualcos'altro? Spesso, va ricordato, certi voli dei servizi segreti vengono mascherati da innocue coperture.

Nel 1990, la sigla 5A-DDY indica un Beechcraft 200, un bimotore a turboelica. Nel 1980, che aereo venne usato per quel volo da Ajaccio a Tripoli? La torre di controllo dell'aeroporto corso ci ha detto, al telefono, che a partire da quell'anno le relazioni «aeronautiche» fra Libia e Francia divennero molto tese. Tanto che, negli anni immediatamente successivi, la polizia aerea di Ajaccio ha istituito un registro speciale. Un registro che conserva a tutt'oggi i dati, se è vero quanto ha dichiarato (dopo una ricerca di un minuto d'orologio), l'agente della polizia aerea che ci ha risposto: «Sì, era libico, diretto a Tripoli, proveniente dall'aeroporto di Borgeais e fermatosi qui per uno scalo tecnico e per rifornimento». Ma che aereo era? «Un elicottero». E chi c'era a bordo? «Solo l'equipaggio». Secondo la polizia francese, l'elicottero dell'ambulanza volante era andato in Francia forse per una revisione. C'è un dettaglio che lascia perplessi in questa ricostruzione, ed è che il volo Ajaccio-Tripoli viene stimato a una quota di 27.000 piedi – informazioni che si scambiano gli operatori radar fra Roma e Marsiglia – pari a 8.000 metri. Una quota eccessiva, per un elicottero.

Gli elementi sospetti, per il 5A-DDY, sono tre. Innanzitutto, che lo scambio di dati fra centri radar su quel volo s'interrompe dopo i cosiddetti «stimati». Nel momento in cui dovrebbe trovarsi lungo la Sardegna, Ciampino non ne parla più. Insomma, l'aereo sembra sparito. In aggiunta, la presunta «Air ambulance» potrebbe rientrare, a causa di quei canali diplomatici con cui trasmette i suoi programmi, nella categoria «Vip a bordo». Infine, come non ricordare che Muammar Gheddafi, davanti alle telecamere, disse che il suo «aereo era in volo diretto verso l'Italia per una revisione»? Allora, fu proprio l'Alitalia a smentire, dichiarando che le revisioni agli aerei di Gheddafi le effettuavano i francesi.

Preso l'impegno con i familiari delle vittime, intanto, il presidente della repubblica ha già fatto la prima mossa. Mentre il Csm ha definitivamente archiviato l'esposto delle parti civili contro i giudici dell'inchiesta, Francesco Cossiga ha ricevuto ieri al Quirinale il ministro della giustizia Giuliano Vassalli. Il tema del colloquio, sono state le proteste dei parenti sulle lungaggini dell'indagine, come si intuisce dalle poche righe del comunicato ufficiale. Un'ennesima prova, se ancora ce ne fosse bisogno, è l'aereo libico in volo dopo l'incidente la cui presenza viene scoperta a dieci anni di distanza. Val la pena di ricordare, infatti, che la trascrizione delle bobine telefoniche dei centri radar è stata ordinata dai giudici soltanto nove mesi fa e su richiesta dei difensori dei militari incriminati.

Il tempo trascorso è al centro del commento del socialdemocratico Filippo Caria: «In questo senso non sono più ammesse reticenze e tantomeno minacce implicite a parlamentari e giornalisti, come quelle del capo di stato maggiore dell'Aeronautica». Le dichiarazioni dell'ammiraglio Martini hanno colpito in particolare il socialista Rino Formica: «Questo è un paese assurdo, quando io dicevo queste cose mi davano del pazzo».

il manifesto
venerdì 22 giugno 1990

La Francia risponde col silenzio assoluto

di **A. M. M.**

PARIGI

I giornali italiani titolano in prima pagina che «gli alleati hanno mentito». È il capo dei servizi segreti che lo dice. Ma gli alleati, almeno la Francia non provano che ci sia ragione di reagire. Ieri, al ministero della difesa, che dovrebbe essere interessato al caso, si limitavano a rispondere: «Niente da dire». Al massimo ci si poteva rivolgere al Quai d'Orsay, cioè al ministro degli esteri. Ma, anche qui, silenzio. Addirittura, dicono, «ci stupiremmo se ci fossero reazioni da parte del ministero degli esteri».

Sulla stampa francese – e la cosa stupisce di più – stesso silenzio. Il settimanale *Le Canard Enchainè* ha sottolineato l'anomalia. Anzi, il *Canard* scrive: «Autore presunto del tiro, un aviatore francese, in missione per i nostri servizi segreti. L'aereo del colonnello Gheddafi, che doveva seguire la stessa rotta del Dc9 italiano, era l'obiettivo a cui si mirava».

In Francia, solo un giornale, oltre il *Canard*, ha seguito il caso. Si tratta di un settimanale politico, *Politis*, schierato a sinistra. Parla di un'azione che coinvolgerebbe i servizi segreti francesi, sotto la presidenza di Valéry Giscard d'Estaing. Una tesi precisa, che smentisce l'altra ipotesi che nel passato era circolata in Francia: un errore dovuto a un missile francese lanciato durante manovre aeree sui cieli di Ustica.

«Fondate o no, tali accuse –scrive il *Canard* – avrebbero forse meritato una qualche attenzione da parte dei media, di solito così appassionati alle storie degli spioni, una reazione immediata del governo francese». Dopo tutto, se la storia fosse vera, sarebbe, per il numero di vittime, 81 volte più grave che un certo affare Greenpeace (un caso che ha appassionato i giornali, che ha avuto come protagonista un governo socialista e si è concluso con la morte di un membro di Geenpeace che voleva controllare gli esperimenti nucleari francesi nei mari del sud).

La Francia, inoltre, non è solo stata tirata in ballo per quest'ipotesi di responsabilità del lancio del missile che ha ucciso il 27 giugno 1980 ottantuno persone. L'ammiraglio Martini, il capo del Sismi, le cui parole di ieri hanno lasciato indifferenti le autorità francesi, non solo ha chiamato in causa i servizi d'oltralpe ma ha anche espresso stupore per il fatto che, con questi sospetti in corso, il recupero della carcassa del Dc9 sia stato affidato proprio ad una società francese, l'Ifremer (tra l'altro, gli americani sono stati incaricati di esaminare la scatola nera).

il manifesto
sabato 23 giugno 1990

Ustica, consulto al Quirinale

Mantenendo la promessa fatta ai parenti delle vittime, il presidente chiede al capo del governo la massima collaborazione. Il consulto ha toccato anche il delicato tasto degli alleati poco sinceri?

di **Daria Lucca**

ROMA

Di Ustica, il presidente della repubblica Francesco Cossiga ha parlato ieri per più di un'ora con Giulio Andreotti. Sull'inchiesta giudiziaria intitolata alla strage aerea del 1980, di cui sta per ricorrere il decennale, Cossiga si è poi intrattenuto con il presidente del tribunale di Roma, Carlo Minniti, e con il procuratore capo, Ugo Giudiceandrea. Se al via vai dal Quirinale si aggiunge il colloquio di due giorni fa con il ministro della giustizia Giuliano Vassalli, quello di Cossiga ha l'aria di un vero e proprio intervento, a conferma della promessa fatta ai familiari delle vittime incontrati mercoledì scorso.

Quantomeno, è il segno di una «sensibilità particolare», come dicono fonti della presidenza, secondo cui Cossiga «come capo dello stato non può mancare a questa domanda di giustizia così impellente, chiara, evidente». Che cosa si sono detti, ieri, i due massimi responsabili del paese? Al capo dell'esecutivo, il presidente ha rinnovato la richiesta di curare al massimo la collaborazione con gli organi inquirenti. E' una lagnanza, questa della mancata collaborazione, che i parenti delle vittime hanno espresso in modo piuttosto forte riferendosi soprattutto a certi atteggiamenti degli stati maggiori aeronautici che, se non come interferenza, sono suonati come orientamento non richiesto.

L'invito al presidente del consiglio è giunto in un momento particolarmente opportuno, visto che l'avvocatura dello stato che da lui dipende aveva appena finito di chiedere, a Palermo, la «prescrizione» della causa per risarcimento dei danni intentata dai familiari di tre delle 81 vittime del disastro.

Né Cossiga e Andreotti possono aver evitato il tasto toccato dall'ammiraglio Fulvio Martini. Fra gli alleati consultati a proposito dell'incidente di Ustica, qualcuno potrebbe aver mentito. Per l'esattezza, la «sensazione» del direttore del Sismi, come lui stesso l'ha definita, è che le risposte americane e francesi «sarebbero state sempre uguali, anche se quei paesi fossero coinvolti nella storia». E' quindi probabile che nel colloquio si sia accennato all'eventuale modo di ricontattare i governi alleati.

Più o meno in contemporanea, l'ambasciata inglese ha smentito qualsiasi coinvolgimento della Gran Bretagna nell'incidente, negando «categoricamente» la presenza di suoi mezzi militari sulla scena della strage. I francesi avevano già replicato, attraverso un portavoce diplomatico, ripetendo la smentita ormai risalente al 1986.

La convocazione dei capi degli uffici giudiziari, invece, punta al capitolo penale. Sono trascorsi dieci anni e l'inchiesta ristagna. Soltanto l'altro ieri, il giudice istruttore e il pubblico ministero hanno finalmente interrogato alcuni dei militari in servizio al centro radar di Poggio Ballone, sulla costa toscana. A parte il fatto che gli interrogatori sono cominciati dai soldati di leva che poco erano tenuti al corrente delle vicende di sala operativa, resta inspiegabile perché quel radar sia stato preso in considerazione così tardi.

La lentezza dell'indagine (4 anni per formalizzarla, nessun collegio peritale nominato fino all'85), è già stata la causa di un esposto presentato dagli avvocati di parte civile al Consiglio superiore della magistratura che, giusto due giorni fa, ha archiviato il caso considerando illegittimo qualsiasi intervento in un'inchiesta ancora aperta.

Intanto, imperversa la polemica sui piloti italiani che, assunti dall'aviazione libica, avrebbero insegnato al nemico qualche trucco per «perforare la difesa aerea nazionale».

il manifesto
giovedì 28 giugno 1990

Cercate a Parigi e Washington

Ustica, l'ammiraglio Martini insiste nella sua ipotesi

Il direttore del Sismi ascoltato per la seconda volta in commissione stragi. Nuova smentita dalle ambasciate americana e francese. Il ministro della difesa: «Concludiamo il recupero del relitto»

di **Daria Lucca**

ROMA

I libici non sono stati perché i loro Mig, al tempo, non avevano l'autonomia sufficiente a raggiungere il medio Tirreno e a tornare alla base: «Altrimenti, non c'è che da pensare a una missione suicida». E questa ipotesi, non convince l'ammiraglio Fulvio Martini. Per la seconda volta nel giro di una settimana, il direttore del Sismi ha tenuto banco davanti alla commissione parlamentare stragi. Richiamato a Palazzo San Macuto a rispondere, per conto dei servizi segreti, sulla strage di Ustica, Martini ha regalato ai commissari la sua consulenza nell'inconfessabile giallo internazionale che la sera del 27 giugno '80 costò la morte di 81 persone.

L'audizione, durata più di quattro ore, giudicata «soddisfacente» persino dalle opposizioni, ha visto il presidente Libero Gualtieri ordinare, in almeno 15 occasioni, la chiusura del circuito televisivo interno. Ed è proprio nei periodi in seduta segreta che Martini ha esposto le ragioni deduttive secondo cui, alla resa dei conti, i potenziali responsabili dell'incidente sono soltanto due: la Francia e gli Stati uniti.

In sostanza, l'ammiraglio si è attenuto alle possibilità logistiche: «Noi non avevamo aerei in volo, i libici no perché la zona è troppo lontana dalle loro capacità del tempo, gli inglesi nemmeno perché nell'80 non potevano più disporre dell'appoggio maltese». Dunque, se per ipotesi il Dc 9 Itavia è stato abbattuto da un missile, a tirarlo possono essere stati soltanto francesi o americani. Francia e Usa sono le uniche due nazioni le cui forze armate sono in grado di operare nella zona dell'incidente. E, per non essere imparziale, appioppa il 50 per cento delle probabilità agli uni e agli altri.

Con gli alleati, il direttore del Sismi non è stato affatto tenero. In un momento successivo, l'indipendente di sinistra gli ha chiesto perché mai, se i libici sono le eventuali vittime della manovra, non hanno mai fornito le prove contro i responsabili. «Non tutto è in bianco e nero», ha risposto un po' sibillino l'ammiraglio. Poi ha spiegato: «I francesi hanno tutt'ora forti interessi in Libia e al tempo garantivano la manutenzione degli aerei di Tripoli. L'Italia aveva là almeno 1.800 residenti e l'Inghilterra addirittura 4.800».

Anche gli Usa, nonostante la politica ufficiale anti-gheddafi, intrattenevano relazioni economiche obbligate: «D'altra parte – ha aggiunto Martini – il colonnello paga tuttora con grande puntualità le *royalties* alle compagnie petrolifere, persino le più piccole». In qualche modo, «Gheddafi ha quindi contribuito a finanziare la campagna elettorale dell'attuale presidente degli Stati uniti». Sul filo di simili ragionamenti, ha proseguito il capo del Sismi, «si potrebbe dire che se avessi avuto un figlio in Ciad nell'80, ad ammazzarlo sarebbe stato un aereo francese».

Molto meno brillante, il ministro della difesa Mino Martinazzoli – sentito nel pomeriggio, dopo l'ammiraglio – si è limitato a chiedere alla commissione un parere sull'eventualità di recuperare la parte mancante del relitto. Dal fondo del mare, infatti, sono stati riportati in superficie solo i due terzi del Dc 9. Il ministro ha poi espresso «tutta la sua stima» per i capi di stato maggiore della difesa, Corcione, e dell'aeronautica, Nardini, nonostante le recenti e pesanti critiche che entrambi hanno mosso alla commissione parlamentare. Il primo ha riconosciuto soltanto ai giudici la legittimità d'indagine, il secondo ha minacciato «tutti i nomi dei politici che hanno accusato senza sapere».

Martinazzoli ha suggerito una seconda ricerca del relitto perché ha letto «considerazioni secondo cui sarebbe importantissimo recuperare anche quello che è rimasto giù che sarebbe la parte più significativa». L'idea non ha incontrato il plauso generale e qualcuno ha anche fatto notare che l'operazione porterebbe via molto tempo senza alcuna preventiva garanzia di successo.

Non sono in pochi, infatti, a sospettare che sul fondo del mare sia rimasto ben poco, se è vero che quei fondali sono stati attentamenti ripuliti, in successivi passaggi, da chi non aveva interesse a far trovare la verità. Fra l'altro, un'ulteriore missione sottomarina potrebbe difficilmente essere affidata alla Ifremer, la società francese che ha eseguito il primo recupero. I sospetti che gravano oggi sulle forze armate di quel paese – oltre alla ormai provata connessione che lega la Ifremer ai servizi segreti di Parigi – renderebbero inopportuno l'incarico.

Gli interventi del presidente della repubblica, intanto, hanno già sortito un primo effetto. Con la documentazione consegnatagli l'altro giorno da Cossiga, il vicepresidente del Consiglio superiore della magistratura ha chiesto alla prima commissione referente di riaprire il caso Ustica. Per la prossima settimana, dunque, l'organo del Csm ha inserito all'ordine del giorno una nuova discussione sulla vicenda. Il fascicolo sui giudici Giorgio Santacroce e Vittorio Bucarelli era appena stato archiviato.

il manifesto
mercoledì 29 giugno 1990

La verità del Sismi dai giudici

Ustica, interrogato l'ammiraglio Martini. Le accuse agli alleati

Il capo del Sismi con i giornalisti smentisce, ma davanti ai magistrati conferma quello che ha già detto ai parlamentari: «l'ipotesi di lavoro» su Ustica è quella della responsabilità francese o Usa

ROMA

E' proprio vero, ieri l'ha ripetuto anche ai magistrati dopo averlo detto ai parlamentari della commissione d'inchiesta: «l'ipotesi di lavoro» su Ustica sul quale si muoverebbe il responsabile del Sismi, ammiraglio Fulvio Martini, è quello di una responsabilità di Francia o Stati uniti. E' archiviata la bomba, è escluso il coinvolgimento libico. Rimangono poche alternative, anche se con i giornalisti che assediavano gli uffici dei giudici Bucarelli e Santacroce, Martini è stato evasivo quanto possibile: «Io non ho accusato nessuno degli alleati... Su questo non ci sono dubbi, non ho alcun sospetto su americani e francesi». Certo, con i due magistrati non ha parlato di sospetti ma di «ipotesi di lavoro»: argomentate, comunque, e non campate per aria. Quanto basta per ritenere che i servizi segreti italiani abbiano deciso di uscire dal decennale silenzio.

Anche con i magistrati, in due ore e mezzo di interrogatorio, Martini è andato per esclusione: i libici non avevano nel 1980 aerei da caccia con sufficiente autonomia, gli inglesi non avevano in Italia basi operative. Poi ha usato una formulazione contorta: se fosse vero il coinvolgimento di Francia o Usa, si potrebbe ritenere «al 50 per cento» che uno dei loro aerei abbia lanciato un missile.

Altrettanto netta l'esclusione operata dal prefetto Malpica, responsabile del Sisde, interrogato dai magistrati subito dopo Martini. In una ventina di minuti, Malpica ha spiegato perché i servizi italiani ritengono infondata qualsiasi ipotesi di bomba a bordo del Dc9. L'aereo Itavia aveva due ore di ritardo, quindi un ordigno a tempo sarebbe dovuto esplodere sulla pista di partenza, a Bologna. Un ordigno regolato sul raggiungimento di una determinata quota, invece, sarebbe esploso prima: il Dc9 aveva toccato tutte le quote prima di arrivare su Ustica. Solo deduzioni logiche? Forse, ma non di una fonte qualsiasi.

Del resto, i due responsabili attuali dei servizi segreti stanno ripetendo queste cose ormai in troppe occasioni. Il senatore comunista Francesco Macis, che fa parte della commissione d'inchiesta, ha confermato che anche in quella sede l'ammiraglio Martini si è finalmente sbilanciato: «Abbiamo avuto l'impressione di un atteggiamernto di collaborazione e anche di apertura nei confronti di ipotesi che fino a oggi venivano respinte o demonizzate. Insomma, l'ipotesi missile è stata esaminata con attenzione e credo che le sia stato dato un contributo importante». La direzione di marcia, a questo punto, è segnata. Si può accantonare la tesi deviante della bomba.

Le deposizioni di Martini sembrano destinate a innescare una serie di reazioni a catena. Franco Mazzola, senatore democristiano, è stato per esempio tirato in ballo dall'ammiraglio in quanto sottosegretario ai servizi segreti il 19 dicembre 1980. Martini ha riferito di una informativa del Sismi a proposito di Ustica inviata già in quella data, proprio a Mazzola. «Non so a quale documento o lettera si possa essere riferito l'ammiraglio – ha replicato ieri il senatore dc – non ho mai ricevuto alcuna informativa dai servizi e mi stupisco che adesso, dopo dieci anni, Martini esibisca documenti che mi sarebbero stati inviati. Il silenzio di tutti questi anni – ha aggiunto Mazzola – rende inquietante questa improvvisa ricomparsa di carte».

Anche al Csm il caso Ustica è destinato a riaprirsi, dopo l'affrettata archiviazione decisa solo pochi giorni fa. La prima commissione aveva deciso allora di non aprire alcuna inchiesta sul comportamento dei giudici Bucarelli e Santacroce, accusati da più parti di non aver tenuto in alcuna considerazione gli elementi che potevano essere raccolti interrogando gli avieri di servizio al centro radar toscano di Poggio Ballone. Ora la stessa commissione deve di nuovo occuparsi della vicenda, visto che il Quirinale ha «girato» al Csm il dossier sulla strage inviatogli dai familiari delle vittime. «Ora – si dice negli ambienti di palazzo dei Marescialli – sarà impossibile una ulteriore archiviazione». Bucarelli e Santacroce, come minimo, saranno convocati per fornire chiarimenti sul proprio comportamento.

Il problema, comunque, è riuscire a proseguire le indagini su tutti i fronti. C'è innanzi tutto un problema riguardante la commissione parlamentare, quella che fino ad ora si è rivelata la sede più prolifica di chiarimenti: il suo mandato istruttorio, secondo la legge, si avvia alla scadenza. Lucio Toth, il capogruppo della Dc in commissione, ha ribadito ieri una serie di richieste già rivolte al governo: «All'esecutivo – ha dichiarato Toth – chiediamo una norma di legge che consenta di prolungare il rito istruttorio al di là della scadenza prevista per le istruttorie riguardanti il reato di strage. Poi il governo deve procedere al recupero di tutte le parti del Dc-9 rimaste in fondo al Tirreno. Infine, occorre intraprendere passi diplomatici al massimo livello per ottenere dai governi dei paesi, alleati e non, notizie comunque in loro possesso sulla vicenda di Ustica».

il manifesto
sabato 30 giugno 1990

La menzogna di Ustica

Cossiga ai familiari delle vittime: non mi hanno detto la verità

Il presidente non crede che nell'80, come capo del governo, gli abbiano detto la verità su Ustica. Lo ha fatto capire durante un incontro con i parenti delle vittime. «Giallo» su una frase di Cossiga

di **Stefano Menichini**

ROMA

Sull'incontro di ieri al Quirinale era sorto anche un equivoco, dissipato in serata dalla stessa presidenza della repubblica. Ma l'ora di colloquio ha comunque rivelato l'esistenza di dubbi molto concreti da parte di chi, dieci anni fa, era a capo del governo. «Ho avuto la netta impressione – racconta il deputato della sinistra indipendente Sergio De Julio, presente all'incontro – che il presidente si sia sentito preso in giro da chi lo doveva informare del reale svolgimento dei fatti». Sembra di capire che «preso in giro» sia un'espressione realmente usata nel colloquio.

Nel pomeriggio di ieri questo incontro sembrava destinato a diventare «la vera svolta» nel giallo di Ustica: in una conferenza stampa, infatti, la presidente dell'associazione, Daria Bonfietti, aveva attribuito a Cossiga un esplicito convincimento sull'abbattimento del Dc9, che sarebbe stato definito «un'azione di guerra aerea nei nostri cieli, della quale le autorità politiche non vennero informate». In serata, il Quirinale ha rettificato: mai espressa una valutazione del genere, anzi nel corso del colloquio Cossiga ha riferito ai tre ospiti «di non essersi formato alcun giudizio sull'accaduto e che anche se si fosse formato un convincimento personale, non avendo egli né compiti, né responsabilità, né mezzi per accertare la verità, non avrebbe avuto il diritto di esprimerla pubblicamente, anzi avrebbe avuto il dovere di astenersi dal comunicarla». L'equivoco, secondo il Quirinale avvenuto in buona fede, sarebbe nato dall'errata interpretazione di una frase del presidente, che avrebbe solo citato la tesi «della battaglia aerea nel cielo di Ustica» aggiungendo che «se il governo ne fosse stato tenuto all'oscuro, ciò sarebbe da considerare fra l'incomprensibile, l'incredibile ed il grave».

A questo proposito, in effetti, c'è nella smentita ufficiale una conferma importante. Tra i motivi dell'interesse di Cossiga per Ustica viene infatti citato – oltre al dovere verso la verità e verso le vittime – anche «l'interesse a sapere se egli e il governo dell'epoca siano stati tenuti all'oscuro da chi e su che cosa». «Ne ho tratto una grave impressione – racconta De Julio – e cioè che il presidente sia conscio che all'epoca della tragedia ci siano stati pezzi dello Stato che sono andati per proprio conto».

Il colloquio era stato deciso dallo stesso Cossiga, che voleva annunciare l'esaurimento della «fase pubblica» del proprio interessamento su Ustica, soprattutto dopo i rimproveri per «gli *show* e l'interventismo». Rispettando «tutte le competenze», Cossiga ha detto di aver negli ultimi giorni attivato tutti gli interessati, assicurando che comunque continuerà a occuparsi della vicenda.

il manifesto
mercoledì 4 luglio 1990

Il radar della Saratoga vide l'incidente

Lo rivela il comandante della portaerei. La commissione convoca Amato e Rognoni

Il comandante della portaerei Saratoga rivela al Tg *2* che, la sera di Ustica, i radar della sua nave erano accesi. E che, il giorno successivo, i superiori li portarono via. C'è dunque un ulteriore documento che ha registrato gli avvenimenti della tragedia? La commissione stragi chiama Giuliano Amato, Virginio Rognoni e il presidente della commissione ministeriale, Carlo Luzzatti, che nell'80 indagò sull'incidente. Cossiga convoca Martinazzoli.

di **Daria Lucca**

ROMA

Uno dei radar della portaerei americana Saratoga era acceso, «gli addetti notarono qualcosa» e, soprattutto, il giorno successivo all'incidente di Ustica, uno dei comandanti della Sesta flotta salì a bordo, chiese i nastri delle registrazioni e li prese in consegna. E' il succo dell'intervista a James H. Flatley, mandata in onda ieri dal Tg *2*. Al tempo della tragedia, Flatley era il comandante della portaerei.

Le dichiarazioni dell'ufficiale della U.S. Navy, oggi in congedo, sono particolarmente interessanti se si tiene conto di alcuni fattori. Per cominciare, la sera del 27 giugno '80 la Saratoga era ancorata nella rada di Napoli dove era giunta quattro giorni prima. Nei mesi scorsi, la posizione della nave ha diviso gli esperti in due schieramenti, con il prevalere dell'ipotesi che una portaerei in rada tenga i radar spenti per non disturbare le trasmissioni tv. Flatley, che quella sera era presente, è la prima fonte ufficiale a smentire ogni dubbio.

La Saratoga era sì in parziale manutenzione, ha detto l'ammiraglio al Tg *2*, ma uno dei radar era in funzione. Il personale, ricorda Flatley, notò qualcosa anche perché, quella sera, «c'era molto traffico in cielo».

Il secondo elemento fornito da Flatley è la speranza che il nastro di quelle registrazioni sia ancora custodito da qualche parte, visto che i superiori dell'allora comandante si premurarono di metterlo sotto chiave fin dalle 24 ore successive alla tragedia.

Il terzo fato, infine, è la disponibilità stessa dimostrata da Flatley nel rispondere. Da un anno, infatti, l'ex ammiraglio era rincorso dalla stampa. In altre occasioni, era sembrato che l'ufficiale non fosse autorizzato a parlare. Persino alla commissione parlamentare stragi, che aveva fatto un sondaggio informale, erano tornate risposte negative circa una sua eventuale audizione. L'intervista sembra quindi inquadrarsi nel ciclo degli ultimi episodi che, a partire dalle opinioni del direttore del Sismi, hanno aperto uno spiraglio verso la risoluzione finale.

Sta di fatto che, dopo la chiamata in causa di Martini (in teoria, solo americani e francesi hanno la possibilità di lanciare un missile nel Tirreno), le autorità Usa hanno improvvisamente ricordato dettagli che, per dieci anni, avevano invece totalmente rimosso.

Ieri pomeriggio, la commissione stragi ha stabilito tre nuove audizioni. Saranno chiamati il socialista Giuliano Amato (sottosegretario alla presidenza del consiglio che si attivò per il recupero del relitto del Dc 9), il dc Virginio Rognoni (ministro della giustizia che stanziò i fondi per il recupero) e il presidente della commissione del ministero trasporti, Carlo Luzzatti, peraltro già passato davanti ai commissari di San Macuto. In questa nuova tornata, la più utile potrebbe rivelarsi l'audizione di Amato. Fu lui, infatti, a denunciare «una verità tenuta in qualche cassetto» all'insaputa dello stesso governo.

Nel pomeriggio, infine, il presidente Cossiga ha convocato il ministro della difesa. Non ci sono conferme che il colloquio sia stato dettato dal caso Ustica.

il manifesto
sabato 7 luglio 1990

STRAGI

«Su Ustica mi hanno depistato»

Cossiga spara a zero su chi ha coperto l'abbattimento del Dc-9

di **Daria Lucca**

ROMA

Angoscia, delusione, impazienza, ma soprattutto rabbia. Con questi sentimenti, il presidente della Repubblica ha chiesto al presidente della commissione parlamentare stragi, Libero Gualtieri, di lavorare in modo «trasparente e credibile» per accertare le responsabilità politiche, amministrative e disciplinari del caso Ustica.

Nel resoconto delle osservazioni presidenziali, reso noto ieri ma riferito al colloquio della scorsa settimana, Francesco Cossiga si dice tanquillo della propria coscienza. Anzi, esprime la «rabbia che tuttora genera il ricordo del fatto che il governo, al tempo della tragedia, insieme al parlamento unanime e all'opinione pubblica, furono in qualche modo fuorviati». Dunque, sulle reali cause dell'incidente al Dc 9 Itavia e sulla morte di 81 persone, qualcuno depistò anche l'esecutivo e il suo capo. Che allora era proprio Cossiga.

Alla commissione, il capo dello stato chiede di chiarire «che cosa per fatalità, incompetenza, o peggio per intenzione di uomini...non abbia funzionato nel'apparato statale, civile o militare», «se la sovranità territoriale fu violata e da chi e da che cosa», di sincerarsi «se la mala intenzione o colpa resero possibile la violazione (ad esempio: insufficienze della rete radar militare e civile), indicando al parlamento e al governo le misure politiche e tecniche perché questo non possa più accadere».

«Ustica, caso eccezionale»

il manifesto
sabato 7 luglio 1990

Cossiga: è stata messa in dubbio la capacità dello stato di fare giustizia

Nel resoconto del colloquio con il presidente della commissione stragi, il capo dello stato ripete che il «governo venne fuorviato» e chiede di accertare eventuali «violazioni della sovranità territoriale»

di **Daria Lucca**

ROMA

Le ombre, le incertezze e, non ultimo, il clamore che tuttora lo circondano, rendono quello di Ustica non solo un caso politico o giudiziario, ma «eccezionale». L'aggettivo è del presidente della repubblica, ed è stato usato durante il colloquio che Francesco Cossiga ha avuto la scorsa settimana con il presidente della commissione parlamentare stragi, Libero Gualtieri: «Un caso che ormai ha investito la credibilità delle istituzioni, poiché ha revocato in dubbio la capacità dello stato di rendere giustizia».

Il presidente non usa mezze parole, in nessuno dei capitoli toccati durante l'incontro. Ne è testimonianza, il resoconto delle osservazioni svolte da Cossiga diffuso ieri dalla stessa commissione parlamentare.

Dalla tragedia di Ustica, da quegli 81 morti senza giustizia, il capo dello stato si sente «profondamente angosciato». Come uomo e come responsabile costituzionale. Speranza, delusione, dubbio, impazienza e rabbia sono i sentimenti che lo muovono: «Anche perché era presidente del consiglio dei ministri, capo dell'esecutivo, nel momento in cui la tragedia avvenne, presto seguita da un'altra oscura tragedia, la strage di Bologna». Dunque, Cossiga risponde apertamente a quanti, nel recente passato, hanno «insinuato, sospettato o mormorato» nei suoi confronti.

E ai sussurri replica «non senza disgusto ma con doverosa umiltà» di sentirsi tranquillo: «Se avesse la coscienza di avere una qualche politica responsabilità nel caso, o se solo ritenesse che, anche ingiustamente, la sua persona, la sua presenza nel più alto ufficio della repubblica, fosse stata o fosse di ostacolo, anche solo pretestuoso, all'accertamento della verità per l'individuazione e la punizione dei colpevoli in ogni ordine di responsabilità, avrebbe come si dice 'sgomberato il campo'». E il documento ricorda che Cossiga «non è uomo che queste cose le dica ma poi non le faccia, senza bisogno che altri glielo chieda». E' un esplicito riferimento alla decisione successiva all'omicidio di Aldo Moro, quando si dimise da ministro dell'interno.

La sua certezza, scive il Quirinale, si «alimenta» di un altro sentimento: «La rabbia che tuttora genera il ricordo del fatto che il governo, al tempo della tragedia, insieme al parlamento unanime e all'intera opinione pubblica, furono in qualche modo fuorviati». E' un'affermazione grave, già emersa nel colloquio fra il presidente e i familiari delle vittime.

Poi, il presidente si è soffermato su un tema che, da sempre, gli sta a cuore, quello delle regole e delle garanzie nel processo di accertamento dei fatti e delle colpe. Le inchieste «parallele e separate» della magistratura e della commissione gli suscitano qualche «timore e perplessità», soprattutto per l'eventuale «conflitto fra istituzione parlamentare e ordinamento giudiziario».

Tuttavia, «il presidente non può certo dare istruzioni» alla commissione, «ha solo il potere-dovere di esprimere il suo avviso, dare consigli, mettere in guardia e anche di essere informato».

Di che cosa? Per quanto riguarda la commissione, «dei fatti che possano immediatamente e direttamente interessare la sua responsabilità e le sue competenze di capo dello stato: ad esempio, ove la commissione avesse raccolto notizie inerenti alla sicurezza interna e alla difesa nazionale, oppure, sul piano delle relazioni internazionali, notizie relative a pericoli per le istituzioni per scongiurare i quali il capo dello stato debba attivarsi».

Alla commissione, ribadisce Cossiga, spetta la «ricerca dei fatti», «il giudice ordinario indaga sulle persone». La prima, proprio «per il peso politico» delle sue sentenze «contro cui non vi è appello o ricorso», richiede «grandissimo impegno ed esemplare rigore intellettuale, politico e morale». I secondi, devono cercare «non una verità ma la verità». Questo s'ha da fare anche una modifica dei termini di chiusura delle inchieste secondo il nuovo codice, se necessario.

Ma quel che sembra preoccupare maggiormente il presidente è il pericolo di una sorta di giustizia politica. Infatti, il presidente cita gli esempi delle storiche coppie Saint Just-Luigi XVI e Maurras-Dreyfus, accusatori e accusati, come modelli da non imitare: «Nessuno oggi punta a questo tipo tremendo di giustizia, anche se esso ha avuto periodi, si fa per dire, in fasi specifiche della storia della società».

L'invito a operare con «prudenza» ai due inquirenti, magistratura e parlamento, non va comunque inteso come un limite: «Si tratta, molto semplicemente, di un appello a nulla trascurare».

E nell'appello, Cossiga elenca i dubbi che la commissione dovrà chiarire. Bisognerà alla fine sapere, ad esempio, «che cosa, per fatalità, per oggettiva incompetenza o per colpa o peggio per intenzione di uomini, o anche per leggerezza o per male inteso senso di corpo o addirittura per male inteso senso dello stato, non abbia funzionato nell'apparato statale, civile e militare». Qui, il presidente chiede di «individuare eventuali responsabilità politiche, amministrative comprese quelle disciplinari».

Il presidente invita anche ad «accertare se vi siano state disfunzioni della pubblica amministrazione che, per incompetenza o negligenza o dolo di alcuno, abbiano ostacolato o ritardato, anche solo oggettivamente, l'accertamento della verità». Infine, che si appuri «se la sovranità territoriale fu violata e da chi e da che cosa». Sincerandosi «se mala intenzione o colpa resero possibile la violazione (ad esempio: insufficienze della rete radar militare e civile), indicando al parlamento e al governo le misure politiche e tecniche perché questo non possa più accadere».

Le conclusioni «trasparenti, comprensibili e credibili» della commissione, eviteranno «non solo il pericolo di strumentalizzazione politica di un così doloroso caso, ma anche, ciò che più conta, le apparenze di strumentalizzazione».

il manifesto
giovedì 12 luglio 1990

Gli Usa fotografarono il relitto

Ustica, Amato rivela: «Lo fecero prima del recupero». Il giudice nega

L'ex sottosegretario davanti alla commissione: «Bucarelli mi parlò di fotografie americane al relitto del Dc 9 prima del recupero». I generali Pisano e Tascio gli mentirono, aggiunge Amato

di **Daria Lucca**

ROMA

Nel corso degli anni in cui il relitto del Dc 9 è rimasto in fondo al mare, aspettando di essere recuperato, qualcuno ha percorso i 3.000 metri che lo separavano dalla superficie per fotografarlo. Lo ha detto, con il suo tradizionale *fair play*, il socialista Giuliano Amato davanti alla commissione parlamentare stragi.

Sottosegretario alla presidenza del consiglio Craxi nell'86, quando si decise di riportare a galla il relitto, Giuliano Amato è stato piuttosto preciso: «Alla fine del settembre '86, il magistrato Bucarelli mi parlò di fotografie fatte dagli americani, ben prima del recupero del relitto di Ustica, poi compiuto dai francesi della Ifremer a partire dal maggio dell'anno successivo». L'allora esponente del governo dovette occuparsi a lungo del caso Ustica, essendo stato incaricato dallo stesso Craxi di rispondere davanti alle camere a una pioggia di interrogazioni parlamentari. Fu proprio in quel periodo che Amato sentì i giudici, i militari e i servizi segreti.

Che l'affermazione di Amato apra un capitolo di ulteriori dubbi, è provato dalla smentita che – ad audizione in corso – Vittorio Bucarelli si è premurato di diffondere: «Le uniche fotografie di cui sono in possesso sono quelle fatte dalla compagnia che ha portato in superficie i resti del Dc 9 Itavia».

Ma Amato non ha desistito: «Non sono in grado di precisare la natura delle foto, ma comunque riguardavano la ricerca del relitto». E ancora, ai giornalisti che gli hanno riportato la smentita del giudice, Amato ha replicato seccamente: «Non sono abituato a dire bugie».

Anche se Bucarelli non possiede materialmente le fotografie scattate prima del recupero, ciò non toglie che siano state fatte. Ieri, la vicenda è stata riproposta sotto una seconda luce, quella degli scambi informativi fra la presidenza del consiglio e il Sismi. Amato ha spiegato ai commissari che il nome della società francese Ifremer venne proposto da un'azienda genovese, la Tecnostamec. Nell'85, quest'ultima fornì alla magistratura uno studio di fattibilità in vista del recupero, sottoponendo due nomi: quello della ditta francese e quello della World Institute of Oceanography. Il prezzo chiesto dalla società Usa era di 10 milioni di dollari, mentre i colleghi d'oltralpe si accontentavano di sei miliardi di lire.

Durante il suo impegno nella vicenda, Amato si consultò con il servizio segreto militare. Il direttore del Sismi, ammiraglio Fulvio Martini, lo informò che «l'operazione di recupero da parte Usa era onerosa e che gli americani preferirebbero che la richiesta venisse ufficializzata da governo a governo». Poco dopo, la società americana si dichiarò «indisponibile» e suggerì addirittura di rivolgersi alla concorrente, la Ifremer. Dopo, si scopre che quest'ultima è legata al governo di Parigi e interpellabile dai servizi segreti francesi. Fra Washington e Parigi, sul recupero, sembra dunque essersi svolto un giro di valzer. Il che conferma i sospetti già emersi nei confronti di entrambi i paesi.

Ma il vicesegratario del Psi non ha lesinato neanche su altri fronti. Ad esempio ha sparato a zero su alcuni militari dell'Aeronautica. Alti ufficiali, fra cui i generali Pisano e Tascio, gli hanno mentito perlomeno su un capitolo. Gli dissero, ha ricordato Amato, che i nastri radar non erano manipolabili, mentre la stessa commissione parlamentare ha ora accertato che, pur con tempo e fatica, quei materiali si possono modificare. Nell'86, Franco Pisano – oggi in pensione – era capo di stato maggiore dell'arma azzurra. Zeno Tascio era invece responsabile del Sios (il servizio segreto dell'Aeronautica) al tempo della tragedia di Ustica. Per le sue poco convincenti spiegazioni, è stato sentito ben tre volte dalla commissione stragi.

Ad Amato è stato poi chiesto in quali «cassetti» di quale «palazzo» sarebbe nascosta la verità. L'espressione è sua e l'ex sottosegretario l'ha così motivata: «Pensavo a un cassetto di un potenziale numero di armadi di questo mondo. Ero convinto che se avessimo recuperato il relitto, chi mentiva sarebbe stato messo in difficoltà».

Come ex esponente dell'esecutivo, si è anche detto convinto che «in presenza di responsabilità straniere sarebbe molto difficile arrivare alla verità». Ai commissari, Amato ha riproposto la sua personale convinzione sul caso Ustica: «L'unico schema per andare avanti è quello della battaglia navale. D'altra parte anche il vostro lavoro ha dimostrato che questo schema funziona». Da sempre, Amato ripete che bisogna procedere per mosse successive, «finché qualcuno ammetterà 'affondato'».

Nel frattempo, il plenum del Consiglio superiore della magistratura ha votato con 22 sì e 7 astensioni la definitva archiviazione dell'indagine sulle presunte lungaggini della magistratura nell'inchiesta Ustica. L'esposto contro i giudici era stato presentato dagli avvocati dei familiari delle vittime e sottoposto una seconda volta al Csm dal presidente della repubblica.

il manifesto
mercoledì 8 agosto 1990

LETTERE

Aereo di Ustica, su cosa non si è indagato

Le testimonianze riportate dal *Gazzettino di Venezia* il 30 e 31 luglio e il 1 agosto da parte di un sergente che partecipò ai recuperi delle vittime del disastro aereo di Ustica sono di estrema importanza per ricostruire la tragedia. Tra i cadaveri recuperati 10 ore dopo la caduta, ve ne era uno cui mancava un piede e una manica della camicia che era stretta in prossimità del ginocchio come una specie di laccio emostatico per fermare il deflusso di sangue. Ciò è compatibile con quanto afferma il capitano Bonifacio, comandante dell'aereo Breguer Atlantic, che alle 7 del mattino del 28 giugno avvistò il relitto a pelo d'acqua e lo vide affondare alle 8.

Se l'aereo fosse esploso in volo ovviamente non sarebbe stato possibile ritrovare cadaveri in quelle condizioni. Alcune ipotesi fatte in passato vanno quindi aggiornate. Forse l'aereo tentò in extremis un ammaraggio di emergenza. Lascia assai perplessi il fatto che in 10 anni il personale che ha effettuato il recupero e i primi riscontri medici non sia stato interrogato, né siano stati fatti riscontri sui referti medici al recupero esistenti a bordo delle navi che hanno partecipato alle operazioni. Si pone anche il problema circa la possibilità che un intervento di ricerca e soccorso più immediato (trascorsero ben 10 ore per il recupero dalle 21 del 27 giugno) avrebbe potuto consentire di evitare che circa la metà delle persone finisse in fondo al mare. La constatazione dell'ora di morte presunta è comunque un elemento di estrema importanza.

Inoltre, secondo il sergente, i corpi recuperati sembra fossero 42 a differenza del numero ufficiale di 39. Certo se il recupero e il soccorso fossero stati più solleciti e se i sommozzatori avessero potuto aprire un varco nella parte superiore del relitto dove, secondo il capitano Bonifacio, erano visibili solo due piccoli fori; forse era possibile recuperare più persone, nonché relitti che potevano essere preziosi per la ricostruzione dell'intera vicenda.

Falco Accame

Roma

il manifesto
sabato 8 settembre 1990

STRAGI

Nuovi periti su Ustica

ROMA

Ieri è stata nominato il nuovo collegio peritale che affiancherà la magistratura nelle indagini sulla strage di Ustica, dopo 10 anni ancora «processo contro ignoti». Con un'ordinanza emessa ieri, infatti, il giudice istruttore Rosario Priore (succeduto al collega Bucarelli nella titolarità dell'inchiesta) ha nominato i 10 periti, annullando contestualmente l'elenco degli esperti nominati da Bucarelli il 30 luglio scorso, quattro ore prima di essere «sollevato» dall'incarico. Un piccolo «blitz» contestato dai legali dei familiari delle 85 vittime e subito «sospeso» da Priore con apposita ordinanza.

In un comunicato, i legali di parte civile esprimono soddisfazione per la decisione di Priore. Il magistrato ha accolto la loro richiesta di cancellare dall'elenco di periti i 3 medici legali: «Quella scelta – spiega l'avvocato Di Maria – avrebbe significato rimettere in discussione la tesi del missile, rimettendo in gioco quella di una bomba a bordo del Dc9. Nuove perizie medico legali sarebbero state assolutamente superficiali». Accolta anche la richiesta delle parti civili di inserire esperti di paesi non aderenti alla Nato (ci sono due tecnici svedesi). Confermati i restanti 8 periti nominati da Bucarelli. L'udienza per il conferimento dell'incarico peritale è stata fissata per il 25 settembre. Come noto, le parti civili chiedono che siano finalmente disposti esami approfonditi e certi sui tracciati radar delle varie postazioni costiere in funzione quella sera del 21 giugno '80. Le parti civili sospendono il proprio giudizio sull'udienza di «chiarimento» sulle precedenti perizie fissata per il 19 settembre, ma esprimono «fiducia nel prosiegùo delle indagini condotte dal pool della procura giudato dal procuratore aggiunto Coiro».

il manifesto
sabato 22 settembre 1990

Lagorio: «Io sono stato bravo»

Ustica, era siriano il pilota del Mig libico precipitato in Sila

L'ex ministro della difesa Lagorio replica con un'autolode alle accuse che gli muove la commissione stragi. Dalla relazione emerge che il pilota del Mig 23 scoperto in Sila era siriano

di **Daria Lucca**

ROMA

Un imbarazzato silenzio ha accolto, da parte dei vertici militari, la relazione su Ustica del presidente della commissione stragi, Libero Gualtieri. Forse, i generali dell'Aeronautica si sono sentiti patrocinati dalla pur scarna dichiarazione di Lelio Lagorio, ministro della difesa il giorno della tragedia: «Non voglio commentare. Per ora, mi limito a dire che penso di essere stato un buon ministro della difesa».

Il senatore Gualtieri, traendo le conclusioni, non è della stessa opinione. Nel 1980, Lagorio ha dato prova di una certa leggerezza di valutazione nelle due emergenze che hanno toccato da vicino il suo ministero. Infatti, oltre che del Dc 9 Itavia e delle sue 81 vittime, la relazione depositata l'altro giorno offre una radiografia impietosa sui comportamenti militari nel secondo episodio di quell'estate. Ovvero, l'incidente del Mig 23 libico scoperto sulle montagne della Sila il 18 luglio, a tre settimane esatte dal disastro di Ustica.

Nel lavoro di Gaultieri è contenuta anche una rivelazione, emersa dai documenti dei servizi consegnati a Palazzo San Macuto. Il pilota ai comandi del Mig era siriano. O, perlomeno, questa è la convinzione che trassero al tempo il Sismi, l'Aeronautica e, addirittura, alcuni ambienti diplomatici. Il primo accenno alla singolare nazionalità del pilota risale al 30 luglio '80: «Altra divisione del Sismi...riferisce che negli ambienti militari libici si sosteneva che il pilota del Mig 23 sarebbe stato un siriano che si trovava in addestramento in Libia, in conformità degli accordi stipulati fra i due paesi». La voce viene riconfermata il primo agosto.

Poi, quattro giorni più tardi, si aggiungono maggiori dettagli: «Navitalia Tripoli – l'addetto navale italiano, ndr – invia al Sismi un messaggio del seguente tenore: 'console generale di Bengasi, Petrocelli, in colloquio avuto con ufficiale questa Aeronautica ha tratto convinzione che est siriana nazionalità pilota Mig 23 precipitato. Questa Navitalia non dispone di alcun elemento valido per confermare predetta nazionalità: tuttavia in incontri con personalità ufficio relazioni estere non è stato mai evidenziato che nazionalità fosse libica, anzi molto imbarazzo est stato colto tutte le volte che venivano formulate condoglianze». Infine, il 21 ottobre una «struttura perifica dipendente» del Sismi insiste: il pilota era un capitano siriano.

Che cosa rispose, Lagorio, in parlamento, sul Mig? Che l'ipotesi libica, il malore del pilota, era la più plausibile e la presenza del caccia «non era stata rilevata dalla difesa aerea che peraltro al momento dell'incidente era efficiente e in normale stato di allerta, l'aereo non sarebbe stato avvistato perché si sarebbe avvicinato al territorio italiano, almeno nella fase finale del volo, a bassa quota». Vero? Assolutamente no, a sentire il generale Zeno Tascio, allora capo del Sios, il servizio segreto dell'Aeronautica.

In un appunto del 5 settembre '80, Tascio scrive: «Alle ore 11,12 – il Mig sarebbe precipitato alle 11,20, ndr – è risultata una traccia...in avvicinamento, a velocità di 500 nodi e quota sconosciuta. Sulla verticale di Crotone la traccia, nel frattempo qualificata 'friendly', amica, faceva registrare un decremento di velocità». Dunque, i radar militari l'avrebbero visto. Peccato che fosse stato giudicato «amico». Ma Tascio ha pronta la spiegazione: «La qualifica friendly è risultata derivare da valutazione soggettiva dell'addetto all'identificazione il quale, pur in mancanza di informazioni, sulla base di valutazioni tutte personali ha ritenuto trattarsi di elemento di traffico di routine».

La mattina del 18 luglio, nel sud dell'Italia era in corso un'esercitazione aerea Nato, *Demon jam*, in cui ci si addestrava a scoprire eventuali intrusi nemici. Eppure, il Mig venne catalogato amico e lasciato passare. Persino il generale Tascio è costretto ad ammettere qualche inefficienza: «Si è avuta occasione di rilevare altri fatti dei quali si omettono i dettagli, sintomatici di un certo decadimento al livello di attenzione nell'ambiente della difesa aerea». I responsabili della sbadataggine vennero puniti? Evidentemente no, visto che, in chiusura, Tascio si premura di precisare: «Le conoscenze relative al fatto dell'identificazione, sono state assunte non in forma ufficiale» Poi, grazie al timbro «segreto» il pasticcio del Mig è rimasto sepolto per dieci anni.

Il documento di Gaultieri è stato accolto positivamente dall'indipendente di sinistra, Sergio De Julio: «Gualtieri fa parlare con efficacia i fatti. Tuttavia, la prima bozza risale a sette mesi fa e questo tempo non è stato utilizzato per indagini più puntuali. Quanto alle responsabilità politiche, queste non possono ridursi a quelle, pur rilevanti, del ministro della difesa Lagorio». Adesso, gli fa eco, il missino Staiti di Cuddia, si tratta di sapere «nomi e cognomi dei depistatori e i motivi reali di questo depistaggio che, secondo la relazione, ha anche responsabilità politiche».

il manifesto
mercoledì 26 settembre 1990

USTICA

Si riparte da zero

di **D. Lu.**

ROMA

L'indagine su Ustica riparte da zero. O, perlomeno, ripartono dalla domanda originaria i periti del collegio internazionale che sono stati ufficialmente incaricati ieri dal giudice istruttore Rosario Priore. Costretto forse dalla spaccatura creatasi fra i precedenti periti (missile o bomba), Priore ha rivolto agli esperti internazionali 12 quesiti, cominciando dalle cause dell'incidente: quali siano state le ragioni che, la sera del 27 giugno, hanno fatto precipitare il Dc 9 Itavia con 81 persone.

Le parti civili non hanno nascosto il loro disappunto, come ha detto l'avvocato Franco Di Maria: «Né amarezza né soddisfazione. Da una parte, sembra di essere tornati a zero perché ancora una volta si torna a porre il quesito missile o bomba che sembrava aver avuto più d'una risposta. Dall'altra, però, capiamo che il magistrato è chiamato a un'obiettività formale che lo obbliga a non dare nulla per scontato. Il nostro giudizio rimane perciò sospeso in attesa delle prossime mosse della magistratura».

Il collegio è composto da 10 periti, cinque dei quali stranieri. Accanto ai docenti italiani, collaboreranno il tedesco Hans Forshing, gli inglesi Francis Arnold Taylor e D. C. Cooper, gli svedesi Goran Lilia e Gunno Gunnval. Questi ultimi due sono stati volutamente cercati in un paese non collegato all'Alleanza Atlantica.

Il collegio dovrà consegnare le risposte entro 60 giorni, ma in due settimane il giudice si aspetta di sapere se le parti mancanti dell'aereo, tuttora in fondo al Tirreno, siano da recuperare o no. O meglio, se quei relitti – peraltro già fotografati dalla società francese che si occupò del primo recupero – siano indispensabili ad ottenere risposte sicure. Ma la maggior parte dei quesiti riguarda i radar, il funzionamento e l'attendibilità dei nastri consegnati dall'Aeronautica.

Per cominciare, Priore vuole stabilire quale fosse la portata delle antenne Marconi e Selenia del radar civile di Ciampino. Di conseguenza, i nuovi periti dovranno accertare quali siano gli «oggetti» che determinarono le tracce rimaste fissate nella registrazione. E che, secondo l'americano John Macidull, erano i segnali lasciati da un caccia militare.

A proposito dei militari, i periti devono studiarsi le cartine fornite dal centro radar di Licola e stabilire «se corrispondano a rilevamenti effettivamente verificatisi». Come a intendere che, sui famosi cinque foglietti pieni di errori, siano state riportate tracce fasulle. Il falso sembra uno degli assilli del magistrato, che ha incaricato il collegio di decidere, una volta per tutte, se i nastri magnetici prodotti con il sistema Nadge della difesa aerea siano manipolabili e se l'esercitazione Synadex che provocò un buco di otto minuti nelle registrazioni di Marsala sia davvero avvenuta o no. Infine, utilizzando anche le informazioni provenienti dal radar di Poggio Ballone, che sono rimaste chiuse in un cassetto per due anni, i periti dovranno dire se sia possibile ricostruire, oggi, la situazione dei cieli di quella notte.

il manifesto
giovedì 1 novembre 1990

Ustica, nel Dc 9 due carabinieri

I giovani carabinieri Giuseppe Cammarata e Giacomo Guerino di 19 anni, in servizio presso il VII Battaglione Trentino Alto Adige di stanza a Laives (Bolzano) si trovavano sul Dc 9 di Ustica. Secondo i dati forniti dal Ministero della difesa fruivano di un permesso di 46 ore, non viaggiavano «per motivi di servizio», portavano le pistole di ordinanza come ne avevano la facoltà.

Per altro, se «ufficialmente» si recavano in permesso può darsi però che svolgessero anche un compito «ausiliario», di vigilanza.

Dagli elenchi forniti alla Commissione stragi circa i passeggeri «previsti» ma non partiti col Dc 9, pare si dovesse recare a Palermo con quel volo il magistrato Tricomi che all'ultimo momento non partì. Forse i due carabinieri erano stati fatti salire su quel volo anche in connessione con la presenza prevista del magistrato. C'è ora da indagare se le pistole si trovano nella carcassa dell'aereo, magari nascoste sotto qualche pannello o lamiera. Anche a via Monte Nevoso i ritrovamenti hanno molto tardato.

E nel caso le pistole vengano recuperate ci sarà da esaminare se manca qualche colpo. A parte ciò, se i carabinieri svolgevano indirettamente anche un compito di vigilanza qualche maggiore indennizzo dovrebbe essere concesso ai familiari.

Falco Accamè, presidente Ana-Vafaf

il manifesto
MERCOLEDÌ 7 NOVEMBRE 1990

Dieci anni per trovare il rottame del Mig

Sorpresa: spuntano in Calabria, sulla Sila, i resti dell'aereo libico caduto nei giorni della strage di Ustica

di **Daria Lucca**

Per dieci anni, una buona parte dei rottami del Mig libico sono rimasti disseminati fra i cespugli, a Castelsilano. Quello che l'Aeronautica militare non aveva mai visto, lo hanno trovato ieri tre finazieri e un drappello di giornalisti. Allo stupefatto giudice che assisteva al sopralluogo sono stati consegnati pezzi di fusoliera, di ala, bombole ad ossigeno. Il tutto, perfettamente conservato. «Al di là dell'immaginazione», è il commento delle parti civili di Ustica.

ROMA

A vederli tirar su dai finanzieri stupefatti e aiutati dai giornalisti, come si è visto in tv, i rottami del Mig 23 libico scoperti ieri durante il sopralluogo ordinato dal magistrato chiedono immediata giustizia.

Alle 12,55 il primo avvistamento. Un'ora più tardi, davanti al giudice Priore, si allineavano pezzi di carlinga, di ala, cavi dell'impianto elettrico, una parte della cupola di pilotaggio, parti dei flaps e, soprattutto, una bombola ad ossigeno integra. Su ogni reperto, è ancora chiaro il numero di matricola (06950), che dovrebbe corrispondere a quello del Mig 23 trovato il 18 luglio 1980.

Quei rottami vogliono giustizia per diverse ragioni. Innanzitutto, i pezzi che pur sono rimasti dieci anni esposti alle intemperie mostrano perfette condizioni di conservazione e non recano alcun segno di bruciatura, mentre l'Aeronautica militare sostenne allora che il caccia si era incendiato dopo l'impatto con il terreno. La bombola ad ossigeno, in secondo luogo, smentisce la versione libica, accreditata dall'Aeronautica, a proposito del malore che avrebbe costretto il pilota a sconfinare e a perdere il controllo: se il pilota (che ora si sospetta sia stato un mercenario europeo, addirittura italiano) si era sentito male, perché non ha usato la bombola ad ossigeno?

Ma soprattutto, le scoperte di ieri la dicono lunga sulla cura, l'attenzione e la professionalità con cui l'Aeronautica, allora, si preoccupò di recuperare i resti di quello che avrebbe dovuto essere, per una forza armata occidentale, un bottino di guerra. Il Mig, infatti, era di fabbricazione sovietica e qualcuno ipotizza persino che il pilota lo portasse in «regalo» alla Nato. L'Aeronautica mandò il capo del Sios (il servizio segreto d'arma) in persona, a trattare la vicenda. E il generale Zeno Tascio, in commissione, ha ripetuto più volte – e con una certa arroganza – quanto fosse stato difficile recuperare l'aereo dal dirupo. Il burrone, «Timpa delle Magare», è risultato una vallata in cui gli agenti, i giudici, gli stessi operatori Rai hanno scorrazzato senza molta fatica nella sorprendente caccia al rottame.

Uno dei capitoli che le ultime scoperte possono riaprire, è quello libico. Nell'80, Gheddafi pretese e ottenne l'immediata restituzione del cadavere del pilota e del relitto. Ora chiederà che gli vengano dati gli ulteriori rottami trovati? Fra l'altro, sul costone della montagna, sono rimasti altri pezzi. Lo hanno detto al magistrato le guardie forestali. Rosario Priore, nel frattempo, tenta di ricostruire la traiettoria del Mig fino al punto in cui è precipitato. Le testimonianze di chi vide un aereo volare a bassa quota, la mattina del 18 luglio, sembrano in contraddizione e non convincono sulla dinaminca dei fatti. L'ombra di un legame fra il caccia libico e la strage di Ustica è sempre più lunga.

il manifesto
giovedì 8 novembre 1990

STRAGI

Il Mig e Ustica, una sola pista

ROMA

Il Mig 23 libico scoperto sulle montagne della Sila il 18 luglio 1980 è ormai ufficialmente collegato alla strage di Ustica. Il legame, lasciano intendere i giudici che dirigono le indagini da qualche mese, è nei fatti più che nelle date. Poco importa che il giorno esatto in cui il caccia è precipitato a «Timpa delle Magare», il vallone delle streghe, vicino a Castelsilano, sia davvero quel venerdì di luglio oppure – come molti sospettano – la sera della strage di Ustica, tre settimane prima.

La convinzione dei magistrati non si basa soltanto sui recenti sopralluoghi in Calabria, che hanno fra l'altro consentito di trovare – a dieci anni di distanza – ulteriori pezzi del Mig, dimenticati dai militari dell'Aeronautica. Probabilmente, a suffragare la tesi convergono anche gli interrogatori compiuti nelle settimane scorse, in Veneto, dove alcuni personaggi coinvolti nel tentato colpo di stato contro Gheddafi, nell'80, hanno fornito elementi utili alle indagini. Dunque, il Mig è «un'appendice» di Ustica: perché il pilota (la cui nazionalità sarebbe europea, forse persino italiana) era implicato nell'incidente al Dc 9 Itavia, oppure come «risposta» agli avvenimenti del 27 giugno. O, ancora perché Ustica e il Mig sono collegati al fallito golpe di Tobruk, nel successivo agosto.

Nel frattempo, una nuova bufera sembra addensarsi sull'Aeronautica militare. Dopo la beffa dei reperti del Mig, rimasti per dieci anni nei cespugli della Sila, l'Arma azzurra dovrà rispondere al giudice Rosario Priore come mai si è tenuta finora una buona parte del relitto – quella non restituita alla Libia – senza informarne gli organi inquirenti. Addirittura, dalla relazione del maggiore Giuseppe Simini risulterebbe che i militari hanno conservato i referti del cadavere (cute delle dita e unghie?) trasportati da Castelsilano a Roma. Chi le ha conservate, e dove? A tutte queste domande, sarà data presto una risposta, visto che il magistrato ha chiesto conto ai vertici di Castro Pretorio. I reperti del Mig, quindi, saranno di nuovo catalogati, confrontati e dati alla magistratura.

I registri sequestrati in una caserma vicino a Cosenza, infine, smentiscono l'anonimo caporale intervistato da *Repubblica*, secondo il quale i militari furono inviati sulla Sila, a proteggere il relitto di un caccia, fin dal 27 giugno. Dai documenti, risulta che la spedizione ci fu, ma avvenne il 19 luglio.

il manifesto
giovedì 13 dicembre 1990

Ustica, indagine sul relitto

Sopralluogo della commissione sui reperti del Dc-9

Un aereo che precipita insieme al Dc 9? I periti ne trovano traccia nei nastri radar di Ciampino. Giudici e commissione favorevoli a un secondo recupero dal fondo del mare. Strani buchi sul Mig libico

di **Daria Lucca**

ROMA

Nell'hangar di Pratica di Mare, alle 16,20 i componenti della commissione stragi stanno terminando la ricognizione di ciò che resta del Dc 9 di Ustica, o meglio di ciò che è stato per ora recuperato dal fondo del mare. Non c'è forse modo più efficace per commemorare i morti per la bomba alla Banca dell'Agricoltura che passare in rassegna i pezzi di lamiera contorti e accartocciati, ricomposti a disegnare la sagoma dell'aereo. Quel che c'è, riecheggia un evento traumatico. Quel che manca, ricorda che per dieci anni singole persone e intere istituzioni hanno usato ogni energia con l'unico obiettivo di nascondere una verità giudicata inconfessabile.

La conferma è a venti metri dall'ala destra, priva del rivestimento superiore per via dell'impatto brutale con il mare, là dove il giudice Rosario Priore non lascia avvicinare i giornalisti. In un angolo dell'hangar dell'aeroporto militare sono infatti custoditi i resti del Mig libico trovato sulla Sila il 18 luglio '80, tre settimane dopo l'incidente di Ustica. E, in mezzo alle casse, i commissari riconoscono un pezzo di carlinga sforacchiato, una lamiera ricurva in cui fanno bella mostra altri buchi, un casco verde che, precisano i militari, «non è quello del pilota del Mig». Chissà di chi è.

Il primo reperto, spiega il giudice Priore, viene dalla gentile collaborazione di un contadino silano che, a suo dire, lo raccolse dopo che era caduto dal camion con cui veniva portata via la carcassa del caccia. Bella cura di un reperto bellico nemico, se è vero che i militari ne perdevano i pezzi senza accorgersene. Il contadino ha di recente rinunciato a quel «trofeo», ma non ha saputo spiegare i buchi. Così come, l'Aeronautica non ha valutato di dover analizzare i fori, questi più grandi, sull'altro reperto, forse un pezzo di serbatoio. Sono fori di proiettili? Difficile dirlo, senza una perizia. Di fatto, le 11 casse conservate a Pratica di Mare dimostrano, come ha sottolineato il presidente della commissione Gualtieri, che «i reperti sono rimasti per dieci anni senza controllo, e noi ne disponiamo soltanto ora».

Ma la scoperta più importante, in quella che doveva essere una giornata di semplice sopralluogo, viene dalle indagini giudiziarie. Confortati dai superperiti di recente nomina, i magistrati sembrano riaccreditare un'ipotesi che, peraltro, non è in contrasto con quella del missile. Riesaminando i tracciati radar di Ciampino, gli esperti si sono accorti che, uno dei plot successivi all'incidente, sarebbe stato erroneamente identificato con un pezzo del Dc 9 in caduta. Sì, dopo l'esplosione, il radar rileva una pioggia di segnali sulla sinistra del Dc 9, ma uno di essi non sarebbe un relitto in caduta libera. Lo spiega l'indipendente di sinistra Sergio De Julio: «La qualità del segnale è molto migliore degli altri e, soprattutto, la velocità di caduta è molto più alta degli altri pezzi». Dunque? «Il plot, secondo i periti, potrebbe indicare un altro aereo che precipita. Insomma, si riprende in considerazione l'ipotesi della collisione in volo con un caccia militare». Era, questa, la prima ipotesi tanto temuta dall'Aeronautica. I tecnici militari vennero infatti mandati di corsa a controllare i tracciati radar per verificare, come ha detto alla commissione il generale Ferri, sottocapo di stato maggiore all'epoca del disastro, che il Dc 9 non fosse stato colpito da un altro aereo.

«Gli strumenti della cabina di pilotaggio sono bloccati su velocità di crociera, il che dimostra un improvviso evento traumatico», ha fatto notare Gualtieri. «E' strano, poi, che il supporto in cui dovrebbe esserci la scatola nera, in coda, sia del tutto intatto». Strano, perché la scatola nera con i dati di volo non è stata trovata durante il recupero del relitto. L'«Ifremer», la società francese che curò le operazioni sott'acqua, localizzò e riportò in superficie soltanto il voice recorder. Ma, proprio per le tante assenze, i giudici hanno deciso di procedere a un secondo recupero. La ditta a cui sarà assegnato l'incarico, verrà scelta fra una decina di giorni.

il manifesto

sabato
22 dicembre 1990

Ustica, chi tocca muore

Le strane morti nel turno «delta» di Poggio Ballone e nello stormo di Grosseto

di **Daria Lucca**

GROSSETO

Uscendo di casa, la mattina del 30 marzo 1987, il maresciallo Mario Alberto Dettori salutò il figlioletto di otto anni con un gesto affettuoso: «Fai il bravo, studia». Ancora oggi, quel bambino non sa che suo padre, nello stesso giorno, venne trovato impiccato a un albero lungo la riva dell'Ombrone. Né sa che il babbo era uno dei sottufficiali di turno al radar di Poggio Ballone, la sera del 27 giugno '80 mentre il Dc 9 Itavia precipitava nelle acque di Ustica. E che, al momento di consegnare alla magistratura l'elenco del personale in servizio la sera dell'incidente, l'Aeronautica militare ha omesso il nome del maresciallo Dettori, la cui memoria è invece ben viva nei ricordi dei suoi colleghi.

Tutto questo, per fortuna, da 48 ore lo sanno i giudici Priore, Roselli e Salvi, che hanno raccolto le deposizioni della vedova e della cognata di Alberto Dettori, nato a Pattada, Sassari, nel 1949. Allora, facciamo un passo indietro e ricostruiamo la storia.

All'indomani della tragedia di Ustica, la signora Carla Dettori trova il marito appoggiato al lavandino del bagno. E' ancora in divisa e ha l'aria sconvolta. Perché, che c'è, una lite con i colleghi?. «Lascia stare, non ne parliamo», taglia corto Dettori. Più tardi, accompagnando la cognata, Sandra, verso la spiaggia, sarà più esplicito. Lei ha già visto e sentito le notizie dell'incidente aereo, le viene spontaneo parlarne. Il maresciallo si confida: «E' successo un casino, per poco non scoppia la guerra. Siamo ancora in emergenza». Sarà soltanto gheranno sulle ragioni del suicidio, che i parenti ripenseranno a quelle parole.

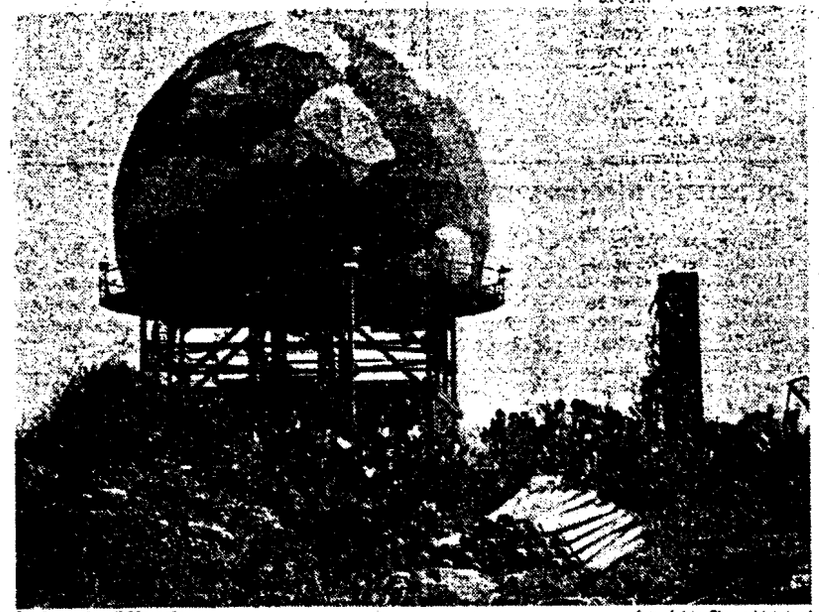
Nel frattempo, all'incidente Dettori non avrebbe più fatto cenno. Ma non c'è da stupirsi visto che, secondo i colleghi, era una persona piuttosto riservata. Passano gli anni. Nell'86, il maresciallo viene mandato all'estero, a un corso d'interscambio, previsto fra i paesi alleati. La sua base è il centro radar di Montagel, nido d'aquile sulle montagne fra Nizza e Montecarlo.

Il mistero francese. Lì, succede qualcosa che resta tuttora oscuro. Le voci che si rincorrono, senza alcuna conferma di testimoni diretti, dicono di tensioni fra Dettori e l'ambiente militare di Montagel. Tuttavia, non tutti dovevano sembragli ostili se è vero che, più d'una volta, è tornato in licenza a Grosseto portandosi appresso «un amico, uno di sù», e dunque un militare. Un certo «Roland», un giovane fra i 20 e i 30 anni, con cui aveva un ottimo rapporto e che gli stava sempre alle costole.

Sta di fatto che, dopo la trasferta, il maresciallo è profondamente cambiato. Tanto da decidere una serie di colloqui con uno psichiatra del Cim, il Centro di igiene mentale, a Grosseto. Sembra soffrire di manie di persecuzione, si sente seguito, svita i telefoni di casa, controlla il furgone. Si prende una licenza di convalescenza e, al ritorno, lo trasferiscono dalla sala operativa a un ufficio qualsiasi. E' a quel punto che Dettori redige una causa di servizio e la presenta all'Aeronautica.

Il 30 marzo di tre anni fa, indossa una maglia a collo alto e

Uno dei marescialli in servizio quella sera al radar toscano si uccide sette anni dopo l'incidente. Era l'assistente del capo controllore, morto d'infarto nell'81. Morti anche il comandante dell'aeroporto di Grosseto e i piloti dell'ultimo volo. Erano Nutarelli e Naldini, caduti a Ramstein



Centro radar di Marsala — *foto fabio Fiorani/sintesi*

za. Lascia a casa la catenella d'oro, dice alla moglie che, dopo aver portato i figli a scuola, andrà a rifornirsi d'acqua. Ed esce. In tasca, gli troveranno soltanto il tesserino militare.

Il suo corpo viene scoperto quello stesso pomeriggio, appeso a un albero che si sporge sul fiume e che, però, non è visibile dalla strada sovrastante do-

Lo psichiatra che lo ebbe come paziente considera il suicidio «congruo con il resto del quadro». Il segreto professionale gli impedisce di aggiungere altro.

Ma, intanto, nessuno si preoccupa di eseguire l'autopsia. Nonostante Dettori fosse un militare, e perdipiù informato sui segreti della difesa aerea alleata, ci si accontenta del

le. Poi, in fretta e furia, il corpo viene sepolto. L'Aeronautica lo onora di un picchetto militare. Non vanno però ai funerali i due commilitoni con cui era in trasferta a Montagel, il capitano Guglielmi e il maresciallo Cecchini. Loro, forse, sono in grado di precisare gli avvenimenti francesi.

La signora resta vedova, con 800.000 lire. Dopo molte richieste d'aiuto inevase, viene alla fine assunta, «in prova», alla mensa dell'aeroporto di Grosseto. La cosiddetta prova scade alla fine di gennaio. L'Aeronautica ha cincischiato sulla causa di servizio, poi bloccata dall'Esercito e dalla Marina. Adesso, l'intero fascicolo intestato a Dettori è finito nelle mani dei giudici, sequestrato qualche giorno fa dagli uffici di Castro Pretorio.

Le terribili coincidenze. Ma, sul lavoro, com'era il maresciallo Dettori? Lo testimonia il tenente Antonio De Giuseppe: «Devo dire che era bravo». De Giuseppe era in servizio a Poggio Ballone, la sera di Ustica. Dettori, c'era o no? «Beh, faceva parte del mio turno quindi sicuramente c'era». E come mai non è citato fra il personale in servizio consegnato alla magistratura? «Forse perché nel frattempo era morto. Mi ricordo che, quando si fece l'elenco, non volevano mettere neanche il capitano Gari, per la stessa ragione. Ma io gli feci presente che non potevano tralasciare il nome del capo controllore». Già, come ricorda il tenente, Dettori non è il solo defunto del turno «delta». Il capo controllore o *master controller*, capitano Maurizio Gari, è stato colpito da un infarto il 9 maggio 1981. In qualche modo, da ufficiale comandante della sala operativa, Gari era il depositario del maggior numero di informazioni nel centro radar. Accanto a lui, a coadiuvarlo, due sottufficiali. Uno era il maresciallo Salvatore Ogno, l'altro era proprio Dettori che, come dice il tenente De Giuseppe, «era assistente del *master controller* e fungeva da ufficia-

E' ragionevole ipotizzare, a questo punto, che i giudici Priore, Roselli e Salvi intendano ricostruire il vero elenco dei presenti nella sala operativa di Poggio Ballone. Anzi, è più che probabile che i magistrati abbiano un gran daffare ad analizzare le coincidenze di diverse morti. Le altre, pur non riguardando il centro radar, lo sfiorano molto da vicino. Nel secondo semestre del 1980, ad esempio, il comandante dell'aeroporto di Grosseto, colonnello Tedoldi, si schianta in macchina, con l'intera famiglia, lungo l'Aurelia.

Otto anni dopo, e precisamente il 27 agosto 1988, i colonnelli Ivo Nutarelli e Mario Naldini si scontrano in volo nel cielo di Ramstein, in Germania, e precipitano sulla folla. Per le «Frecce tricolori» è un lutto – comprese le 40 vittime civili – che sarà superato con grande fatica. Due settimane prima, il caso vuole che i carabinieri abbiano sequestrato per conto del giudice del tempo, Vittorio Bucarelli, i registri dell'attività di volo a Grosseto.

Il registro reca segnati tre decolli di altrettanti caccia TF104 – sono quelli usati per l'addestramento – nelle ore del tramonto. Uno di essi, si alza alle 19.30 e rientra alle 19.45. Ai comandi, i capitani Nutarelli e Naldini. Nella colonna intestata allo «scopo del volo», il registro segna la sigla «Chase INT 2». Se i tempi del volo sono quelli locali (e non gli orari di Greenwich della difesa aerea), la coppia di piloti è rientrata alla base un quarto d'ora prima che il Dc 9 fosse colpito. Un'altra coincidenza, una delle tante che in questi dieci anni sono emerse dalle maglie della reti-

IL MESSAGGERO
MERCOLEDI'
17 GENNAIO 1990

L'audizione in commissione Stragi del colonnello Lippolis, allora responsabile del soccorso

Ustica, c'erano aerei Usa

Martinafranca ricevette una segnalazione da Ciampino

☐ Il militare ha dichiarato di aver detto subito al magistrato e al capo della postazione radar Romolo Mangani che il Dc 9 era caduto per un'esplosione a bordo. Altri due incriminati

di FIORENZA SARZANINI

C'erano caccia militari americani in esercitazione sul cielo di Ustica la sera del disastro del Dc 9 Itavia. Risulta dal registro di stazione di Martinafranca e lo ha confermato ieri davanti alla commissione parlamentare d'inchiesta sulle stragi, l'ex responsabile del soccorso aereo di Martinafranca, il colonnello Guglielmo Lippolis. I membri della commissione hanno mostrato al militare uno stralcio di quel registro che è allegato alla relazione del capo di Stato maggiore dell'Aeronautica Franco Pisano, e lui non ha avuto esitazioni a ribadirlo. E non ha esitato neanche ad affermare che pochi giorni dopo il disastro riferì al magistrato di Palermo che la sciagura era stata provocata da un'esplosione. «Lo dissi al giudice – ha dichiarato – e lo riferii al generale Romolo Mangani che all'epoca era il comandante della stazione di Martinafranca». Eppure Mangani ha sempre sostenuto l'ipotesi di un cedimento strutturale del Dc 9. «Io vidi subito i sedili e i resti delle povere vittime – ha detto Lippolis – e dopo aver analizzato quei reperti, affermai che l'aereo era caduto per un'esplosione che aveva interessato la parte destra del velivolo in prossimità della seconda fila dei sedili. Io ritengo che fosse una bomba poiché si trattava di una deflagrazione interna all'abitacolo».

Si tratta di due novità clamorose. Sino ad ora è stato sempre smentito, lo ha fatto anche l'ex ministro della Difesa Valerio Zanone, che sul cielo di Ustica ci fossero esercitazioni in atto. La tesi è stata rilanciata invece qualche giorno fa dal leader libico Gheddafi. Quel registro di Martinafranca parla chiaro. La comunicazione della presenza di jet militari era arrivata dal centro radar di Ciampino. Nel registro di stazione fu scritta in stampatello come a volerla mettere in maggior evidenza. «Sì, me lo ricordo – ha confermato ieri il colonnello Lippolis – Ciampino ci avvertì che in zona c'erano aerei militari americani. Del resto era piuttosto normale, spesso c'erano esercitazioni in quella zona. Per quella sera in particolare non posso essere più preciso perché quando la Sesta flotta compie esercitazioni non pensa certamente a comunicarcelo». E clamorosa è anche la rivelazione che riguarda l'esplosione. Non bisogna dimenticare infatti che la compagnia aerea Itavia è stata chiusa proprio dopo che l'ipotesi di un cedimento strutturale del Dc 9 era diventata quella più accreditata. Il suo presidente Davanzali fu addirittura incriminato dal Pm Giorgio Santacroce quando, per smentire quella tesi, affermò che poteva essere stato un missile ad abbattere l'aereo. «L'ipotesi di un cedimento strutturale – ha detto ieri Lippolis – doveva essere scartata subito. Prima di essere usato per le linee civili, quel Dc 9 era stato adibito infatti al trasporto di pesce e per togliere la puzza di cui era ormai impregnato fu revisionato completamente».

Le novità non finiscono qui. Il giudice istruttore Vittorio Bucarelli ha deciso di convocare con mandato di comparizione il responsabile del centro radar di Licola all'epoca della sciagura, il colonnello Aurelio Mandes, e il maresciallo Pietro Tessitore. Sono accusati di aver distrutto il modello «Da 1» che conteneva le registrazioni radar rilevate quella sera a Licola. Saranno interrogati il 5 febbraio e dovranno difendersi dalle accuse di soppressione di atti veri e violazione dell'obbligo di pubblica custodia delle cose. Hanno scelto invece di avvalersi della facoltà di non rispondere i due militari di Marsala, Fulvio Salmé e Adulio Ballini, che erano stati convocati ieri, per la seconda volta, davanti alla commissione Stragi. «Siamo imputati nel procedimento dell'autorità giudiziaria – hanno dichiarato – e per questo riteniamo di non dover rispondere a nessuna domanda formulata in questa sede». La commissione non ha potuto far altro se non accettare questa decisione. Il presidente Gualtieri lo ha definito però «un clamoroso errore».

IL MESSAGGERO
VENERDI'
19 GENNAIO 1990

Ustica, la prima relazione della commissione Stragi in Parlamento entro un mese

Per il disastro aereo di Ustica del 27 giugno 1980 si arriverà presto ad una prima valutazione complessiva in Parlamento. Ieri l'ufficio di presidenza della Commissione parlamentare di inchiesta sulle stragi e il terrorismo ha deciso di predisporre una relazione per fare il punto sull'ingente mole di documentazione già vagliata e sulle numerose audizioni che si sono ottenute nel corso dell'inchiesta. Il documento potrebbe essere consegnato alla Camera e al Senato entro un mese e conterrà una «fotografia» dello stato attuale degli accertamenti svolti e degli elementi acquisiti con sicurezza. A questo si arriverà anche sulla base di un certosino lavoro di riscontro, per temi, effettuato sulle affermazioni fatte dai responsabili, sia militari che politici, interrogati da luglio ad oggi. Intanto la commissione Affari costituzionali del Senato ha approvato ieri in sede deliberante il disegno di legge che proroga i lavori della commissione parlamentare di inchiesta sul terrorismo e sulle stragi fino al 28 luglio 1991. «Il provvedimento si è reso necessario – come è spiegato nella relazione che lo accompagna – per consentire un approfondimento delle inchieste avviate».

IL MESSAGGERO
VENERDI'
9 FEBBRAIO 1990

Al centro di Marsala l'allarme che segnalava la perdita della traccia scattò ben tre volte

Ustica, il radar vide tutto

Dal nastro magnetico la verità sul Dc9

di DANY APERIO BELLA

Per tre volte, la sera del 27 giugno 1980, al centro radar di Marsala, squillò l'allarme rosso che segnalava la perdita della traccia del Dc9 dell'Itavia che era stato appena abbattuto da un ordigno esplosivo sul Mediterraneo, al largo di Ustica. Per tre volte gli ufficiali e i sottufficiali del trentacinquesimo Cram della nostra difesa aerea, incriminati nove anni dopo dai giudici Vittorio Bucarelli e Giorgio Santacroce, operarono sui loro schermi e ordinarono al sistema elettronico di individuare e seguire i velivoli coinvolti in quel tragico scenario bellico che costò la vita a 81 persone.

La clamorosa rivelazione è impressa nel nastro magnetico del sistema operativo "Nadge" che è stato nuovamente decodificato al centro dell'Aeronautica di Borgo Piave per ordine dei periti del tribunale. Una minuziosa indagine, che ricostruisce, secondo per secondo, tutto quel che accadde nella sala operativa di Marsala, da un'ora prima a subito dopo la tragedia. Un'analisi ben più accurata di quella realizzata il 4 marzo 1985, stavolta evidenziando tutte le procedure effettuate dal capo tracciatore, dal suo secondo, dall'identificatore, dal "fighter allocator", cioè da colui che ha il compito di guidare i caccia sul bersaglio.

☐ La decodificazione del «Nadge» ha anche confermato che intorno al velivolo Itavia c'erano almeno altri due aeromobili

La spia rossa che segnala "low quality", cioè il decadimento da sette a due dell'intensità luminosa della traccia del Dc9 identificata come AJ 421 e con il codice "46", si accese sulla consolle del "track production officer", il capo tracciatore, una manciata di secondi prima delle nove della sera di quel funesto tramonto. L'operatore, il capitano Giordano o chi per lui, premette il pulsante "sequence" per effettuare una sorta di ingrandimento elettronico della zona di Ustica per vedere quel che era successo.

Un minuto dopo la spia rossa si illuminò di nuovo e l'operatore eseguì nuovamente la procedura che consente di avere una visione più ravvicinata sullo schermo "Tote" e una possibile indicazione di quota. Un'altra ventina di secondi, e sullo schermo del capo tracciatore si spense anche la spia che segnalava che la traccia del Dc9 era stata cancellata sui monitor degli altri due operatori che agivano di concerto con lui. A quel punto la traccia del jet dell'Itavia era definitivamente persa.

Subito prima e subito dopo il primo allarme rosso si accese anche un'altra spia e gli operatori radar di Marsala seguirono almeno altre due tracce di velivoli la cui rotta intersecò quella del Dc9 civile. Cinque minuti prima l'aereo dell'Itavia era stato identificato regolarmente come "amico", alla quota di 26.000 piedi e alla velocità di 454 nodi. Tutto ciò conferma l' ammissione del maresciallo Carico ai magistrati e sembra invece nettamente smentire la tesi degli altri militari imputati, secondo i quali al centro operativo di Marsala si ebbe notizia del Dc9 scomparso soltanto alle 21 e 11 di quella maledetta sera, quando chiamarono da Ciampino per segnalarlo.

Il "mistero" di Ustica, dunque, è ormai sul punto di essere completamente svelato. Dopo quasi dieci anni di depistaggi la verità prende corpo. E come in un rispettabile *giallo* viene a nudo con un colpo di scena legato alle sofisticate tecnologie elettroniche che consentono a una registrazione magnetica di rivelare, oggi, azioni compiute tanti anni fa da un gruppo di uomini addestrati alla difesa aerea del territorio nazionale.

Ma quello di Ustica non è un racconto di fantascienza, bensì la tragica realtà di una strage.

In quel tramonto d'estate da Tripoli di Libia verso il luogo della catastrofe viaggiava un altro aereo. Era segnalato con il codice "56", "zombie", cioè non meglio identificato e comunque non amico. All'ultimo momento, però, deviò verso Malta. E poi a est, verso la Grecia. Un altro aereo libico, un caccia Mig 23 da guerra, finì il suo volo schiantandosi sulla Sila. Gli otto minuti di registrazione radar, dalle 21, O4 alle 21,12 che lo avrebbero rivelato, furono cancellati da una presunta esercitazione simulata. Quel pasticciaccio brutto andava nascosto. Ad ogni costo. Fino al punto di cancellare le prove e negare l'esistenza di un segreto.

IL MESSAGGERO
VENERDI'
2 MARZO 1990

Il giudice ha ricevuto una parte dell'esame sulle registrazioni telefoniche tra i centri radar

Ustica, confermato il Mig

Ora si cerca chi diede l'ordine di non individuare l'aereo

☐ Secca smentita dei militari dell'Aeronautica. «La conversazione riguardava l'inserimento dei dati per un'esercitazione»

☐ I partiti dell'opposizione e il Psdi chiedono un intervento immediato del Parlamento. Oggi si riunisce la Commissione Stragi

di FIORENZA SARZANINI

Le indiscrezioni trapelate ieri sulla presenza di un Mig nel cielo di Ustica trovano conferma. Il giudice istruttore Vittorio Bucarelli ha ricevuto ieri mattina la parte della perizia che riguarda quei colloqui telefonici tra i radaristi della postazione militare di Marsala e un interlocutore sconosciuto di un'altra postazione. Si parla del Mig. Ci si accorda per non inserirlo nei tracciati. E si decide anche di interrompere l'esercitazione Sinadex e di far tornare il nastro indietro di dieci minuti. Le clamorose novità filtrate ieri trovano dunque riscontro nei documenti ufficiali. Nei tabulati consegnati al magistrato la parola «Mig» è trascritta fra parentesi. Tutte le parole incomprensibili sono state sostituite dai periti con puntini sospensivi. Le parentesi lasciano quindi soltanto un esile margine di dubbio a una ricezione non perfetta della conversazione.

Il magistrato, che questa mattina dovrebbe ricevere la decodificazione completa dei nastri di tutte le postazioni radar, dovrà ora identificare i due militari che parlavano al telefono e in particolare quello che ordinò di non inserire la traccia del Mig. È probabile che nei prossimi giorni si decida anche di interrogare nuovamente il capitano Ballini di Marsala e il capitano Patroni di Martinafranca. Furono loro a decidere di interrompere la Sinadex e far tornare il nastro indietro di dieci minuti. Le 21,00 erano passate da oltre venti minuti ed era già scattato l'allarme per la scomparsa del Dc 9 dai radar.

Il ministro della Difesa Mino Martinazzoli ha rifiutato di rilasciare qualsiasi dichiarazione. «Spetterà alla magistratura – fanno sapere dal Ministero – accertare la veridicità di queste indiscrezioni». L'Aeronautica smentisce invece che nelle telefonate si parli di un Mig. «La frase di cui si parla – spiega l'avvocato Toaormina, difensore dei militari di Marsala – si inquadra nell'esercitazione Sinadex che i radaristi si accingevano a iniziare. A noi non risulta che ci sia la parola Mig. La frase esatta è invece: *Sì, l'ho capito, dico ma il Tst per l'ex, lo mettiamo?*, dove "ex" sta per esercitazione». Eppure l'Aeronautica ha sempre dichiarato che le esercitazioni simulate vengono preparate a Borgo Piave e non c'è possibilità di inserire nuove tracce.

Dopo dieci anni di indagini, nella mani dei magistrati c'è dunque la prova che quella sera vicino al Dc 9 era presente un velivolo che la nostra difesa aerea non ritiene «amico». Una circostanza finora negata. Una verità che poteva venir fuori molto tempo prima se quei nastri non fossero rimasti chiusi in un cassetto. Ma di quale Mig si trattava? Poteva essere il bersaglio del missile che colpì invece il Dc 9 dell'Itavia facendolo precipitare con 81 persone a bordo? L'ordine di non inserire il Mig nei tracciati partì alle 20,59 (un minuto prima del disastro) da Marsala che passava ad un altra postazione militare la consegna dei velivoli da tenere sotto controllo. Non può trattarsi del radar di Ciampino, che a quell'ora aveva già fuori dagli schermi il Dc 9. Potrebbe essere invece Siracusa, Licola o Poggio Ballone con cui Marsala era in contatto. Il radarista di Marsala avverte il suo misterioso interlocutore che dovrà passare con Sasso (nome in codice della postazione di Martinafranca) e poi gli ripete di non inserire il Tst del Mig. Una rivelazione inquietante. E inquietante e anche il colloquio tra Marsala e Martinafranca durante il quale ci si accorda sull'interruzione della Sinadex

E ora a livello politico si chiede chiarezza su questa vicenda. Mentre radicali, comunisti e missini chiedono un intervento del Parlamento e del ministero della Difesa per far luce sulla vicenda, il senatore democristiano Bosco annuncia che questa mattina proporrà alla commssione Stragi, che si riunisce proprio per discutere del «caso Ustica», «di acquisire il testo delle trascrizioni, mentre sarà l'autorità giudiziaria a valutare l'opportunità di accertare le responsabilità per la diffusione di notizie coperte dal segreto istruttorio». Intanto questa sera il Tg 2 intervisterà due uomini americani, tra cui l'ex presidente del Faa (Federal Aviation Agency) che smentiscono il racconto fatto dall'allora addetto militare a Washington Giorgio Ssantucci.

IL MESSAGGERO
SABATO
3 MARZO 1990

L'Aeronautica: male interpretate le parole del radarista

"Si l'ho capito, ma il Tst del Mig lo mettiamo?". "No, niente, lascia stare". Questo scambio di battute tra un operatore del centro radar di Marsala ed un collega ancora sconosciuto, registrato su nastro al momento della tragedia del DC 9 dell'Itavia, ha scatenato un putiferio. Una nuova ridda di illazioni e di accuse e l'Aeronautica Militare è ancora una volta nell'occhio del ciclone.

Vediamo innanzitutto cosa significa la misteriosa sigla Tst. Nient'altro che "tabella specificazioni tracce": ovvero un normale pannello trasparente sul quale un operatore riporta i dati significativi dei bersagli volanti che riceve in cuffia da un collega seduto davanti alla consolle di una stazione radar della difesa aerea. In genere però tutte le informazioni vengono abitualmente registrate su nastro magnetico e il Tst è attivato solo in esercitazione.

Quella sera – dicono all'Aeronautica – era in programma la Sinadex, una simulazione di difesa aerea. Coordinati dal centro di Martina Franca, alcuni siti radar del Sud si sarebbero collegati per fronteggiare un'ipotetica emergenza. In addestramento sugli schermi, oltre al normale traffico aereo, appaiono anche le tracce di inesistenti bersagli che gli operatori debbono distinguere e seguire: ipotetici incursori sui quali far convergere i caccia intercettori. Se si utilizzano le consolle per l'esercitazione, nel frattempo il traffico normale viene affidato a due soli operatori: uno al radar primario "grezzo", non collegato col computer, e l'altro al Tst dove riporta i dati non registrati su nastro. Ma può anche avvenire il contrario.

Chiarito cosa significa Tst, appare evidente – affermano all'Aeronautica Militare – come l'espressione "il Tst del Mig" non abbia alcun senso logico. Sarebbero state dunque erroneamente interpretate le parole del militare che, in realtà, avrebbe invece detto: "Si l'ho capito, ma il Tst per l'ex lo mettiamo? ". E tutto – sottolineano ancora all'Aeronautica – allora diventa chiaro. Stava per essere attivata la Sinadex e l'operatore aveva chiamato telefonicamente il collega per sapere se doveva usare il tabellone per l'ex: dove "ex" sta per "exercise", ovvero per esercitazione.

La parola Mig – dicono all'Aeronautica – non è stata dunque mai pronunciata e del resto – aggiungono – chi mai avrebbe potuto parlare di un Mig, se nessun radar può riconoscere un aereo. Sullo schermo appare un semplice puntino di luminosità variabile. L'indentificazione può avvenire più tardi, quando il computer associa il segnale elettronico ad un piano di volo conosciuto o riceve la risposta dal trasponder automatico installato a bordo del bersaglio. Ma si tratta soltanto di una discriminazione tra "amico o sconosciuto probabilmente ostile". In caso di mancata risposta solo il pilota di un caccia intercettore è in grado di riconoscere a vista il modello del velivolo. Quindi la parola Mig non solo non è stata mai pronunciata, ma non poteva essere ragionevolmente pronunciata.

L'Aeronautica Militare respinge inoltre l'accusa che gli operatori dei centri di Marsala e Martina Franca avrebbero fatto tornare indietro di dieci minuti i nastri, dopo aver interrotto la Sinadex. Quando alle 21,23 i due interlocutori sono stati d'accordo sullo "stop dai 13" non avevano intenzione di nascondere nulla ed infatti le registrazioni intatte sarebbero lì a provarlo. In realtà fin dalle 21,11, quando è arrivato il primo allarme il DC 9, l'esercitazione era stata trascurata e, poco più tardi, è stato deciso di chiudere "burocraticamente" alle 21,13 la trascrizione del rapporto sugli appositi registri.

M. Mod.

IL MESSAGGERO
SABATO
3 MARZO 1990

La tragedia del Dc9/ Alla commissione Stragi spaccatura sulla relazione del capo dell'Aeronautic

Ustica, il Mig fu cancellato

I familiari delle vittime rendono noto il contenuto dei nastri

di FIORENZA SARZANINI

☐ Il giudice disporrà una nuova perizia per individuare le voci degli operatori. Saranno interrogati ancora i militari

☐ Spunta la traccia misteriosa di un caccia intercettore che Marsala avvistò alle 20,18, cioè 40 minuti prima del disastro

Un ordine preciso: togliere la traccia del Mig. La conferma che nella telefonata tra il radarista di Marsala e un'altra postazione sconosciuta si parlò di Mig, arriva da Bologna. Gli avvocati di parte civile hanno fatto sentire ai giornalisti la copia della registrazione esaminata dai periti. La frase che si sente è proprio quella in cui si parla di un Mig. Una frase che i telegiornali della Rai hanno poi trasmesso ieri sera. «Abbiamo assunto questa iniziativa – ha spiegato l'avvocato Gamberini – per mettere fine alla confusione e al polverone che è stato sollevato da parte di coloro che vogliono negare un fatto evidente. Per fortuna gli italiani hanno le orecchie per sentire che quella pronunciata è proprio la parola Mig».

E dalla commissione Stragi che si è riunita ieri mattina per discutere la relazione Gualtieri arrivano altre inquietanti novità. Il senatore della sinistra indipendente Sergio De Julio ha chiesto maggiori chiarimenti sulla traccia di un caccia intercettore per cui Marsala aveva chiesto a Poggio Ballone di avviare la procedura di intercettazione. Un aereo avvistato molto tempo prima del disastro, esattamente alle 20,18, ma di cui non si è poi saputo più nulla. Un caccia prima identificato come «Zombi» che all'improvviso cambia codice. De Julio ha richiesto anche l'acquisizione di un documento che il Sios avrebbe inviato a un destinatario sconosciuto e che riguarda la tragedia di Ustica. «Una circostanza – ha sottolineato – che contrasta con quanto affermato dal capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Franco Pisano secondo cui il Sios non fu mai interessato della vicenda». E proprio alla luce di queste dichiarazioni i familiari delle vittime hanno chiesto al ministro della Difesa Martinazzoli di sollecitare le dimissioni di Pisano. Nuovi misteri e nuovi polveroni si addensano dunque ancora una volta sul «caso Ustica». Molte polemiche ha suscitato anche la controrelazione che il generale Pisano ha inviato alla commissione Stragi per ribattere le conclusioni del suo presidente Libero Gualtieri. Mentre i senatori democristiani sono concordi nell'affermare che «Pisano aveva tutto il dovere di difendere l'Aeronautica», comunisti e Verdi hanno criticato duramente questa sua decisione.

E mentre la commissione parlamentare decide le nuove audizioni, l'inchiesta giudiziaria dovrà individuare chi sono i militari le cui voci sono incise nei nastri di registrazione. Il giudice istruttore Vittorio Bucarelli ha già deciso di disporre una nuova perizia fonica, e il pubblico ministero Giorgio Santacroce ha annunciato di voler chiedere una nuova convocazione dei militari in servizio quella maledetta sera del 23 giugno di dieci anni fa nella postazione di Marsala. Alla luce delle clamorose novità emerse in questi giorni i radaristi dovranno raccontare cosa videro sui loro monitor. E dovranno chiarire definitivamente il mistero dell'esercitazione simulata Sinadex che dalle telefonate risulta interrotta. Non solo. In una telefonata tra Marsala e Martina Franca ci si accorda per far tornare il nastro indietro di dieci minuti.

Non figura invece nella perizia consegnata al giudice la parola *l'ex*, che secondo il legale dei militari Carlo Taormina sostituiva *Mig* e significava *esercitazione*. Daria Bonfietti che nella tragedia di Ustica ha perso il fratello, si appella ora al Governo. «La verità è una sola, ma le menzogne sono tante e ora cominciano a essere troppe. La classe politica, intendo il ministro della Difesa e il Governo, deve intervenire. Ormai non può più sottrarsi se non vuol cadere nel ridicolo. Non si può permettere che un avvocato possa dire tranquillamente *ex* al posto di *Mig*. L'opinione pubblica non è fatta di mentecatti e deficienti».

Ma quello che è successo realmente in quel maledetto 27 giugno del 1980 i militari in servizio a Marsala dovranno ora raccontarlo ai giudici. Dovrà farlo anche Luciano Carico, il maresciallo che disse di aver visto il Dc 9 precipitare e di aver subito avvertito Ciampino per telefono. Quella telefonata che Carico dice di aver fatto non compare nella perizia. Lo smentisce un colloquio tra un operatore di Marsala e un interlocutore sconosciuto. Carico disse di aver chiamato Ciampino. La versione ufficiale, ribadita in questa telefonata, dice invece che fu Ciampino ad avvertire Roma. Dalla perizia consegnata al giudice emerge però un altro mistero. Prima delle 21,11 c'è a Roma un silenzio di 41 minuti. Un'interminabile pausa.

E spetterà al giudice chiarire anche il misterioso viaggio in America del generale Rana, allora presidente del Registro Aeronautico, riferito a Pisano dall'attuale capo della 3° Regione Aerea Giorgio Santucci. Una circostanza smentita proprio dagli esperti Usa che hanno dichiarato di non aver mai conosciuto Santucci.

IL MESSAGGERO
SABATO
3 MARZO 1990

Un altro colpo di scena nelle indagini sulla tragedia del Dc 9 Itavia

Ustica, nella registrazione si parla proprio di un Mig

Ma nei documenti ufficiali non fu scritto nulla

L'ulteriore conferma che la sera del disastro di Ustica nella telefonata tra il radarista di Marsala e un'altra postazione sconosciuta si parlò di Mig, arriva da Bologna. Gli avvocati di parte civile hanno fatto sentire ai giornalisti la copia della registrazione esaminata dai periti. La frase che si sente è proprio quella in cui si parla di un Mig. Una frase che i telegiornali della Rai hanno poi trasmesso ieri sera. Ma i militari decisero di non segnare la traccia di quel velivolo. L'Aeronautica dichiara però che la conversazione è stata male interpretata. «La parola Mig – spiegano – non poteva essere ragionevolmente pronunciata».

☐ **Ieri mattina** si è riunita la Commissione Stragi che ha esaminato la relazione del presidente Libero Gualtieri. Spaccatura sulla controrelazione presentata dal capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Franco Pisano. Mentre i senatori dc sono concordi nell'affermare che «Pisano aveva tutto il dovere di difendere l'Aeronautica», comunisti e Verdi hanno criticato duramente questa sua decisione.

☐ **Il giudice** istruttore Bucarelli ha deciso di disporre un nuovo accertamento per individuare gli operatori che parlano al telefono. Contemporaneamente il p.m. Santacroce ha annunciato che chiederà nuovi interrogatori dei militari di Marsala.

☐ **Dalle carte** della Commissione Stragi spunta intanto la traccia di un caccia che Marsala avvistò 40 minuti prima del disastro

IL MESSAGGERO
SABATO
17 MARZO 1990

Il capogruppo dc ottiene un rinvio a martedì per completare il dibattito

Ustica, la commissione prende ancora tempo

di DANY APERIO BELLA

☐ Il radicale Teodori attacca i giudici che hanno condotto l'inchiesta: «Santacroce si fece "subornare" dall'Aeronautica che gli inviò una velina e Bucarelli non volle accertare la verità»

La commissione parlamentare d'inchiesta sulla mancata individuazione dei responsabili delle stragi che hanno funestato il nostro Paese concluderà martedì prossimo il dibattito sulle "comunicazioni" del suo presidente, il repubblicano Libero Gualtieri, sul caso Ustica. La seduta di ieri al palazzo di San Macuto non ha esaurito il dibattito, anche per una richiesta di rinvio del capogruppo democristiano, il senatore Lucio Toth. Quattro gli interventi: Zamberletti (Dc), Buffoni (Psi), Teodori (Pr) e Boato (Verdi).

Giuseppe Zamberletti ha criticato la commissione Luzzati che fu promossa dal ministro dei Trasporti Formica, accusandola di "non aver fatto quel che doveva". Non ha risparmiato critiche anche alla magistratura. Andrea Buffoni ha detto che la relazione di Gualtieri non esaurisce i lavori della commissione e perciò le indagini andranno sviluppate. Il deputato socialista, a proposito delle responsabilità politiche affiorate, ha tenuto ad affermare che esse non vanno circoscritte ai ministri Lagorio e Formica (suoi compagni di partito) ma vanno estese al "livello politico collegiale".

E così ancora una volta, anche se indirettamente e senza nominarlo, si è fatto riferimento al presidente della Repubblica Francesco Cossiga, che all'epoca della strage era il capo del governo (e non fu informato dai suoi ministri dell'ipotesi del missile) e che da capo dello Stato si è fatto promotore di un forte impulso all'accertamento della verità quando sette "saggi", rappresentanti dei partiti dell'arco costituzionale, chiesero il suo intervento.

Marco Boato ha definito "indebite" le conclusioni contenute nelle ultime tre cartelle delle "comunicazioni" di Gualtieri, che avrebbero invece dovuto fare semplicemente un punto dei lavori in corso d'opera. Anche Massimo Teodori ha sostenuto che la commissione deve proseguire i suoi lavori indagando a fondo sul ruolo dei "servizi" e dei politici, completando le audizioni che già erano state decise il 26 ottobre, perchè è ormai accertato un "comportamento organizzato, sistematicamente e ripetutamente, per nascondere la verità".

Durissimi i giudizi di Teodori sui magistrati Santacroce e Bucarelli che hanno condotto in questi lunghi anni l'inchiesta giudiziaria. Il primo è stato addirittura accusato di essersi fatto "subornare" dall'Aeronautica che gli inviò una velina suggerendogli l'atteggiamento da tenere con la stampa, il secondo non avrebbe "scientemente voluto accertare nulla su Ustica, muovendosi solo su forti spinte esterne, come la trasmissione televisiva Telefono Giallo o il monito di Cossiga". La magistratura, insomma, secondo Teodori, su Ustica "ha contribuito in modo decisivo a che non si facesse nulla per accertare la verità".

IL MESSAGGERO
SABATO
3 MARZO 1990

L'Aeronautica: male interpretate le parole del radarista

"Si l'ho capito, ma il Tst del Mig lo mettiamo?". "No, niente, lascia stare". Questo scambio di battute tra un operatore del centro radar di Marsala ed un collega ancora sconosciuto, registrato su nastro al momento della tragedia del DC 9 dell'Itavia, ha scatenato un putiferio. Una nuova ridda di illazioni e di accuse e l'Aeronautica Militare è ancora una volta nell'occhio del ciclone.

Vediamo innanzitutto cosa significa la misteriosa sigla Tst. Nient'altro che "tabella specificazioni tracce": ovvero un normale pannello trasparente sul quale un operatore riporta i dati significativi dei bersagli volanti che riceve in cuffia da un collega seduto davanti alla consolle di una stazione radar della difesa aerea. In genere però tutte le informazioni vengono abitualmente registrate su nastro magnetico e il Tst è attivato solo in esercitazione.

Quella sera – dicono all'Aeronautica – era in programma la Sinadex, una simulazione di difesa aerea. Coordinati dal centro di Martina Franca, alcuni siti radar del Sud si sarebbero collegati per fronteggiare un'ipotetica emergenza. In addestramento sugli schermi, oltre al normale traffico aereo, appaiono anche le tracce di inesistenti bersagli che gli operatori debbono distinguere e seguire: ipotetici incursori sui quali far convergere i caccia intercettori. Se si utilizzano le consolle per l'esercitazione, nel frattempo il traffico normale viene affidato a due soli operatori: uno al radar primario "grezzo", non collegato col computer, e l'altro al Tst dove riporta i dati non registrati su nastro. Ma può anche avvenire il contrario.

Chiarito cosa significa Tst, appare evidente – affermano all'Aeronautica Militare – come l'espressione "il Tst del Mig" non abbia alcun senso logico. Sarebbero state dunque erroneamente interpretate le parole del militare che, in realtà, avrebbe invece detto: "Si l'ho capito, ma il Tst per l'ex lo mettiamo? ". E tutto – sottolineano ancora all'Aeronautica – allora diventa chiaro. Stava per essere attivata la Sinadex e l'operatore aveva chiamato telefonicamente il collega per sapere se doveva usare il tabellone per l'ex: dove "ex" sta per "exercise", ovvero per esercitazione.

La parola Mig – dicono all'Aeronautica – non è stata dunque mai pronunciata e del resto – aggiungono – chi mai avrebbe potuto parlare di un Mig, se nessun radar può riconoscere un aereo. Sullo schermo appare un semplice puntino di luminosità variabile. L'indentificazione può avvenire più tardi, quando il computer associa il segnale elettronico ad un piano di volo conosciuto o riceve la risposta dal trasponder automatico installato a bordo del bersaglio. Ma si tratta soltanto di una discriminazione tra "amico o sconosciuto probabilmente ostile". In caso di mancata risposta solo il pilota di un caccia intercettore è in grado di riconoscere a vista il modello del velivolo. Quindi la parola Mig non solo non è stata mai pronunciata, ma non poteva essere ragionevolmente pronunciata.

L'Aeronautica Militare respinge inoltre l'accusa che gli operatori dei centri di Marsala e Martina Franca avrebbero fatto tornare indietro di dieci minuti i nastri, dopo aver interrotto la Sinadex. Quando alle 21,23 i due interlocutori sono stati d'accordo sullo "stop dai 13" non avevano intenzione di nascondere nulla ed infatti le registrazioni intatte sarebbero lì a provarlo. In realtà fin dalle 21,11, quando è arrivato il primo allarme il DC 9, l'esercitazione era stata trascurata e, poco più tardi, è stato deciso di chiudere "burocraticamente" alle 21,13 la trascrizione del rapporto sugli appositi registri.

M. Mod.

IL MESSAGGERO
GIOVEDÌ
3 MAGGIO 1990

Indiscrezioni sulle conclusioni dell'ultimo esame chiesto ai periti dal giudice Bucarelli

Ustica, il missile sparato contro il DC 9 era occidentale

di FIORENZA SARZANINI

☐ Gli esperti stanno per consegnare i loro risultati, ma non sarebbero riusciti a stabilire la nazionalità dell'esplosivo

☐ Una nuova interpretazione dei dati del radar di Ciampino divide i consulenti della magistratura sulle cause del disastro

I periti nominati dal tribunale non sono in grado di individuare la nazionalità del missile che colpì il Dc 9 dell'Itavia facendolo precipitare al largo di Ustica il 27 giugno del 1980 con 81 persone a bordo. Possono soltanto affermare che si tratta di un missile di fabbricazione occidentale. La relazione degli esperti non è stata ancora depositata ma è questa l'indiscrezione che filtra con insistenza negli ambienti giudiziari. E sembra anche che la perizia fonica disposta dal magistrato abbia confermato un'esplosione esterna. La commissione dovrebbe consegnare le sue conclusioni al magistrato la prossima settimana ma non è escluso che sul tavolo del giudice istruttore Vittorio Bucarelli arrivino due relazioni. Sembra infatti che ci sia una spaccatura all'interno della commissione. Secondo indiscrezioni il presidente del collegio incaricato di compiere ulteriori accertamenti su quella tragedia Massimo Blasi, e un altro esperto, Raffaele Cerra, nutrirebbero qualche dubbio sullo scenario di guerra sinora presentato. Ciò alla luce dei nuovi dati forniti dalla società Selenia sul radar di Ciampino. La Selenia ha compiuto nuovi esami su quella postazione e ha dichiarato che non ci sono elementi sufficienti per parlare, come era stato invece fatto in precedenza, di uno scenario d'attacco intorno al Dc 9 dell'Itavia. Sostiene infatti che alcuni *plots* che si pensava fossero quelli di un aereo da caccia, potrebbero essere invece dello stesso Dc 9. Una conclusione che non ha invece fatto cambiare idea agli altri tre periti, Leonardo Lecce, Ennio Imbimbo e Vincenzo Migliaccio, che ribadiscono le loro *prime* conclusioni e cioé che il Dc 9 dell'Itavia fu abbattuto certamente da un missile.

Nella loro relazione i periti avrebbero anche ribadito i dubbi sulla esistenza dell'esercitazione *Sinadex* compiuta a Marsala che in questi anni ha giustificato un buco di otto minuti nelle registrazioni radar. Affermerebbero infatti che non è provato che sia stata compiuta o, quanto meno, non nei modi sino ad ora descritti dall'Aeronautica. Gli esperti confermano che Marsala vide il Dc 9 dell'Itavia precipitare. Ribadiscono dunque la versione del maresciallo Luciano Carico, all'epoca in servizio nella postazione radar siciliana, che dopo nove anni raccontò ai magistrati di aver visto tutto quello che accadeva sul cielo di Ustica e di aver dato subito l'allarme.

Si tratta naturalmente di indiscrezioni che potranno trovare conferma soltanto quando la nuova perizia verrà depositata e diventerà quindi pubblica. Il magistrato dovrebbe ricevere la relazione la prossima settimana, ma non è escluso che queste «divergenze» all'interno della commissione facciano slittare la consegna. Sarebbe certo assai singolare se dopo dieci anni di indagini gli esperti non riuscissero a trovare un accordo per fornire ai magistrati una visione univoca e certa delle cause che portarono all'abbattimento dell'aereo con 81 persone a bordo. Non bisogna infatti dimenticare che si tratta degli stessi periti che nella primavera dello scorso anno senza incertezze conclusero che la tragedia di Ustica fu provocata da un missile che colpì, probabilmente per errore, l'aereo dell'Itavia.

Consegnata al magistrato la perizia sulle telefonate in partenza e in arriv

dalla base radar di Marsala

Ustica, i parenti delle vittime «Deve intervenire Vassalli»

di FIORENZA SARZANINI

☐ Vogliono sapere perché due ingegneri della Selenia hanno partecipato come ausiliari agli accertamenti tecnici sul missile. Non è certo che sia stata pronunciata la parola Mig, ma è altamente probabile

Polemiche roventi che si alternano a nuove indiscrezioni continuano ad alimentare la storia infinita dell'inchiesta sul disastro di Ustica. Mentre i legali di parte civile chiedono l'intervento del Csm e del ministro di Grazia e Giustizia Giuliano Vassalli, ieri i periti incaricati di compiere ulteriori accertamenti sulle comunicazioni in arrivo e in partenza da Marsala hanno consegnato al magistrato le loro conclusioni. Gli esperti dovevano stabilire se la frase pronunciata da due militari che parlano al telefono fosse: «Ma il Tst del Mig lo mettiamo». La frase fu sentita da milioni di italiani perché trasmessa da tutti i telegiornali, ma ora i periti sosterrebbero che non è accertabile matematicamente che la parola pronunciata sia *Mig* perché la registrazione è disturbata dai rumori di fondo. Aggiungerebbero però che «la prova strumentale dà un'alta probabilità che si tratti proprio di *Mig*». Nessuna certezza dalla prova di ascolto che però «suggerisce» si tratti di *Mig*. È certo invece, sarebbe questa l'altra conclusione degli esperti, che i militari abbiano pronunciato *Tst*.

Nuove inquietanti indiscrezioni, dunque, mentre la parte civile vuole sapere chi ha autorizzato la nomina di due ingegneri della Selenia come ausiliari dei periti di Ustica. Lo chiedono al Consiglio superiore della magistratura e al ministro di Grazia e Giustizia, Giuliano Vassalli. È proprio su una relazione firmata dai due dipendenti della Selenia, l'ingegner Pardini e l'ingegner Giaccari, che si basa la clamorosa marcia indietro dei due periti Massimo Blasi e Raffaele Cerra. A un anno dalla prima perizia in cui sottoscrissero che il Dc 9 era stato abbattuto da un missile, i due esperti sostengono adesso che «non può essere esclusa l'ipotesi della bomba».

Agli esami peritali disposti dal magistrato hanno partecipato, come consulenti ausiliari, Pardini e Giaccari, e un professore dell'Università di Tor Vergata ex ingegnere della Selenia, il dottor Galati. Sono proprio Pardini e Giaccari ad aver dato la nuova interpretazione dei dati di Ciampino. Affermano che le tracce che si pensava fossero di un aereo da caccia sono in realtà i rottami dello stesso Dc 9 ormai in caduta libera.

Blasi e Cerra hanno fatto proprie queste conclusioni. Ma l'ipotesi della bomba l'hanno firmata soltanto loro. Gli altri tre periti, Leonardo Lecce, Ennio Imbimbo e Vincenzo Migliaccio, confermano la loro tesi iniziale: il Dc 9 fu abbattuto da un missile. Non sanno indicare la nazionalità dell'ordigno ma dichiarano che si tratta di un missile a medio raggio, non italiano, probabilmente di fabbricazione occidentale.

Con la richiesta al ministro Vassalli e al Csm di un intervento immediato, gli avvocati di parte civile ricordano che «il 57 per cento del fatturato annuo della Selenia arriva dalle commesse militari dell'Aeronautica. Tali precise connessioni – sottolinea l'avvocato Franco Di Maria – anche al di là di quanto possa essere effettivamente accaduto, legittimano il più ragionevole e plausibile sospetto di indebite e illegittime pressioni sui tre ausiliari della commissione peritale, sull'elaborato sul quale si fonderebbe l'inopinato ripensamento dei periti d'ufficio Blasi e Cerra». Del resto, questa clamorosa e improvvisa divergenza rischia di portare all'archiviazione dell'inchiesta. Una norma del nuovo codice di procedura penale dispone infatti che il pubblico ministero possa chiedere il rinvio a giudizio degli imputati soltanto quando «ritiene che gli elementi di prova raccolti siano sufficienti a determinare, all'esito della istruttoria dibattimentale, la condanna». Santacroce non ha questa certezza e per questo si fa sempre più probabile il proscioglimento dei militari che la sera del disastro erano in servizio nelle postazioni radar di Licola e Marsala, incriminati per falsa testimonianza, distruzione di atti e favoreggiamento. Or conclusione dell'inda appare ormai scontat dieci anni da quella tr dia la giustizia non è scita a dare una risp univoca ai familiari c vittime. Una perizia 395 pagine pone nu dubbi, inquietanti e morosi, sulle cause de sastro. Le diverse opin degli esperti gettano nuove ombre su qu tragedia. Eppure per i gistrati non ci sarebbe nulla su cui indagare. L chiesta sulla strage di U ca si chiude praticam qui. Per la morte di qu 81 vittime non sono trovati gli elementi pe re giustizia. Il disacco dei periti è sin troppo dente, le loro tesi con gono soltanto su un pu i militari in servizio n postazione radar di Ma la hanno visto almeno *plot* del Dc 9 che cadev

«Il ripensamento di parte dei periti è – seco il liberale Stefano De L – la dimostrazione quanto siano forti colo quali vogliono nascon la verità e complicare cor di più il giallo di U ca». Gli fa eco il socia mocratico Filippo C secondo il quale «pre ancora una volta la lo dell'insabbiamento».

IL MESSAGGERO
GIOVEDI'
31 MAGGIO 1990

Ustica, la battaglia dei periti

Le contraddizioni degli ultimi esami tecnici che propongono l'ipotesi della bomba

Il nastro dell'esercitazione dato agli esperti non è originale

Per giustificare la mancata registrazione di que sloche avvenne la sera in cui il Dc9 precipitò con 8 passeggeri, l'Aeronautica disse che era in corso un simulazione, ma i nastri non lo dimostrano

di FIORENZA SARZANINI

Dieci anni di indagini, perizie, controperizie per approdare a due conclusioni diametralmente opposte. Con le divergenze tra i periti cala nuovamente la nebbia sulla strage di Ustica che provocò la morte di 81 persone. Eppure qualche punto in comune è stato trovato. Clamorosa è la novità che riguarda l'esercitazione Sinadex con la quale l'Aeronautica militare ha giustificato un buco di otto minuti nelle registrazioni radar. Il nastro a disposizione dei periti non corrisponderebbe all'originale. Su questo sono tutti concordi e scrivono: «Il collegio ha avuto da esaminare un nastro Sinadex da cui non è stato possibile desumere alcuna informazione utile per le indagini, né se lo stesso sia quello utilizzato per la esercitazione programmata per il 27 giugno 1980», e cioè la sera del disastro. Nonostante ciò, secondo Blasi e Cerra «l'esercitazione fu eseguita». Imbimbo, Lecce e Migliaccio fanno invece propria l'opinione dei tecnici Itav (Ispettorato telecomunicazioni assistenza al volo) e concludono che i dati non corrispondono con quelli acquisiti in precedenza perché «molto probabilmente il nastro a disposizione non è lo stesso utilizzato la sera del disastro».

Sulla clamorosa marcia indietro dei due esperti che ora individuano la causa dell'incidente in «un'esplosione avvenuta all'interno dell'aereo per la presenza di una bomba a bordo» interviene invece la Selenia. È proprio sulla relazione firmata dagli ingegneri della Selenia, che si basa il cambio di opinione dei due periti e le parti civili hanno chiesto l'intervento del Csm e di Vassalli per sapere come mai come consulenti siano stati scelti proprio i dipendenti di questa società. La Selenia dice: «Coloro che hanno partecipato come ausiliari ai nuovi esami, sono dipendenti della società, ma il loro contributo all'inchiesta è stato richiesto *ad personam* sulla base della loro indiscussa competenza tecnica».

I tre periti che confermano la presenza di un altro velivolo accanto al Dc 9 dal quale sarebbe partito il missile, non sono dello stesso avviso. Motivando la scelta di arrivare a due conclusioni differenti scrivono infatti: «La relazione prodotta dai tre professionisti (i consulenti di cui si parla, ndr) ha prospettato nella stesura finale uno scenario, suffragato da sole interpretazioni dei dati radar, che differiva in maniera sostanziale da quanto fino ad ora acquisito. Il nuovo scenario è apparso, anche se ipoteticamente possibile, alquanto poco probabile». Secondo i tre ingegneri le tracce rilevate dal radar non sarebbero quelle di un velivolo estraneo, ma i rottami dello stesso Dc 9, ormai in caduta libera. Ma ecco i punti fondamentali della perizia consegnata al magistrato.

Prima conclusione: il missile.

Secondo i periti, Leonardo Lecce, Ennio Imbimbo e Vincenzo Migliaccio, «accanto al Dc 9 c'era un velivolo estraneo la cui traccia si osserva almeno 90 secondi prima dell'incidente e fino a 100 secondi dopo. Al momento dell'ultima risposta d Dc 9 il velivolo "estraneo si trovava a una distanz di 5 miglia nautiche. Te nuto conto della distanz stimata al momento de lancio del missile, l'ipotes più probabile è che si tratt di un missile aria-aria medio raggio.

Seconda conclusione: la bomba.

Secondo i periti Massimo Blasi e Michele Cerra «dall'analisi sui dati radar di Fiumicino scaturisce che non vi sia stato nessun velivolo estraneo nei dintorni del Dc 9 e che le due traiettorie che inequivocabilmente si individuano debbono attribuirsi la prima ai frammenti del Dc 9, la seconda al corpo principale dello stesso aereo. Nessuna testa di guerra per uso missilistico aria-aria è compatibile con tutti gli elementi di certezza che sono scaturiti dall'indagine». Poi la clamorosa conclusione: «È parere degli scriventi che l'incidente occorso al Dc 9 sia attribuibile ad un'esplosione avvenuta all'interno dell'aereo per la presenza di una bomba a bordo». Blasi e Cerra non forniscono, tuttavia, gli elementi di fatto da cui trae origine la loro conclusione.

La perizia sul «Mig».

Altri esperti hanno decodificato le telefonate in partenza e in arrivo da Marsala. In particolare è stata analizzata la frase pronunciata da un militare: «Ma il Tst del Mig, lo mettiamo?». Ecco la conclusione: «Si può considerare come corretta l'interpretazione della sigla *Tst*, mentre la parola *Mig* dà luogo a differenti possibili interpretazioni. A nostro avviso l'interpretazione *Mig* è la più attendibile».

IL MESSAGGERO
SABATO
2 GIUGNO 1990

(4)

L'altalena di rivelazioni e smentite nell'inchiesta sul DC-9 precipitato con 81 persone

Ustica, giallo sui documenti

Polemica sulle carte sequestrate nell'88 a Poggio Ballone

carabinieri ritirarono i tracciati radar da cui si ricaverebbe uno scenario inquietante che smentisce i dati di Marsala

di FIORENZA SARZANINI

Rischia di trasformarsi in un pericoloso boomerang per i magistrati che indagano sulla strage di Ustica, la mancata consegna dei tracciati radar della postazione di Poggio Ballone ai periti. Ormai è confermato: il 12 agosto 1988 due carabinieri, Adrio Petraccini e Emanuele Umbro, si recarono nella postazione radar di Poggio Ballone, nei pressi di Grosseto, e ricevettero tutta la documentazione che riguardava quel sito militare. La consegnò il colonnello Arrivas, responsabile della stazione. Ai militari diede: l'elenco dei capi controllori di turno dal 6 al 30 giugno del 1980; quello dei controllori intercettatori in servizio nello stesso periodo; la lista degli operatori di consolle presenti dal 1° al 30 giugno 1980; l'elenco degli addetti al filtraggio in turno dal 19 al 30 giugno 1980; nomi, cognomi e indirizzi dei militari di leva destinati a Poggio Ballone dal 19 giugno al 1° luglio; elenco dei sottufficiali in servizio dalla sera del 27 alla mattina del 28 giugno 1980; brogliaccio originale della postazione radar dal 23 al 30 giugno 1980. Ma Arrivas andò oltre, e, nonostante non fossero espressamente richiesti nell'ordine di sequestro firmato dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli, consegnò ai carabinieri anche 11 grafici con i tracciati lone dalle 20 alle 21,15 del 27 giugno 1980, la sera del disastro. Questi fogli non sono mai stati messi a disposizione dei periti. Queste persone non sono mai state interrogate.

Risale al 22 novembre 1989 un secondo ordine di sequestro firmato dal giudice Bucarelli. Cosa significa? Fino a quella data il magistrato non ha potuto disporre dei documenti che aveva sottoposto a sequestro? E chi li ha conservati per tutto questo periodo? È possibile che un giudice non disponga accertamenti per sapere che fine fanno le carte che ha ordinato di sequestrare? I fatti sono questi. Il giudice Bucarelli ha ricevuto tutta la documentazione e non l'ha consegnata ai periti. Non ha neanche convocato i militari in servizio a Poggio Ballone. Eppure in quei documenti ci sarebbe la prova che intorno al Dc 9 dell'Itavia c'era un vero e proprio scenario di guerra. Quattro velivoli, forse da caccia, sorvolavano lo stesso spazio. Quattro aerei che Marsala non ha classificato o ai quali ha dato posizioni e velocità diverse da quelle fornite da Poggio Ballone. Se i dati della postazione di Grosseto saranno confermati, si avrebbe la prova che l'Aeronautica ha mentito clamorosamente per tutti questi anni. Verrebbe dimostrato che i dati di Marsala sono stati manipo-

scrizioni sono state messe a disposizione della commissione d'inchiesta parlamentare sulle Stragi che ne discuterà giovedì prossimo.

La rilevanza che queste carte potrebbero assumere nel corso dell'inchiesta avrebbe spinto alcuni membri del Consiglio Superiore della Magistratura a chiedere al comitato di presidenza del Csm l'apertura di un'indagine sul comportamento in questi dieci anni dei giudici di Ustica. Lo ha già fatto l'avvocato di parte civile per i meo Ferrucci, che ha sollecitato anche un intervento del Presidente Cossiga.

Le rivelazioni sono inquietanti. In un articolo *Il popolo*, ricorda che «si è assistito già ad un altro tentativo di incriminare le forze armate e in particolare l'Aeronautica, di gettare ombre lunghe sul "sistema di potere" e in particolare sulla Dc che sarebbero colpevoli di aver taciuto le fasi dell'immensa tragedia e quindi a sollevare il sospetto che la verità del missile, data per accertata, viene taciuta e tenacemente nasco-

condo il ministro delle Finanze Rino Formica, titolare del dicastero Trasporti all'epoca del disastro, «Non c'è dubbio che questa vicenda è talmente oscura che si vuole coprire un fatto probabilmente ancora più grave della stessa tragedia. Non voglio dire che qualcuno ha voluto abbattere il Dc 9 intenzionalmente. Ma se si è trattato di un incidente perché non si è voluto dire subito? Evidentemente la causa che lo ha determinato è ancor più drammatica dell'accaduto». Il generale Bartolucci,

disastro, condanna invece il «partito del missile» ribadendo la sua verità: «il Dc 9 esplose per la presenza di una bomba a bordo». «Lo scenario del duello tra libici e francesi – sostiene – è assurdo. Una simile battaglia avrebbe fatto scattare l'allarme Nato ai massimi livelli e in quel caso a sapere sarebbero stati davvero in tanti». Secondo il comandante delle forze navali Nato per il sud Europa, ammiraglio Geraci, «il caso Ustica è stato alimentato da polemiche di parte e

Ustica, guerra nel Tirreno

Un testimone: tragica conclusione di una missione segreta

Il Dc-9 abbattuto/ Il racconto di chi vide rientrare in Corsica un aereo radar dopo un raid

«Dio mio, abbiamo colpito un jet civile», dissero sconvolti gli avieri francesi. Lo riferisce un legionario della base di Calvi

di DANY APERIO BELLA

"Dio mio che cosa abbiamo fatto. Abbiamo abbattuto un aereo civile. Che terribile disastro". Un gruppetto di soldati francesi sconvolti scende da un Nimrod, l'aereo-radar inglese simili agli americani Awacs. Siamo a Calvi, in Corsica, nella base dei paracadutisti della legione straniera, dove si addestrano alle missioni più pericolose le teste di cuoio. Un atterraggio di emergenza, rischiosissimo, su una pista troppo corta. Ma la situazione è assolutamente eccezionale. Sono le ventidue della maledetta sera del 27 giugno 1980. Il Dc9 dell'Itavia I-TIGI in volo da Bologna a Palermo sull'aerovia Ambra 13 è stato buttato giù un'ora prima. Da un missile.

A prendere in consegna gli avieri che raccontano la tragica e imprevista conclusione di un'azione bellica segreta camuffata con un'esercitazione altrettanto segreta (partecipano oltre ai francesi anche reparti speciali tedeschi e inglesi della Nato) è un capitano della Legione. Il suo nome di battaglia è Giulio Girotto. Matricola 155666. Quello vero Guglielmo S. I militari sono disperati, in lacrime. Si confidano con Girotto, che proprio quella sera si predisponeva a un'altra azione di guerra: "Eagles run to run". Aquile pronte a rullare.

Un'operazione da fantascienza: portare con elicotteri una ventina di piloti di caccia Mirage verso un sottomarino al largo di Ustica. Di lì a Bengasi, in Libia, per recuperare con rapidità da commando cinematografici quegli aviogetti che la Francia aveva incautamente ceduto a Gheddafi poco prima di litigare sul Ciad. Un'operazione apparentemente incredibile. Contemporanea alla rivolta di giovani ufficiali organizzata a Tobruk. Ma saltò tutto. Tragicamente. Con ottantuno poveri disgraziati ignari ammazzati. In quel tramonto di sangue sotto al Dc9 che librava tranquillo nel cielo sereno c'era un via vai di mezzi militari aeronavali. Straordinariamente numeroso sebbene segreto. E oltre a un paio di sommergibili francesi ce ne era uno inglese, il King Edward. E poco distante un altro degli Stati Uniti. Il comando era a Decimomannu, in Sardegna.

Una storia pazzesca? Il frutto di una fantasia fertile? Oppure una realtà tanto fantastica quanto inconfessabile? Un giorno di metà aprile, l'altr'anno, un uomo telefonò in redazione. Raccontò di sapere ciò che era successo al Dc9 di Ustica, di conoscere i responsabili della strage. Durante una manovra di guerra complessa, celata dalla più impenetrabile custodia militare, in pieno Mediterraneo, con bersaglio destabilizzante un aereo del leader della rivoluzione di Tripoli, un missile, sparato da un sommergibile e teleguidato da quell'aereo Nemrod aveva abbattuto il jet di linea italiano. Un complotto internazionale.

Era andata veramente così? Ne dubitammo. Eppure in quel racconto, che sembrava lasciare ampio spazio all'immaginazione, c'erano particolari che coincidevano con informazioni raccolte in anni di lavoro sulla strage di Ustica. Così, pensammo fosse utile entrare in contatto con quel misterioso personaggio che aveva lasciato un numero di telefono. Andai a Lenna, un paesino tra i monti del Bergamasco. Guglielmo S. mi raccontò per una notte intera la sua storia fantastica. La parte di cui fu testimone, lo sbarco a Calvi invece che a Bastia degli avieri terrorizzati il 27 giugno 1980, quel che aveva appreso successivamente.

Guglielmo S. aggiunse che quei soldati furono consegnati la notte e trasferiti la mattina dopo in una base della Francia meridionale. Con procedure riservatissime. Disse di poter provare la verità del suo racconto. Le prove, raccolte in una base della Legione, vicino a Marsiglia, ce le avrebbe inviate presso un avvocato parigino del quale gli avevamo fornito l'indirizzo. Ma non arrivò mai nulla e misteriosamente come era comparso Guglielmo S. sparì, dopo aver paventato pericolo.

Decidemmo così di non farne nulla, perché raccontare una vicenda che non si poteva provare e che per di più appariva pazzesca avrebbe solo alimentato il polverone delle "piste" devianti e depistanti. Ma alla luce delle sibilline rivelazioni del generale Franco Pisano alla Commissione Stragi del Parlamento, dopo le nuove rivelazioni dello scenario di guerra che fu registrato dal radar di Poggio Ballone, la storia di Guglielmo S. diventa più verosimile di quanto mai allora avremmo potuto immaginare.

Quel misteriosissimo aereo di cui parlò il capo di Stato maggiore dell'Aeronautica e che torna sui tracciati del radar toscano, identificato con la sigla "friendly", amichevole, e quindi seguito distrattamente, al contrario degli "zombie" nemici, era proprio quel Nimrod che il capitano Girotto vide atterrare in Corsica a Calvi? Nella strage di Ustica forse la realtà è più fantastica dell'immaginazione. Una verità terribile e inconfessabile. Gelosamente custodita dalle forze armate. "Noi siamo solo testimoni" si lasciò scappare l'ammiraglio Mario Porta quando era capo di Stato maggiore della Difesa. I testimoni hanno fatto il loro dovere, nascondere. La stampa faccia il proprio, svelare.

Nuovo pesante attacco del presidente della Commissione Stragi, Gualtieri, contro l'Aeronautica

Tracciati radar nel cassetto dei giudici: interviene il Csm

L'indagine del Consiglio superiore della magistratura sollecitata dal socialista Felisetti. Santacroce chiederà a Bucarelli una perizia sui documenti di Poggio Ballone

di FIORENZA SARZANINI

Il caso Ustica approda al Csm. Mercoledì pomeriggio il plenum del Consiglio Superiore della Magistratura dovrà decidere se accogliere la richiesta del membro socialista Dino Felisetti che ha sollecitato «l'iscrizione d'urgenza della pratica relativa ai ritardi nelle indagini sulla strage del Dc 9 Itavia, soprattutto in riferimento all'acquisizione dei tracciati radar di Poggio Ballone». Nuvole nere si addensano sul futuro del giudice istruttore Vittorio Bucarelli. Dal 12 agosto del 1988 il magistrato ha nel suo cassetto i tracciati della postazione di Grosseto. Ma non li ha mai dati ai periti. Quei nastri smentirebbero i dati forniti da Marsala, ma il giudice non li ha mai fatti esaminare dagli esperti. Per questo il sostituto procuratore Giorgio Santacroce ha deciso di chiedere una superperizia da affidare a esperti internazionali. Un nuovo esame tecnico per «leggere» queste carte che sono spuntate fuori all'improvviso, e per chiarire le divergenze emerse tra i periti sulle cause del disastro che provocò la morte di 81 persone. Santacroce sembra anche intenzionato a sollecitare la convocazione di tutti gli ufficiali e sottufficiali in servizio a Poggio Ballone la sera della tragedia. L'elenco dei militari fu consegnato a Bucarelli contemporaneamente ai tracciati, ma il giudice non ritenne opportuno interrogarli.

Quando l'inchiesta passò da Palermo a Roma, Santacroce dispose il sequestro di tutta la documentazione delle postazioni militari comprese tra Latina, Ponza e Palermo. Carte e nastri erano stati riuniti nell'aeroporto militare di Trapani Birgi in attesa del nulla osta ministeriale e poi trasferiti a Palermo. Una lettera datata 14 luglio, allegata nel fascicolo giudiziario, dimostra che Poggio Ballone mise a disposizione dell'Aeronautica tutte le carte in suo possesso. Eppure la documentazione che riguarda la postazione di Grosseto non venne compresa tra quella inviata al magistrato nel 1980. Rimase a disposizione dell'autorità militare fino al 12 agosto 1988, giorno in cui due carabinieri, per ordine del giudice Bucarelli, si recarono a Poggio Ballone e la misero sotto sequestro. Ma quelle carte sono rimaste in un cassetto. Il 19 novembre 1989 Bucarelli, dimenticandosi forse di averle già acquisite, accolse le richieste della parte civile e di Santacroce, e dispose un nuovo sequestro. Circostanze alquanto strane che Bucarelli dovrà probabilmente chiarire al Csm.

L'inchiesta sulla strage di Ustica che sembrava ormai avviata verso l'epilogo con il proscioglimento di tutti i militari incriminati, si arricchisce dunque di un nuovo capitolo. Rivelazioni clamorose emerse dai nuovi tracciati radar dimostrerebbero l'esistenza di un vero e proprio scenario di guerra intorno al Dc 9. Quattro velivoli, forse da caccia, erano intorno all'aereo dell'Itavia. Un quinto velivolo, probabilmente radar, volava in cerchio tra la Corsica e la Sardegna. Questo dimostrerebbero i tracciati di Poggio Ballone ma secondo Marsala, tutto era regolare. I quattro aerei, spostati di circa 90 chilometri a nord rispetto alle posizioni risultanti a Grosseto, furono classificati come «friendly» (amici). L'Aeronautica ribadisce la lettura data dalla postazione siciliana. Sostiene, ma non chiarisce in base a quali elementi, che si tratta di aerei civili.

Proprio contro l'Aeronautica si schiera adesso il presidente della Commissione Stragi, Libero Gualtieri. «Per anni – dichiara – l'Aeronautica militare ha taciuto cose che sapeva, ha dichiarato cose non vere, ha distrutto prove importanti, ha fornito agli inquirenti documenti manipolati». Gualtier non si lascia sfuggire l'occasione di fare nomi e cognomi dell persone che a suo parere hanno delle responsabilità in quest vicenda. «Li ho già fatti in com missione – ricorda – comin ciando dal generale Lamberto Bartolucci e dall'ammiraglio Giovanni Torrisi, rispettiva mente capo di Stato Maggior dell'Aeronautica e della Difes all'epoca dei fatti. E ho parlat anche dell'ex ministro della D fesa Lelio Lagorio e dell'ex m nistro dei Trasporti, Rino Fo mica. Credo che anche la mag stratura dovrebbe occuparsi queste responsabilità». Gli r sponde Formica ricordand che «se il caso Ustica non è st to ancora archiviato lo si deve persone come me».

Parla Leonardo Lecce, uno degli esperti, che individua la causa del disastro in un missile

«Mai visti quei tracciati»

Un perito di Ustica: nessuno ci parlò di Poggio Ballone

☐ «Chiedemmo al giudice tutti i documenti che aveva, ma non ci diede nulla su Grosseto». Mistero sul nastro originale

di FIORENZA SARZANINI

«Prima di iniziare il nostro lavoro chiedemmo al giudice di consegnarci tutti i documenti che aveva a disposizione. Tracciati radar, tabulati, tutto quello che avrebbe potuto essere utile. Tra le carte che ci furono date non c'era nulla che abbia riguardato Poggio Ballone». Leonardo Lecce è uno dei periti giudiziari che ha individuato in un missile la causa dell'abbattimento del Dc 9 Itavia con 81 persone a bordo. Nonostante il cambio di opinione di due suoi colleghi che ora parlano di «esplosione causata da una bomba a bordo», lui, insieme agli ingegneri Vincenzo Migliaccio e Ennio Imbimbo ha confermato la tesi del missile. Ora conferma anche di non aver mai visto i tracciati di Poggio Ballone, spuntati all'improvviso dopo dieci anni di indagini. Il giudice Bucarelli li aveva sequestrati il 12 agosto 1988, ma quando dispose la perizia per accertare le cause del disastro non fece esaminare quelle carte agli esperti.

Ingegner Lecce, cosa ci può dire su questi nuovi dati di cui si viene a conoscenza soltanto adesso, dieci anni dopo il disastro?

«Premetto subito di non aver mai visto i tracciati e di non aver seguito la trasmissione televisiva *Samarcanda*. Da quello che ho saputo, ritengo però che sarebbe stato utile esaminarli per metterli a confronto con i dati di Marsala e con quelli di Licola. Non posso affermare che avremmo trovato in quelle carte informazioni necessarie. Ma non posso neanche negarlo, non avendo avuto la possibilità di leggerle».

Se voi aveste saputo che i dati di Poggio Ballone erano già allegati al fascicolo giudiziario avreste dunque sollecitato il magistrato a consegnarveli?

«Certamente. Ci è stato sempre detto, e lo ha scritto anche l'Aeronautica, che lo spazio aereo sopra Ustica era coperto dal radar di Licola e da quello di Marsala. Non potevamo sapere che anche Poggio Ballone aveva informazioni utili».

Alla luce di questi dati nuovi, crede che le vostre conclusioni avrebbero potuto essere diverse?

«Abbiamo raggiunto queste conclusioni a prescindere dai dati radar. Ai fini di stabilire le cause dell'incidente i dati radar non sono stati fondamentali».

Vuol dire dunque che non vi sarebbero serviti?

«Al contrario dico che potrebbero essere stati importanti, per colmare un "buco nero" della nostra relazione. Noi abbiamo individuato la causa in un missile, ma non abbiamo potuto stabilire da dove sia partito. Non siamo stati cioè in grado di individuare il caccia che lo ha sparato. Questi dati potrebbero essere utili a chiarire ciò che è rimasto oscuro. Ogni altra informazione potrebbe essere significativa».

Lei crede che questi dati potrebbero far cambiare idea a quei periti che hanno individuato la causa del disastro in una bomba?

«I miei colleghi hanno posto l'accento sull'assenza di un aereo da caccia e quindi sull'impossibilità che il Dc 9 sia stato abbattuto da un missile. Non escludo che di fronte a nuovi elementi possano rivedere le loro conclusioni».

Leonardo Lecce conferma dunque di non aver mai avuto dal giudice Bucarelli i tracciati di Poggio scrizioni.Ma che fine ha fatto il nastro originale della postazione di Grosseto? Fu inviato a Trapani Birgi all'indomani della sciagura e messo a disposizione dell'Aeronautica? E dopo, perché non fu inviato ai magistrati insieme ai nastri di Licola e Marsala? Se il nastro esiste ancora sarà compito della magistratura acquisirlo e accertare chi l'abbia custodito per tutti questi anni. E dovrà verificare anche se possa essere stato manipolato. Poggio Ballone rappresenta adesso la svolta per un'inchiesta che sembrava destinata all'archiviazione. Può essere

IL MESSAGGERO
MERCOLEDI'
6 GIUGNO 1990
RAVENNA

Il comitato di presidenza accoglie la richiesta del socialista Felisetti e delle parti civili

Ustica, indagine sui giudici

Il Csm verificherà omissioni e ritardi nell'inchiesta

☐ Sarà valutato il comportamento dei magistrati Santacroce e Bucarelli. Perizia internazionale sulle cause del disastro

di FIORENZA SARZANINI

Il Consiglio Superiore della Magistratura indagherà sul comportamento dei giudici che da dieci anni si occupano dell'inchiesta sulla strage di Ustica. Mentre il sostituto procuratore Giorgio Santacroce ha annunciato la richiesta di una superperizia internazionale, ieri mattina il comitato di presidenza del Csm ha trasmesso la pratica alla prima commissione presieduta da Nino Abate che dovrà condurre adesso un'indagine preliminare per verificare eventuali ritardi e omissioni compiuti dai magistrati. Al termine degli accertamenti i membri della commissione avranno due possibilità: avviare una procedura di trasferimento d'ufficio in base all'articolo 2 della legge sulle guarentige se emergano responsabilità di uno o di entrambi i magistrati; proporre l'archiviazione della pratica per insussistenza di violazioni, trasmettendo gli atti al ministro di Grazia e Giustizia e al procuratore generale della Cassazione perché valutino estremi di rilevanza disciplinare.

La richiesta di indagini sul caso Ustica da parte del Csm era stata presentata dal membro laico del Psi, Dino Felisetti la scorsa settimana. Ieri pomeriggio questa richiesta è stata rinnovata dai legali di parte civile per i parenti delle vittime che hanno consegnato al vicepresidente del Csm, Cesare Mirabelli, un esposto contro i magistrati. Gli avvocati Di Maria, Ferrucci, Galasso, Gamberini e Garaffa hanno posto l'accento sulla «non conoscenza dei magistrati di tutto il materiale a loro disposizione». In particolare i legali hanno ricordato che i giudici: «[redacted] hanno sollecitato la trascrizione fonica dei nastri di Ciampino e Marsala soltanto nel 1990 su richiesta delle parti; [redacted] hanno ignorato la deposizione del maresciallo Carico che fin dall'88 aveva espressamente contraddetto la versione fornita da altri militari e solo nel 1989 lo hanno interrogato come indiziato e lo hanno messo a confronto con i suoi colleghi; [redacted] hanno ignorato l'esistenza dei tracciati di Poggio Ballone che furono inviati al magistrato di Palermo Aldo Guarino il 13 luglio 1980». Poi gli avvocati hanno dichiarato la loro disponibilità ad essere interrogati dai membri del Csm per tutti gli eventuali chiarimenti. La prima commissione si riunirà lunedì mattina e valuterà gli accertamenti da disporre, compresa un'eventuale audizione dei magistrati. Relatore sarà lo stesso presidente Nino Abate.

L'intervento del Csm non fermerà comunque l'inchiesta giudiziaria. Il sostituto procuratore Santacroce ha chiesto la nomina di periti internazionale che possano svolgere ulteriori accertamenti tecnici sul disastro e dare un'interpretazione univoca delle cause. Nel corso del loro esame i periti nominati nel 1988 si sono infatti divisi. Tre confermano le prime conclusioni e individuano la causa del disastro in un missile, altri due fanno invece marcia indietro e basandosi sulla relazione di due ingegneri della Selenia, sostengonc che il Dc 9 fu abbattuto da «un esplosione causata da una bomba a bordo». Le rivelazioni degli ultimi giorni che riguardano la postazione radar di Poggio Ballone hanno anche convinto il magistrato sull'opportunità di chiedere la convocazione di tutti gli ufficiali e sottufficiali presenti nella stazione militare la sera del disastro. Dovrà comunque essere chiarito il mistero del nastro originale, di cui non c'è traccia. Il giudice Bucarelli ne ha ora disposto il sequestro. Il colonnello Arrivas, responsabile della postazione dal 1985 ha spiegato che non gli fu chiesto al momento del sequestro di tutto il materiale, avvenuto nel 1988. «Cosa sia successo prima – ha precisato l'ufficiale – non posso saperlo perché non c'ero».

Intanto si annuncia battaglia tra i membri della commissione parlamentare Stragi, convocata per domani. I socialisti attaccano duramente Gualtieri per le sue accuse contro i ministri e in particolare contro Formica. I comunisti anticipano la loro richiesta di inviare la relazione Gualtieri al Parlamento.

IL MESSAGGERO
VENERDI'
8 GIUGNO 1990

La commissione parlamentare Stragi decide all'unanimità di inviare la relazione Gualtieri alle Camere

Il caso Ustica in Parlamento

Ricusati i periti che hanno parlato di bomba

☐ Duro attacco di Andò che «invita a guardare più in alto dei Ministri». Audizioni dei vertici politici e militari dell'epoca

☐ Slitta il nuovo accertamento sui tracciati radar di Poggio Ballone per la richiesta della parte civile di sostituire i due esperti

di FIORENZA SARZANINI

Caso Ustica in Parlamento. I membri della commissione parlamentare Stragi hanno deciso all'unanimità di inviare la relazione del presidente Gualtieri, che accusa di depistaggi, manomissioni e occultamenti l'Aeronautica militare, alle Camere. Clamorose novità anche sul piano giudiziario: i legali di parte civile hanno ricusato i due periti che, smentendo le proprie precedenti conclusioni, ora individuano la causa del disastro in una «bomba a bordo». Ma non finisce qui. A palazzo San Macuto sfileranno nuovamente nelle prossime settimane i vertici militari e politici dell'epoca, oltre ai responsabili dei servizi segreti. Quella della commissione mira ad essere un'inchiesta ad ampio raggio, e il socialista Salvo Andò invita ad allargare ulteriormente il campo d'azione. «Di fronte alle novità delle ultime settimane – sostiene – non si può non guardare più in alto. Bisogna andare oltre le singole responsabilità dei ministri e accertare se non ci siano state decisioni del governo».

La relazione che arriverà al Parlamento sarà dunque soltanto il primo atto di una commissione che, come ha sottolineato il democristiano Toth, «mira a fare chiarezza su una vicenda che sta turbando l'opinione pubblica». Si tratta di considerazioni «pesanti» sull'operato dell'Aeronautica militare che, secondo Gualtieri, «non si è minimamente preoccupata di conservare, almeno fino alla conclusione delle inchieste, il materiale di documentazione e di informazione che nei suoi diversi centri potevano avere interesse per le indagini».

Ma le decisioni della Commissione non si fermano qui. Il durissimo attacco del missino Staiti di Cuddia contro il sostituto procuratore Giorgio Santacroce, che da dieci anni segue l'inchiesta giudiziaria, saranno trasmesse al Consiglio Superiore della Magistratura e alla Procura della Repubblica di Roma che dovrà esaminarle. Il magistrato è stato accusato ieri di «aver sequestrato subito dopo il disastro, soltanto la documentazione di alcune postazioni radar, escludendo moltissimi siti militari necessari per le indagini». «Non dobbiamo dimenticare – ha sostenuto Staiti Di Cuddia – che il magistrato è nipote del presidente onorario di sette società della Selenia. Aver chiesto l'invio di carte e nastri che riguardavano soltanto le postazioni comprese tra Latina, Ponza e Palermo, lasciando fuori tutto il resto, vuol dire insabbiare un'inchiesta». Chiarimenti al ministro della Difesa Martinazzoli sul recente conferimento di una medaglia d'oro da parte dell'Aeronautica militare al direttore del quotidiano *Il Tempo*, che più volte ha attaccato la commissione, per la linea adottata sul «caso Ustica», saranno chiesti invece dal presidente Libero Gualtieri.

La commissione vuole anche chiarire la posizione di quei periti i quali, un anno dopo aver sostenuto che ad abbattere il Dc 9 dell'Itavia con 81 persone a bordo era stato un missile, hanno proposto invece la tesi della bomba. Si tratta degli stessi esperti, Michele Blasi e Massimo Cerra, che ieri mattina sono stati ricusati dai legali di parte civile. A loro si è associato il difensore di un militare di leva in servizio a Marsala, l'avvocato Carlo D'Inzillo, che ha anche chiesto l'acquisizione di un'ordinanza datata 14 aprile 1980. Si tratta di un ordine di sgombero dal 2 al 30 giugno 1980 nelle ore comprese dalle 7 alle 2 di notte, del mare antistante la Sardegna firmata dall'ammiraglio Angelo Monassi, responsabile del Comando in capo dipartimento militare marittimo del basso Tirreno, con sede a Napoli. L'ammiraglio firmò quella ordinanza perché la zona era «interessata ad esercitazioni militari a fuoco che per la loro natura comportano pericoli per persone, navi, imbarcazioni e cose, e per motivi di pubblica incolumità». Questo documento non è mai stato allegato al fascicolo giudiziario.

Il colpo a sorpresa delle parti civili ha fatto slittare al 30 giugno la consegna dei quesiti sui tracciati radar di Poggio Ballone. Ma gli avvocati dei familiari delle vittime, non sono mancati all'appuntamento con il procuratore della Repubblica di Roma Ugo Giudiceandrea. A lui hanno chiesto l'incriminazione dei vertici dell'Aeronautica all'epoca del disastro e hanno manifestato le loro perplessità sulla clamorosa marcia indietro dei due periti. Dal canto suo l'alto magistrato ha assicurato che, appena il sostituto procuratore Giorgio Santacroce lascerà l'incarico per passare alla Procura Generale, sarà sostituito da un pool di tre pubblici ministeri che si dedicheranno esclusivamente al «caso Ustica».

IL MESSAGGERO
SABATO
16 GIUGNO 1990

Mercoledì il presidente della Repubblica Cossiga incontra i familiari delle vittime

Ustica, militari dal giudice

Convocati come testimoni gli ufficiali di Poggio Ballone

☐ Dovranno chiarire cosa successe la sera del 27 giugno 1980 e quali furono le comunicazioni con le altre postazioni radar

di FIORENZA SARZANINI

Cossiga incontrerà i parenti delle vittime della strage di Ustica. L'appuntamento è fissato per mercoledì mattina al Quirinale. Il Capo dello Stato riceverà anche i legali di parte civile, gli stessi che la scorsa settimana avevano inviato al Consiglio superiore della magistratura un esposto contro i magistrati che da dieci anni indagano su quel disastro che la sera del 27 giugno 1980 provocò la morte di 81 persone. Proprio ieri i magistrati hanno deciso di convocare gli ufficiali e i sottufficiali che la sera della tragedia erano in servizio nella postazione radar militare di Poggio Ballone, in provincia di Grosseto. Otto persone che fino ad ora non sono mai state interrogate. Eppure nei tracciati di quella stazione emergono dei dati che potrebbero essere molto importanti per l'inchiesta. Tracce di aerei, non si sa ancora se civili o militari, che erano intorno al Dc 9 dell'Itavia pochi minuti prima della tragedia. Poco o nulla si sa di questi velivoli perché le carte non sono mai state sottoposte all'esame dei periti giudiziari. Nonostante fossero a disposizione del giudice Bucarelli sin dall'agosto del 1988, gli esperti non hanno mai avuto la possibilità di analizzarli e di metterli a confronto con i dati forniti da Marsala.

Sembra che i dati fra le due stazioni, che lavoravano in *cross tell*, non corrispondano. Gli aerei registrati a Poggio Ballone sarebbero 90 chilometri più a nord rispetto a quelli di Marsala. I magistrati avevano deciso di farli esaminare dagli stessi periti che si erano occupati di individuare le cause del disastro, ma l'incarico è stato rinviato, per la ricusazione dei due esperti che hanno parlato di bomba, presentata dagli avvocati di parte civile. La «controversia» è ormai nota. Due dei cinque periti incaricati di svolgere un supplemento di indagini per accertare la nazionalità del missile che avrebbe colpito il Dc 9, hanno fatto una clamorosa marcia indietro e hanno sostenuto che «l'aereo esplose a causa di una bomba a bordo». Si tratta di Massimo Blasi e Michele Cerra. Insieme a Ennio Imbimbo, Vincenzo Migliaccio e Leonardo Lecce, avrebbero dovuto esaminare ora i tracciati di Poggio Ballone, ma i legali dei parenti delle vittime hanno chiesto che siano sostituiti. Entro il 30 giugno i magistrati dovranno decidere cosa fare, e intanto hanno deciso di ascoltare come testimoni i sottufficiali di Poggio Ballone.

Gli otto militari dovranno raccontare cosa successe la sera della tragedia nella loro postazione, e quali furono le comunicazioni con altri siti radar. Del resto tra le telefonate registrate a Ciampino c'è la prova che anche Poggio Ballone si occupò del Dc 9 dell'Itavia. «Alle 21,45 – spiega Paolo Miggiano, perito di parte civile per i parenti delle vittime – arrivò a Roma una telefonata dalla postazione di Grosseto. *"Abbiamo avuto un IH870* (è la sigla del Dc 9 ndr.) *Bologna-Palermo* – affermò l'operatore di Poggio Ballone – *doveva atterrare ai '13. Vogliamo sapere se vi ha chiamato"*». Gli ufficiali e i sottufficiali in servizio quella sera dovranno chiarire cosa rispose Ciampino alla loro richiesta, e quando ebbero la notizia che il Dc 9 non era mai arrivato a Palermo. Dopo questi interrogatori è probabile che i magistrati convochino nuovamente a Palazzo di Giustizia i militari di Marsala già incriminati per soppressione di atti veri, falsa testimonianza e favoreggiamento.

Novità anche dal fronte politico. Martedì il presidente della commissione parlamentare Stragi Libero Gualtieri incontrerà l'onorevole Mario Segni, presidente del comitato parlamentare per i servizi di informazione e sicurezza. Dopo la decisione della commissione Stragi di convocare i responsabili del Sismi, Martini, e del Sisde, Malpica, l'onorevole Segni ha sollecitato questo incontro per «valutare congiuntamente i profili relativi alle competenze dei rispettivi organismi, nonché quelli connessi alle garanzie che la legge richiede per le notizie riguardanti i servizi segreti».

IL MESSAGGERO
MARTEDI'
19 GIUGNO 1990

Riguarda Bucarelli e Santacroce

Ustica, l'indagine del Csm sui giudici va verso l'archiviazione

☐ Sulle polemiche degli ultimi giorni interviene il capo di Stato maggiore della Difesa, Corcione, che difende l'Aeronautica militare. «Ha fornito – dice – tutti i docuementi in suo possesso»

di FIORENZA SARZANINI

Caso Ustica al Csm: si va verso l'archiviazione. La proposta di chiudere la vicenda senza provvedimenti nei confronti dei magistrati che da dieci anni indagano su quel disastro che provocò la morte di 81 persone sarà presentata dalla prima commissione referente al *plenum* dell'organo di autogoverno. «Non ci sono provvedimenti di competenza del Consiglio da adottare», si legge nella motivazione. Nino Abbate, presidente della Commissione aggiunge: «si tratta di attività giurisdizionale sulla quale noi non possiamo assolutamente intervenire». Vale a dire che se omissioni e ritardi ci sono stati spetterà al ministro di Grazia e Giustizia, Giuliano Vassalli, o al procuratore generale presso la Cassazione, Vittorio Sgroi, valutarlo.

La commissione del Csm risponde quindi «no» alla richiesta del socialista Dino Felisetti e dei legali di parte civile, di indagare sull'operato del sostituto procuratore Giorgio Santacroce e del giudice istruttore Vittorio Bucarelli. L'inchiesta del Consiglio Superiore era stata sollecitata all'indomani dell'improvvisa comparsa dei tracciati radar della postazione militare di Poggio Ballone. Documenti rimasti per oltre due anni nel cassetto del magistrato e mai sottoposti all'esame dei periti. I componenti della prima commissione spiegano ora che non sono loro a dover chiarire questo «mistero». L'ultima parola spetta al *plenum*, ma la conclusione di questa vicenda appare ormai scontata.

Non si placano invece le polemiche intorno al «caso Ustica». In campo scende ora il generale Domenico Corcione, capo di Stato maggiore della Difesa. «Ustica – ha detto ieri – è una materia che dovremmo avere il buon gusto di far trattare agli organi preposti a farlo, cioè alla magistratura. La magistratura è l'unica a darci motivo di speranza proprio perché non fa colpi di scena quotidiani e si muove come è legittimo e rigoroso muoversi. D'altra parte i colpi di scena sono talmente frequenti che non fanno neanche più notizia, e francamente non sento neanche più la voglia di seguirli. Spero, anzi, sono sicuro, che la magistratura farà giustizia di tutti i clamori che ci sono stati. Giustificati o meno che fossero. Personalmente non credo che ci sia mistero – ha aggiunto Corcione – so solo che le cose richieste alle Forze armate, ed in particolare all'Aeronautica, sono state fornite, tant'è che su certi argomenti oggi l'Aeronautica non è neanche più in grado di esprimere giudizi, poiché essi si rifanno a documenti che sono stati forniti da anni e che non sono più in suo possesso». Il presidente dell'associazione familiari delle vittime della strage di Bologna, Torquato Secci, ha inviato invece una lettera a Cossiga in cui dichiara: «Per le vittime delle stragi la giustizia prevista dalla Costituzione è stata sempre sostituita da un complice silenzio di copertura dei mandanti».

Mercoledì sarà un giorno chiave per i familiari delle vittime di Ustica. Alle 10 saranno ricevuti dal presidente Francesco Cossiga al quale porteranno un sondaggio su cosa pensano gli italiani di questo disastro. Mentre saranno al Quirinale, nel palazzo di giustizia di Roma sfileranno davanti ai giudici gli ufficiali e sottufficiali in servizio nella postazione radar di Poggio Ballone la sera del disastro. A dieci anni di distanza da quella maledetta sera il magistrato ha deciso di convocarli in veste di testimoni per sapere cosa videro e quali furono le comunicazioni con gli altri siti militari. Nel pomeriggio si parlerà di Ustica davanti alla commissione parlamentare d'inchiesta sulle stragi. In calendario ci sono le audizioni dell'attuale capo del Sismi, Fulvio Martini, e del Sisde, Riccardo Malpica. Proprio oggi il presidente della commissione Libero Gualtieri incontrerà il presidente del comitato parlamentare per i servizi di informazione e sicurezza Mario Segni. Con lui parlerà delle garanzie che la legge richiede «per le notizie riguardanti i servizi segreti».

IL MESSAGGERO
MERCOLEDI'
20 GIUGNO 1990

Ustica, interrogatorio dei militari I parenti delle vittime da Cossiga

Giornata *clou* per il «caso Ustica». Oggi davanti ai giudici della capitale sfileranno gli ufficiali del centro radar di Poggio Ballone in servizio all'epoca dei fatti. Una delegazione dell'associazione familiari delle vittime, accompagnanta dai legali di parte civile, sarà ricevuta dal Presidente della Repubblica Francesco Cossiga. Ma gli appuntamenti non finiscono qui. Nel pomeriggio la Commissione parlamentare Stragi ascolterà in veste di testimoni formali l'attuale capo del Sismi, l'ammiraglio Fulvio Martini e quello del Sisde, il prefetto Riccardo Malpica. La loro audizione non è comunque certa. Ieri il presidente Gualtieri si è incontrato con il presidente del comitato parlamentare per i servizi di informazione e sicurezza e solo oggi deciderà se sia il caso di ascoltare Martini e Malpica.

A piazzale Clodio, nell'ufficio del giudice istruttore Vittorio Bucarelli, domani mattina sono stati convocati i sottufficiali ancora in servizio al centro radar di Poggio Ballone, De Giuseppe e Cólucci. Il primo all'epoca della tragedia del Dc9 dell'Itavia che provocò la morte di 81 persone, ricopriva l'incarico di controllare delle intercettazioni, mentre Colucci era operatore al computer. Gli altri ex sottufficiali in servizio al centro radar in provincia di Grosseto, da tempo tornati alla vita civile, che devono essere ascoltati dal magistrato inquirente sono: Antonio Graziano, Massimo Di Giacinto, Santo Pingitore, Jean Louis Meloni e Alessandro Corti. Dopo di loro sarà ascoltato l'avvocato Enrico Brugneri. La sera della tragedia il legale si trovava in Calabria e ha sempre sostenuto di aver visto un Mig libico che sfrecciava nel cielo.

I militari e gli ex militari di Poggio Ballone dovranno riferire al magistrato cosa videro la sera del disastro e quali furono le comunicazioni con gli altri siti radar.

Il Presidente della Repubblica ha ricevuto i familiari delle vittime

Interviene Cossiga: giustizia deve essere fatta

di DANY APERIO BELLA

Dieci anni. Cossiga dice che non ne deve passare un altro senza la verità su Ustica. Su quel che accadde in quel maledetto tramonto del 27 giugno 1980, quando un Dc9 dell'Itavia con 81 persone fu abbattuto in volo prima di arrivare a Palermo, occorre ora finalmente uno «sforzo straordinario». E il presidente della Repubblica si è impegnato a esercitarlo con i familiari delle vittime di quella strage, che ha intrattenuto per cento minuti, quasi il doppio del previsto, al Quirinale.

«Devono cessare le inerzie e si deve porre fine al rimbalzo delle competenze» ha detto alzando il tono della voce il Presidente. E ha annunciato che si farà promotore di un nuovo intervento sul presidente del Consiglio, sui ministri della Difesa e degli Esteri, sulle «autorità giudiziarie». Perché in ogni caso «non è possibile» che una vicenda simile (sulla quale il coinvolgimento critico della pubblica opinione ha raggiunto la cifra record dell'87 per cento, secondo un sondaggio della Makno) si chiuda per prescrizione dei termini giudiziari o «nell'incertezza».

Daria Bonfietti, che presiede l'associazione dei parenti delle vittime di Ustica, per ben due volte, rivolgendosi a Cossiga, ha affermato che è stata un'«azione di guerra» a porre fine tragicamente a quel volo che trasportava anche suo fratello. E il Presidente – che ha definito «esecrabile chiunque speculi sulla vicenda» – ha ricordato che all'epoca era proprio lui il capo del governo, anche se abbandonò il posto appena un paio di mesi dopo, ma come tanti altri credette alla «tragica ovvietà» di un cedimento strutturale del jet partito da Bologna. E di Ustica risentì parlare «solo nel 1986».

Durante l'incontro al Quirinale ci sono stati momenti polemici, legati anche alle recenti diatribe sul Consiglio superiore della magistratura. Cossiga ha affermato che «nessuno è esente da critiche, ma se ci sono state responsabilità amministrative o politiche» nel frapporre ostacoli all'accertamento della verità, queste «vanno perseguite». E quando gli è stato ricordato che due periti del tribunale si sono rimangiati le loro stesse conclusioni ha detto che occorre appunto impegnarsi anche per questo, per «ridare credibilità alle istituzioni giudiziarie».

Una credibilità che secondo l'avvocato Romeo Ferrucci ha ricevuto in questa vicenda piena di «bugie ed ostacoli» (e il 70 per cento degli italiani ne è convinto, come ha rivelato il sondaggio della Makno) un «colpo mortale». Per questo gli avvocati di parte civile hanno annunciato di aver chiesto al Procuratore della repubblica di Roma che prima della scadenza procedurale del 24 ottobre un rinnovato pool di magistrati si occupi di Ustica, perché quelli che se ne sono occupati – sostiene Alfredo Galasso – «non sono stati all'altezza e hanno mostrato negligenze professionali come quella di aver dimenticato nel cassetto i dati radar di Poggio Ballone».

Gli avvocati dei parenti delle vittime chiedono che una nuova perizia, magari internazionale, chiarisca i dati radar discordanti. Solo questo, perché ricominciare daccapo, senza tener conto degli elementi ormai accertati, significherebbe oggettivamente depistare le indagini. E l'avvocato Gamberini ha riferito che quando lui ha parlato di «corporazione» a proposito dell'Aeronautica, che ha indirizzato i periti non verso una «scelta tecnica» bensì «di campo, nel partito della bomba», il Presidente, significativamente, ha così commentato: «Sacrosante parole».

Altro momento polemico sulla Commissione parlamentare che si occupa delle stragi. Al deputato della sinistra indipendente De Julio, che chiedeva spiegazioni della condanna degli «accertamenti paralleli» cui fece riferimento Cossiga, il Presidente ha chiarito che il suo è stato un monito volto a che «ciascuno lavori nell'ambito delle sue competenze». De Julio ha chiesto allora a Cossiga di incontrare Libero Gualtieri, presidente della commissione, per ribadirgli fiducia istituzionale e gli ha chiesto anche di presiedere un plenum del Csm proprio su Ustica. Ma il Presidente gli ha manifestato perplessità di strumentalizzazioni politiche.

Cossiga infatti – lo ha riferito il senatore Niccolò Lipari, presidente del comitato per la verità su Ustica – vuole, anche in questa vicenda, conservare al di là delle polemiche e delle competenze il suo ruolo di «rappresentante dell'unità nazionale». Dopo dieci anni. «La verità ha un prezzo che noi vogliamo pagare» gli aveva detto la tenace Daria Bonfietti.

Le tappe più recenti dell'inchiesta della magistratura

Sulla tragedia dieci anni d'indagini

Le tappe più recenti di un'indagine durata dieci anni.

18 marzo 1989. I periti del tribunale dicono: ad abbattere il Dc 9 dell'Itavia con 81 persone a bordo fu un missile aria-aria sparato presumibilmente da un caccia militare. Il ministro della Difesa Valerio Zanone affida al capo di stato maggiore dell'Aeronautica Franco Pisano un'indagine tecnico-amministrativa.

24 giugno 1989. Su richiesta del Pm Giorgio Santacroce il giudice Bucarelli incrimina i militari che la sera del disastro erano in servizio nelle postazioni radar di Licola e Marsala. Li accusa di falsa testimonianza, soppressione di atti veri, favoreggiamento, per aver manipolato e distrutto documenti e registrazioni radar indispensabili per l'inchiesta.

27 settembre 1989. Il maresciallo Luciano Carico, in servizio a Marsala, dichiara ai giudici d'aver visto sul radar il Dc 9 cadere e di aver dato subito l'allarme a Ciampino. Aggiunge che l'esercitazione Sinadex non ebbe luogo. È la svolta clamorosa.

3 marzo 1990. Nella telefonata tra due militari si sente pronunciare la parola Mig. L'Aeronautica sostiene che si tratta invece di *Ex*, vale a dire *esercitazione*.

28 maggio 1990. Due dei cinque periti propongono al giudice la tesi della bomba a bordo. Spunta fuori il tracciato radar di Poggio Ballone e i militari in servizio sono chiamati a testimoniare.

Rivelazioni del capo del Sismi davanti alla Commissione parlamentare d'inchiesta sulle stragi

Le clamorose accuse di Martini

«Francia, Usa e Inghilterra non hanno detto la verità su Ustica»

di FIORENZA SARZANINI

☐ Il responsabile della sicurezza militare ritiene che i servizi segreti dei tre Paesi abbiano informazioni sulla sciagura

☐ Prima del disastro dieci piloti italiani ingaggiati dalla Libia informarono Tripoli sui punti deboli della nostra difesa aerea

I servizi segreti di Francia, Stati Uniti e Gran Bretagna hanno forse mentito sulla tragedia di Ustica. Quando hanno detto ai nostri servizi segreti di non saperne nulla e di non avere aerei militari che volavano vicino al Dc 9, probabilmente non hanno detto la verità. È quanto sostiene l'ammiraglio Fulvio Martini, responsabile del Sismi dal 1984. Lo ha detto chiaramente di fronte alla commissione parlamentare d'inchiesta sulle Stragi che lo ha interrogato in veste di «testimone formale». «Abbiamo chiesto – ha raccontato – ai servizi segreti di Stati Uniti, Francia, Gran Bretagna, Grecia e Israele, se potessero darci informazioni utili sulla tragedia del Dc 9 Itavia e se avessero dei velivoli che volavano sul cielo di Ustica la sera del 27 giugno 1980. Ci hanno risposto che non sapevano nulla». «Crede che siano stati sinceri?», chiede un commissario? «Per alcuni non lo credo», risponde Martini. I commissari sollecitano ulteriori chiarimenti e l'ammiraglio chiede di rispondere, così come era stato concordato, in audizione segreta. Il presidente Libero Gualtieri ordina che siano spenti i monitor che permettono a pubblico e giornalisti di seguire l'audizione. Soltanto dopo si scopre per quale motivo Martini non ha voluto rendere pubbliche le sue dichiarazioni. L'ammiraglio chiama in causa i servizi segreti di tre Paesi alleati. Si dice «non convinto» delle loro risposte. E poi aggiunge, secondo quanto hanno riferito alcuni commissari: «La mia sensazione è che se avessero avuto a che fare con questa tragedia, non avrebbero dato che questa risposta». Non è però molto chiaro e non spiega per quale motivo dà invece credito alle assicurazioni che arrivano da Israele e Grecia.

Ma le clamorose rivelazioni di Martini non si fermano qui. L'ammiraglio ha rivelato che dieci piloti italiani passati all'aviazione di Gheddafi, avevano informato i libici sui punti deboli della nostra difesa aerea e i modi per penetrarla. Nonostante ciò Martini esclude un coinvolgimento della Libia nella tragedia di Ustica «perché – spiega – quel paese non aveva a disposizione aerei da caccia con un'autonomia sufficiente per arrivare nel Tirreno e ritornare in patria». Sul resto è buio totale. Quando i commissari lo incalzano con domande sul terrorista «nero» Marco Affatigato, Martini dichiara di non poter rispondere, spiega che deve consultare i documenti. La storia che coinvolge Affatigato è ormai nota. Subito dopo la caduta del Dc 9 arrivò una telefonata con cui si rivendicava l'attentato all'aereo dell'Itavia, «per uccidere il terrorista Affatigato». Ma lui non era a bordo del velivolo. Da tempo si trovava a Nizza e quella telefonata fu ritenuta un tentativo di «depistaggio». Su questo Martini non vuole dire nulla. «Consulterò i documenti – continua a ripetere – e poi risponderò».

Martini sostiene che il Sismi ha soltanto funzioni burocratiche e non operative. «Il Sismi non ha capacità infinite – sostiene – io posso dire che quando nell'86 fummo sollecitati a muoverci non facemmo alcun tentativo di depistaggio o copertura, anche perché fummo noi a sollecitare il recupero dei rottami del Dc 9. Ma ora chiedo, cosa potevamo fare per arrivare a chiarire la dinamica dell'incidente? Il Sismi non ha nessuna possibilità operativa in questo campo». Conferma poi che, anche quando fu sollecitato dal vicepresidente del Consiglio Giuliano Amato a fare un punto sulla situazione, non trovò nulla di concreto. Martini tiene però a ricordare come la situazione del Mediterraneo non fosse «del tutto calma». In particolare per i rapporti tesi che la Libia aveva con il Ciad, l'Egitto, gli Stati Uniti e la Francia. E ricorda anche il tentativo di due *Mirage* libici di abbattere due aerei francesi il 23 marzo del 1980. Per quel che riguarda il recupero del relitto, Martini parla dell'Ifremer, la società francese che fu incaricata dell'operazione. Fu lui, in un primo momento a dichiararsi soddisfatto di quella scelta, ma un anno dopo, quando l'appalto era ormai affidato, informò Giuliano Amato che la società aveva stretti contatti con i servizi segreti francesi, e per questo sostenne che forse non era la più indicata al recupero dei rottami. L'ammiraglio tornerà mercoledì prossimo. Dovrà chiarire tutte le zone d'ombra che ha lasciato ieri. Ai giornalisti che lo attendevano al termine dell'audizione ha detto soltanto poche parole, ma eloquenti. «È andata abbastanza male. Tornerò la prossima settimana».

Nulla di nuovo invece dal fronte giudiziario. I militari di Poggio Ballone non hanno saputo dir nulla di utile ai giudici che indagano sul disastro.

IL MESSAGGERO
SABATO
23 GIUGNO 1990

Il presidente della Repubblica sollecita una rapida chiusura dell'inchiesta giudiziaria

Su Ustica Cossiga insiste

Andreotti e le autorità giudiziarie romane al Quirinale

☐ Il capo dello Stato ha chiesto al presidente del Consiglio di collaborare con i giudici. «Non opponete segreti» ha detto

di FIORENZA SARZANINI

Il Presidente della Repubblica Francesco Cossiga mantiene l'impegno preso con i familiari delle vittime della tragedia di Ustica. Ieri ha ricevuto al Quirinale il presidente del Consiglio Giulio Andreotti, il presidente del Tribunale di Roma Carlo Minniti e il Procuratore della Repubblica di Roma Ugo Giudiceandrea. A tutti ha rinnovato la sua volontà di arrivare al più presto alla verità su quel disastro che provocò la morte di 81 persone. «Sono passati dieci anni – aveva detto Cossiga alla delegazione di familiari – non ne deve passare uno di più». Lo ha ripetuto ieri ad Andreotti e ai più alti responsabili degli uffici giudiziari della capitale informandoli che trasmetterà loro tutti i documenti portati dai familiari delle vittime. Proprio a loro ha chiesto di fare il possibile per chiudere al più presto l'inchiesta giudiziaria. Al rappresentante del Governo ha chiesto invece la massima collaborazione con gli organi inquirenti. «Siete voi che dovete collaborare – ha detto – dovete farlo al massimo. Non opponete segreti». Gli incontri di ieri seguono quello avuto con il ministro di Grazia e Giustizia Giuliano Vassalli. Con lui Cossiga aveva parlato proprio della lentezza di un'indagine che dopo dieci anni non è approdata ancora a nulla di concreto.

Si fa intanto rovente la polemica scatenata dalle dichiarazioni del capo del Sismi, il servizio segreto militare, Fulvio Martini. Davanti alla commissione parlamentare d'inchiesta sulle Stragi, l'ammiraglio aveva chiamato in causa i servizi segreti di tre Paesi alleati: Francia, Stati Uniti e Gran Bretagna. Li aveva accusati di «non sincerità» quando dichiararono di non sapere nulla sulla tragedia del Dc 9 Itavia e di non avere, quella sera, velivoli impegnati in quello spazio aereo. Dopo le smentite di Francia e Stati Uniti, anche l'ambasciata della Gran Bretagna ha ribadito la sua estraneità al disastro. «Riguardo alle voci secondo le quali il Governo britannico avrebbe dato risposte menzognere alle richieste di informazioni da parte delle autorità italiane – informa una nota dell'ambasciata – il governo afferma categoricamente che qualsiasi voce del genere è completamente priva di fondamento». Proprio sulla Gran Bretagna l'ammiraglio Martini si era soffermato, raccontando che rispondendo alle sue domande, le autorità di quel Paese alleato avevano risposto di non sapere nulla e avevano precisato che anche la Libia non c'entrava nulla con il disastro di Ustica. Perché i britannici si affrettarono a precisare l'estraneità del governo di Gheddafi nel disastro del Dc 9 Itavia? Ci sono altri documenti a disposizione del Sismi, dei quali l'ammiraglio non ha ancora parlato? A queste domande potrà forse essere data una risposta mercoledì prossimo. Nell'anniversario dei dieci anni dalla tragedia, la commissione Stragi sentirà nuovamente il responsabile del Sismi e, subito dopo, quello del Sisde Malpica e il ministro della Difesa, Mino Martinazzoli.

Notizie non confortanti per i familiari delle vittime arrivano invece da Palermo. L'avvocatura dello Stato ha sollecitato il tribunale a chiudere la causa di risarcimento intentata dai parenti per prescrizione. «Sarebbe ingiusto – hanno ribadito però i legali di parte civile – far ricadere una tale responsabilità sui familiari delle vittime, investiti da dieci anni da una disorganica inchiesta promossa dagli organi dello Stato che ha manifestato con tutta chiarezza le gravi carenze ampiamente pubblicizzate». I legali hanno poi ricordato che la vicenda di Ustica ha determinato anche l'intervento diretto del capo dello Stato e contestano «la pretesa dell'avvocatura di escludere ogni responsabilità della presidenza del Consiglio e dei ministeri dei Trasporti, della Difesa e degli Interni, non avendo il Parlamento ritenuto di esercitare la sua discrezionalità politica con un intervento legislativo volto a giustificare un'erogazione risarcitoria da parte dello Stato».

IL MESSAGGERO
DOMENICA
24 GIUGNO 1990

Mentre Cossiga convoca per martedì il presidente della Commissione Stragi, Gualtieri

Ustica, Martini dai giudici

Il capo del Sismi dovrà chiarire le accuse ai tre Alleati

☐ L'ammiraglio ha dichiarato che Francia, Stati Uniti e Gran Bretagna non hanno detto tutto quello che sanno sulla tragedia

☐ Anche il capo del Sisde, Malpica, sarà interrogato dai magistrati. Entro breve l'incarico di perizia internazionale

di FIORENZA SARZANINI

Martedì il presidente della Commissione Stragi, Libero Gualtieri, andrà al Quirinale. Lo ha convocato il capo dello Stato, Francesco Cossiga, per la strage di Ustica. È una settimana chiave per le indagini su quel disastro che la sera del 27 giugno 1980 provocò la morte di 81 persone. Giovedì i giudici interrogheranno il responsabile del Sismi, Fulvio Martini, e quello del Sisde, Riccardo Malpica. L'ammiraglio Martini, che di fronte alla Commissione Stragi ha chiamato in causa i Servizi di Stati Uniti, Francia e Gran Bretagna accusandoli di «non sincerità», dovrà spiegare ai magistrati gli elementi in suo possesso. Quali documenti ha il Sismi per indurlo a dichiarare che i tre Alleati non hanno detto la verità quando hanno sostenuto di non sapere nulla sulla tragedia del Dc 9 Itavia e di non avere velivoli impegnati in quello spazio aereo? Le clamorose affermazioni di Martini hanno avuto l'effetto di una bomba. Le ambasciate dei tre Paesi hanno respinto categoricamente le accuse, ma la polemica non sembra destinata a sopirsi. Ci sono molte cose che il responsabile del Sismi dovrà ora chiarire. Prima davanti alla Commissione Stragi, poi davanti ai magistrati.

Martini ha raccontato che dieci piloti italiani passati all'aviazione di Gheddafi hanno rivelato alle autorità libiche i punti deboli della nostra difesa aerea e i modi per penetrarla. Chi sono questi piloti? Cosa hanno fatto le autorità militari italiane per contrastare questa emergenza? Durante la sua audizione a palazzo San Macuto l'ammiraglio ha lasciato molte domande senza risposta. Prima fra tutte quella che riguarda il terrorista «nero» Marco Affatigato. Ha dichiarato che potrà essere più preciso dopo aver letto i suoi documenti. Il ruolo dell'estremista di destra è ritenuto molto importante dagli inquirenti e dai commissari parlamentari. Subito dopo il disastro arrivò infatti una telefonata di rivendicazione e una voce dichiarò che l'aereo era stato fatto esplodere per uccidere Affatigato. Ma lui non era a bordo. Da tempo si trovava al sicuro in Francia. Quella telefonata fu ritenuta un depistaggio e qualcuno disse che a telefonare erano stati i nostri servizi segreti. ma potrebbe anche non essere così.

Forse qualcun altro aveva interesse a orientare le indagini in questa direzione. All'ammiraglio Martini la commissione parlamentare e i giudici chiederanno di sgombrare il campo dalle ipotesi su questa vicenda e dire tutto quello che in questi anni il Servizio segreto militare ha acquisito. Stessa cosa dovrà fare Riccardo Malpica. Anche per lui gli appuntamenti in programma sono due: audizione in Commissione Stragi e interrogatorio dei giudici.

Intanto il presidente Cossiga mantiene fede all'impegno preso con i familiari delle vittime e continua i suoi incontri con tutte le persone che si stanno occupando della tragedia. Ha già ricevuto il ministro della Giustizia Vassalli, il presidente del Consiglio Andreotti e le massime autorità giudiziarie della capitale. A tutti ha chiesto il massimo impegno per arrivare al più presto alla verità. Martedì rinnoverà questa richiesta al presidente della Commissione Stragi, Gualtieri. Un risultato è stato comunque già raggiunto: l'inchiesta giudiziaria non si fermerà durante la pausa estiva. I magistrati hanno deciso di affidare immediatamente una perizia internazionale che accerti definitivamente le cause del disastro, esaminando anche i tracciati radar di tutte le postazioni militari. Ormai è deciso: gli esperti che hanno compiuto i primi accertamenti e che poi hanno raggiunto due conclusioni opposte, non effettueranno il supplemento di perizia. I magistrati hanno in sostanza accolto l'istanza di ricusazione presentata dai legali di parte civile contro i due esperti che sono clamorosamente tornati sulle proprie conclusioni e, scartando l'ipotesi del missile, hanno proposto la tesi di una bomba a bordo.

Ieri il demoproletario Luigi Cipriani, membro della Commissione Stragi, ha dichiarato che dall'esame dei tracciati di Poggio Ballone emerge la presenza di quindici tracce di aerei militari registrati da quella postazione. Il 2 luglio i militari in servizio in quel radar militare la sera del disastro saranno interrogati dai magistrati e dovranno dichiarare se questo scenario corrisponde alla realtà. Poi, dopo il deposito della nuova perizia, l'inchiesta dovrebbe essere chiusa. Dopo dieci anni è giunto il momento di dare una risposta certa a quelle 81 famiglie che attendono giustizia.

IL MESSAGGERO
MARTEDI'
26 GIUGNO 1990

Convocato al Quirinale il vicepresidente del Consiglio superiore della magistratura

Ustica, Cossiga ha fretta

Al Csm il dossier delle famiglie delle vittime

di FIORENZA SARZANINI

È un accertamento a largo raggio quello del Presidente della Repubblica Francesco Cossiga sul «caso Ustica». Tenendo fede all'impegno preso con i familiari delle 81 vittime morte nel disastro del Dc 9 Itavia la sera del 27 giugno 1980, il capo dello Stato sta incontrando tutte le autorità che si occupano della vicenda. Ieri è stata la volta del vicepresidente del Consiglio Superiore della Magistratura, Cesare Mirabelli. A lui Cossiga ha consegnato tutta la documentazione portata dai familiari delle vittime. In particolare quel promemoria con cui gli avvocati di parte civile hanno accusato il sostituto procuratore Giorgio Santacroce e il giudice istruttore Vittorio Bucarelli di «omissioni e ritardi nella conduzione dell'inchiesta giudiziaria». I legali si sono soffermati sui tracciati della postazione radar di Poggio Ballone: carte rimaste nel cassetto del giudice per quasi due anni, senza che fosse mai data ai periti la possibilità di analizzarle. Poi hanno espresso a Cossiga le «preoccupazioni per la conduzione dell'inchiesta e per l'accertamento della verità». «Una verità – hanno aggiunto – ormai troppo urgente, troppo doverosa, troppo a lungo negata perché si possa ancora prescindere dall'accertamento delle responsabilità in ogni possibile sede. Perché quelle che a noi sembra veramente intollerabile e destabilizzante, è che in un Paese democratico al crimine di una strage se ne aggiunga quello, ancor più grave, di un silenzio omertoso». Dal Quirinale spiegano che i documenti sono stati dati a Mirabelli per una possibile e futura competenza del Consiglio Superiore. Vale a dire, quando il procedimento penale sarà concluso.

Il 21 giugno scorso il Csm ha archiviato la pratica accogliendo la proposta della prima commissione referente secondo la quale «allo stato non ci sono elementi per condurre un'indagine sui giudici inquirenti senza interferire nell'esercizio di attività giurisdizionali». Il *plenum* si è trovato d'accordo su questa linea, ma ciò non esclude che a indagine conclusa la pratica del Csm possa essere riaperta. O che gli atti possano essere trasmessi al Ministro di Grazia e Giustizia, Giuliano Vassalli e al procuratore generale presso la Corte di Cassazione, Vittorio Sgroi, titolari dell'azione disciplinare.

Il calendario di appuntamenti di Cossiga è ancora molto fitto. Oggi il capo dello Stato riceverà il presidente della commissione parlamentare Stragi, Libero Gualtieri. Anche a lui, così come ha fatto con le più alte autorità giudiziarie della capitale, chiederà probabilmente il massimo impegno per arrivare al più presto all'accertamento della verità. Da mesi la commissione di San Macuto sta seguendo il «caso Ustica» interrogando vertici militari e politici. La prima relazione di Gualtieri, un vero e proprio atto di accusa contro l'Aeronautica militare, sta per essere inviata al Parlamento. Cossiga ne parlerà oggi con Gualtieri. Così come ha fatto con il Presidente del Consiglio, Giulio Andreotti, solleciterà probabilmente una stretta collaborazione con gli altri organi inquirenti. Non è escluso che, alla luce delle dichiarazioni rilasciate proprio davanti alla commissione Stragi, dall'ammiraglio Fulvio Martini, Cossiga decida poi di convocare il ministro degli Esteri, Gianni De Michelis. Come si ricorderà l'ammiraglio aveva accusato Stati Uniti, Gran Bretagna e Francia di «non sincerità», sostenendo che, a suo parere, non hanno detto tutto quello che sapevano sul disastro di Ustica.

Il capo del Sismi tornerà domani davanti alla commissione Stragi e giovedì sarà interrogato dai giudici. Stessi appuntamenti per Riccardo Malpica, responsabile del Sisde. Domani a San Macuto sarà ascoltato anche l'attuale ministro della Difesa, Mino Martinazzoli. È una settimana chiave per il «caso Ustica». I giudici hanno già deciso che l'indagine non subirà sosta durante la pausa estiva e che gli accertamenti proseguiranno con una perizia internazionale che accerti inequivocabilmente le cause del disastro. Una decisione presa proprio dopo l'intervento del Presidente Cossiga, che aveva chiesto di arrivare al più presto alla verità. «Sono passati dieci anni – aveva detto ai familiari delle vittime – non deve passarne uno di più». Ora vuole mantenere fino in fondo la sua promessa.

IL MESSAGGERO
MERCOLEDI'
27 GIUGNO 1990

Oggi ricorre il decimo anniversario della tragedia del Dc-9

Ustica, al Quirinale sfilano politici e giudici

di FIORENZA SARZANINI

☐ Cossiga ha ricevuto Martinazzoli, il capo di Stato maggiore Corcione, il procuratore generale di Roma Mancuso e il presidente della commissione Stragi Gualtieri. «Seguirò il vostro lavoro»

Dieci anni di indagini, di menzogne, di omissioni, ma ora la verità di Ustica appare forse più vicina. Il presidente della Repubblica Francesco Cossiga ha preso un impegno con i familiari delle 81 vittime di quel disastro e sta mantenendo la sua promessa facendosi portavoce di questo bisogno di verità con tutte le autorità che si stanno occupando della vicenda. Anche ieri la giornata del capo dello Stato è stata fitta di impegni. Al Quirinale sono arrivati nella mattinata il presidente della Commissione parlamentare Stragi Libero Gualtieri, e i componenti dell'ufficio di presidenza. Nel pomeriggio Cossiga ha ricevuto il ministro della Difesa Mino Martinazzoli, il capo di Stato Maggiore della Difesa Domenico Corcione e il procuratore generale di Roma Filippo Mancuso. A tutti ha consegnato il dossier che gli era stato portato dai parenti delle vittime. A tutti ha rinnovato la sua richiesta di massima collaborazione per arrivare nel più breve tempo possibile a chiarire le cause del disastro.

«Seguirò con la maggiore attenzione possibile i lavori della Commissione», ha dichiarato Cossiga a Gualtieri, spazzando via tutti i contrasti degli ultimi mesi. L'ultimo era nato in occasione della visita del Presidente a Marino. «Mi auguro che ogni istituzione – aveva detto Cossiga – abbia il senso di responsabilità di comprendere quel che può e che non può fare. Chi ha da lamentarsi dei giudici ha gli strumenti giuridici per farlo nelle sedi appropriate. Il resto è confusione che non giova alla verità». Gualtieri replicò con una comunicazione ufficiale letta in apertura dell'ultima riunione della Commissione. «Abbiamo sempre rispettato la distinzione dei ruoli – puntualizzò –, ma anche il nostro ruolo va rispettato. Su Ustica indaga non solo la magistratura ma anche il Parlamento». Con l'incontro di ieri lo «strappo» sembra ricucito. Ora si va avanti per fare giustizia.

Cossiga lo ha chiesto anche al procuratore generale di Roma Mancuso. Ha sollecitato un impegno costante della magistratura per chiudere in fretta un'inchiesta che si trascina da dieci anni. I giudici che si occupano dell'indagine hanno comunque già raccolto il suo appello e hanno deciso che l'istruttoria non subirà soste durante la pausa estiva. Si lavorerà ininterrottamente per concludere le indagini entro il 24 ottobre così come prevede il nuovo codice di procedura penale. Il giudice istruttore Vittorio Bucarelli ha messo nero su bianco questa sua decisione con un'ordinanza che è stata depositata ieri in cancelleria e intanto prosegue l'attività istruttoria. Mentre sono stati fissati per il 2 luglio gli interrogatori dei militari di Poggio Ballone, domani i magistrati interrogheranno in veste di testimoni il capo del Sismi, Martini, e quello del Sisde, Malpica. Il primo appuntamento dei due responsabili dei servizi segreti con la vicenda Ustica è comunque fissato per oggi. Entrambi saranno ascoltati dalla commissione Stragi e dopo di loro arriverà anche il ministro Martinazzoli. Ieri il titolare della Difesa ha confermato a Cossiga la massima disponibilità a collaborare per raggiungere la verità sul disastro del Dc 9. Lo stesso ha fatto il generale Corcione.

Sono trascorsi dieci anni da quella maledetta sera in cui il Dc 9 con 81 persone a bordo precipitò al largo di Ustica. Ora si stringono i tempi per arrivare alla verità, ma le cose da accertare sono ancora molte. Non ultime le dichiarazioni del capo del Sismi Fulvio Martini che ha accusato i servizi segreti di tre paesi Alleati, Gran Bretagna, Stati Uniti e Francia, di non aver detto tutto quello che sapevano sull'abbattimento dell'aereo dell'Itavia.

IL MESSAGGERO
GIOVEDI'
28 GIUGNO 1990

Il capo del Sismi e il ministro Martinazzoli dinanzi alla Commissione parlamentare sulle stragi

Ustica, un intrigo internazionale

Nuovi dubbi di Martini su Francia e Usa, secca replica delle ambasciate

☐ L'ammiraglio ha espresso perplessità anche sulla società francese Ifremer che recuperò parte del relitto del Dc 9

di FIORENZA SARZANINI

Intrigo internazionale intorno al disastro di Ustica: l'ipotesi continua a prendere corpo. Ieri, tornato davanti alla commissione parlamentare Stragi per completare la sua audizione, l'ammiraglio Martini, capo del Sismi, ha chiamato ancora una volta in causa due paesi Alleati: Francia e Stati Uniti. Ha escluso un coinvolgimento di Libia e Gran Bretagna e ha spiegato che non è invece da escludere che ci sia stato un coinvolgimento dei francesi o degli americani al 50 per cento. «Si tratta di ipotesi di lavoro – ha precisato – ma se un missile c'è stato qualcuno deve pur averlo lanciato». Lo ha fatto in audizione segreta, ma le sue dichiarazioni sono state poi confermate da tutti i commissari. Pierferdinando Casini, democristiano, ha definito le affermazioni di Martini «ipotesi interessanti» e ha detto di «apprezzare la volontà di collaborazione dell'ammiraglio». Dopo Martini è arrivato il ministro Martinazzoli che ha sollecitato la commissione a chiedere il recupero dei resti del Dc 9 rimasti in fondo al mare, assicurando il suo impegno a livello governativo per raggiungere questo obiettivo.

Martini ha raccontato molti particolari inediti e clamorosi. In particolare quello che pur non avendo una stretta attinenza con il disastro di Ustica dimostra la difficoltà di avere certezze sui rapporti internazionali. Proprio per spiegare questo suo convincimento Martini avrebbe raccontato che fu il colonnello Gheddafi a finanziare la campagna elettorale del presidente americano George Bush aattraverso royalties pagate a società petrolifere texane. Una circostanza che ha lasciato sconcertati i commissari e che attende ora conferme o smentite ufficiali.

La commissione Stragi continua dunque la sua attività e i sospetti di uno scenario di guerra intorno al Dc 9 vengono suffragati ancora una volta dai dubbi del capo del Sismi. Martini ribadisce le sue perplessità sulla sincerità dei Paesi alleati. Ritiene che i libici debbano essere esclusi da questo scenario «perché i Mig non hanno l'autonomia sufficiente per arrivare nel Tirreno e tornare in patria. Mi si deve convincere del contrario – aggiunge – altrimenti non c'è che da pensare a una missione suicida». Ricorda che furono gli stessi inglesi a precisare l'estraneità del governo di Gheddafi e sottolinea che grazie a contatti con una fonte riservata si può escludere anche il coinvolgimento della Gran Bretagna. Continua invece a puntare l'indice su Francia e Stati Uniti, ma puntuale arriva la smentita delle due ambasciate interessate. «Nessuna unità militare francese di qualsiasi tipo – spiega l'addetto diplomatico a Roma – ha mai operato nè lanciato missili nella zona di Ustica il 27 giugno 1980». Sullo stesso tono, anche se leggermente più polemica, la dichiarazione degli Stati Uniti. «Il giorno della tragedia di Ustica – informa una nota dell'ambasciata – tutti gli aerei militari americani presenti nel Mediterraneo erano atterrati sei ore prima dell'incidente. Non ci sono prove documentali di missili sparati da aerei Usa e non c'erano unità della marina militare dotati di missili terra-aria nella zona».

Martini è sin troppo esplicito. «Possono esserci missioni o esercitazioni – spiega – che non vengono comunicate neanche ai paesi Alleati». Nutre dubbi anche sulla versione fornita dagli americani sulla portaerei Saratoga che la sera del disastro era ancorata nel porto di Napoli. Gli Stati Uniti dichiararono che la nave aveva i radar spenti per non disturbare le trasmissioni televisive. Il capo del Sismi replica: «Non ho mai comandato portaerei ma non mi risulta che possa esserci un concentramento della Sesta Flotta senza copertura radar. Io avrei fatto alzare certamente un aereo radar e avrei messo una nave picchetto con i radar accesi». Poi chiarisce il ruolo del terrorista «nero» Marco Affatigato e precisa che la telefonata di «depistaggio» può averla fatta chiunque. Perplessità ha manifestato invece sull'affidamento dell'appalto per il recupero del relitto all'azienda francese Ifremer. «Una società di Stato – spiega – che aveva quindi contatti con i servizi segreti del proprio Paese». Anche Andreotti, allora ministro degli Esteri se ne interessò. «Il 23 giugno 1987 – ricorda Martini – arrivò al Sismi una nota dal ministero degli Esteri con cui si chiedavano notizie su chi avesse data la commessa a quella società». Sull'Ifremer ci sono ancora molte cose da accertare. Sembra che sei mesi prima del recupero alcuni esperti dell'azienda si siano recati in fondo al mare per effettuare uno studio di fattibilità sul recupero. Ed esisterebbero delle foto del relitto scattate da un sommergibile americano. Ci sono elementi che sono stati sino ad ora celati? Martinazzoli ha sollecitato un recupero di quel che resta del Dc 9 ma appare assai improbabile che a questo punto si possa trovare qualcosa di fondamentale. Nel pomeriggio è stato ascoltato il capo del Sisde, Riccardo Malpica, che non ha fornito alcuna notizia utile sul disastro. Contemporaneamente Cossiga ha ricevuto il presidente della Corte di Appello di Roma, Carlo Sammarco.

IL MESSAGGERO
VENERDÌ
29 GIUGNO 1990

L'ammiraglio Martini e il prefetto Malpica interrogati dai magistrati che indagano sul disastro

Ustica, servizi segreti dai giudici

Il capo del Sisde: «Solo un missile può aver abbattuto il Dc 9»

- «Non può essersi trattato di una bomba a orologeria perché l'aereo era in ritardo di due ore, né di un ordigno barometrico»
- Il capo del Sismi: «Non ho accusato nessuno, non ho sospetti. Soltanto ipotesi di lavoro su Stati Uniti e Francia»

di FIORENZA SARZANINI

Il capo del Sisde Riccardo Malpica esclude che la tragedia di Ustica sia stata provocata da una bomba a bordo del Dc 9. Spiega di non avere documenti per provare questa certezza ma è sin troppo esplicito: «È assurdo parlare di bomba. Se si fosse trattato di un congegno a orologeria sarebbe esploso molto tempo prima, visto che l'aereo volava con due ore di ritardo. Stesso discorso per un ordigno barometrico: il Dc 9 aveva già toccato tutte le quote possibili ed aveva già toccato la massima altitudine, visto che era ormai in fase discendente. Mi sento di escludere – ha continuato – anche l'ipotesi di un palestinese suicida: l'attentato sarebbe stato immediatamente rivendicato. Credo che l'unica ipotesi plausibile – ha concluso – sia quella del missile». È stata una giornata chiave per i responsabili dei servizi segreti, convocati dai giudici in veste di testimoni.

Il primo a essere sentito è stato il capo del Sismi Fulvio Martini, che ha confermato ai magistrati le sue «ipotesi di lavoro» sulla tragedia di Ustica. Ha ribadito che se è stato un missile ad abbattere il Dc 9 può essere partito soltanto da un aereo francese o americano. «Erano gli unici ad avere basi operative nel nostro Paese» avrebbe spiegato a Bucarelli e Santacroce. Martini tiene a precisare che le sue non sono accuse. «Non ho mai accusato nessuno – sottolinea al termine dell'interrogatorio – non ho sospetti». Ma ciò non toglie nulla allo scenario presentato dall'ammiraglio. Un vero e proprio intrigo internazionale che ha convinto lo stesso ministro della Difesa Martinazzoli sull'opportunità di compiere un ulteriore passo diplomatico ad alto livello per ottenere nuove risposte ufficiali dai due Paesi chiamati in causa. Un intervento sollecitato anche dal democristiano Lucio Toth. Del resto è stato lo stesso Martini a fare dei *distinguo*. A spiegare che la Gran Bretagna non può essere coinvolta nel disastro perché non aveva in quel periodo basi operative in Italia e ad escludere la Libia che non disponeva di aerei da caccia con un'autonomia sufficiente per arrivare nel Tirreno e tornare in patria.

La deposizione di Fulvio Martini è durata molto più del previsto. Oltre tre ore durante le quali l'ammiraglio ha toccato tutti i punti già esaminati davanti alla commissione Stragi. Uno in particolare: quello che riguarda un possibile coinvolgimento di Francia e Stati Uniti nel disastro. Un'ipotesi che è stata subito smentita dagli americani. In una nota diffusa dal Tg3 il tenente colonnello Richard Obourne, capo del dipartimento Notizie delle Forze armate Usa, precisa: «Quella di Ustica è una questione che ci viene posta ogni anno. Quando venne sollevata la prima volta, credo nel 1985, conducemmo accertamenti su tutte le manovre aeree e le attività militari americane nell'area indicata al momento del disastro. Nessuna manovra o attività aerea militare era in corso». Anche la Francia ha smentito un suo coinvolgimento, ma è stato lo stesso Martini a chiarire alla commissione Stragi che «se questi Paesi avessero avuto un ruolo nel disastro non avrebbero dato che questa risposta». Anche ai giudici Martini avrebbe espresso le sue perplessità, già manifestate in commissione Stragi, sulla società Ifremer che si occupò del recupero del relitto del Dc 9. «Una società di Stato – ha ricordato – quindi legata ai servizi segreti francesi». Dopo di lui Malpica, che ha sostenuto la tesi del missile.

Magistratura e commissione parlamentare proseguono dunque il loro lavoro e anche il Consiglio superiore della magistratura tornerà ad occuparsi della vicenda. Dopo l'incontro con il presidente della Repubblica Francesco Cossiga il vicepresidente del Csm Cesare Mirabelli ha inviato nuovi documenti alla prima commissione referente e alcuni consiglieri hanno già chiesto l'audizione dei due magistrati. In particolare il socialista Dino Felisetti che sollecitò la prima indagine dell'organo di autogoverno dei giudici. «Se i miei colleghi della prima commissione non avessero ceduto otto giorni fa alla smania d'archiviazione – ha sottolineato – si sarebbero risparmiati l'odierna riapertura del caso a comando».

IL MESSAGGERO
SABATO
30 GIUGNO 1990

Il capo dello Stato ha voluto comunicare di aver terminato i suoi «incontri pubblici»

Ustica, Cossiga incontra ancora i parenti delle vittime

☐ Giallo sul colloquio. Il Quirinale smentisce le dichiarazioni rilasciate dal presidente dell'Associazione, Daria Bonfietti

☐ Il Presidente della Repubblica si sarebbe detto d'accordo sul recupero del relitto e sulla necessità di ulteriori passi diplomatici

Il presidente della Repubblica Francesco Cossiga ha incontrato ieri per la seconda volta i parenti delle vittime del disastro di Ustica. Ha riferito dei colloqui che ha avuto in questi giorni con tutte le autorità che si stanno occupando della vicenda e li ha informati di aver concluso i suoi «incontri pubblici». «Ma ciò non vuol dire – ha aggiunto – che non continuerò ad essere presente. Seguirò questa vicenda con il massimo impegno, così come d'altronde ho sempre fatto». Sulle dichiarazioni del Presidente della Repubblica è nato un vero e proprio giallo. Durante una conferenza stampa, Daria Bonfietti, che nel disastro perse il fratello, ha riferito che Cossiga avrebbe parlato esplicitamente di un'azione di guerra sui nostri cieli celata alle autorità politiche dell'epoca. Puntuale è arrivata la smentita del Quirinale. «Nel corso del colloquio – informa la nota – il Presidente Cossiga ha tra l'altro dichiarato di non essersi formato alcun giudizio sull'accaduto e che anche se si fosse formato un convincimento personale non avendo egli né compiti, né responsabilità, né mezzi per accertare la verità, non avrebbe avuto il diritto di esprimerla pubblicamente, anzi avrebbe avuto il dovere di astenersi dal comunicarla. I motivi per cui il Presidente ha agito sono il dovere di accertare la verità e di rendere giustizia; il dovere di tutelare i diritti dei vivi e la memoria dei morti; l'interesse a sapere se egli e il governo dell'epoca siano stati tenuti all'oscuro da chi e su che cosa. Esemplificando – si legge ancora nel documento – il Presidente ha osservato poi che se come è stato ipotizzato da alcuni organi di informazione si fosse svolta una battaglia aerea nel cielo di Ustica e il governo ne fosse stato tenuto all'oscuro, la cosa sarebbe da considerare fra l'incomprensibile, l'incredibile ed il grave. «Evidentemente – così conclude la nota – può essere stata quest'ultima frase detta in tono colloquiale dato il carattere dell'incontro a trarre in inganno in buona fede la signora Bonfietti».

Durante il suo incontro Cossiga si sarebbe detto d'accordo sul recupero del relitto e avrebbe ribadito quanto già detto dal Ministro Martinazzoli sull'opportunità di nuovi passi diplomatici con gli Alleati per accertare cosa sanno sulla tragedia che il 27 giugno 1980 provocò la morte di 81 persone.

F. Sar.

IL MESSAGGERO
MARTEDI'
3 LUGLIO 1990

L'inchiesta sull'abbattimento del Dc9

Strage di Ustica, i militari di Poggio Ballone interrogati dai magistrati

☐ Gli ufficiali e i sottufficiali in servizio la sera del disastro non hanno saputo fornire alcun elemento utile alle indagini. Oggi si riunisce il Csm. La commissione Stragi decide le nuove audizioni

Sulla tragedia di Ustica dicono di non sapere nulla. Gli ufficiali e i sottufficiali che la sera del disastro erano in servizio nella postazione radar militare di Poggio Ballone sono stati interrogati ieri dai magistrati che da dieci anni si occupano dell'inchiesta giudiziaria. Ma non hanno saputo fornire elementi nuovi o importanti per arrivare alla verità sull'abbattimento del Dc 9 Itavia precipitato la sera del 27 giugno 1980 con 81 persone a bordo. Il primo ad entrare nella stanza del giudice istruttore Vittorio Bucarelli è stato il tenente Antonio Di Giuseppe che quella sera aveva funzioni di guidacaccia. Il suo interrogatorio è durato circa due ore, ma non sembra che gli elementi forniti possano essere determinanti per l'inchiesta. Il militare avrebbe detto che il capo controllore dell'epoca, il capitano Gari morto nel 1981, ricevette una telefonata dal I° Soc di Monte Venda, nei pressi di Ferrara, che li avvisava della sciagura. Per quel che riguarda i tracciati, Di Giuseppe avrebbe sostenuto invece che si tratta di trascrizioni manuali che non possono quindi costituire una prova certa. Sarebbe necessario poterli confrontare con il nastro originale, che però risulta irreperibile. Il giudice Bucarelli ne ha disposto il sequestro una ventina di giorni fa ma visto che sono trascorsi ormai dieci anni, risulta assai improbabile riuscire a trovarlo.

Eppure dalle trascrizioni manuali emergerebbero dei tracciati completamente diversi da quelli di Marsala. Aerei che volano 90 chilometri più a nord rispetto a quelli registrati nella postazione radar siciliana. I magistrati hanno deciso di far analizzare queste carte da un pool di periti internazionali che dovranno compiere nuovi accertamenti sulle cause del disastro, ma senza il nastro originale sarà difficile riuscire ad ottenere dati certi.

Oggi la prima commissione referente del Consiglio Superiore della Magistratura tornerà intanto a riunirsi nuovamente per analizzare il comportamento dei magistrati che da dieci anni seguono l'inchiesta. La pratica era stata già archiviata il 21 giugno dal *plenum* del Csm, ma l'intervento del Presidente della Repubblica ha portato alla riapertura del caso. Cossiga ha incontrato la scorsa settimana il vice presidente del Csm, Cesare Mirabelli, e a lui ha consegnato tutto il dossier che gli era stato portato dai parenti delle vittime. Un documento di tre pagine che accusa i giudici di omissioni e negligenze. Contemporaneamente si riunirà anche l'ufficio di presidenza della Commissione Stragi che dovrà fissare il calendario dei lavori e le nuove audizioni. Non è escluso che la commissione decida anche quando inviare al Parlamento la prima relazione del Presidente Libero Gualtieri sulla tragedia del Dc 9 Itavia.

F. Sar.

IL MESSAGGERO
MERCOLEDI'
4 LUGLIO 1990

Cossiga invia i documenti alla Camera

Strage di Ustica, un radar della Saratoga registrò il traffico aereo

☐ L'ammiraglio Flatley, comandante della portaerei ancorata nel porto di Napoli nega manovre militari, ma conferma che furono visti moltissimi velivoli. Nuove audizioni in commissione Stragi

di FIORENZA SARZANINI

Le autorità militari degli Stati Uniti hanno altri tracciati radar sul disastro di Ustica. Tracce di aerei registrate dalla portaerei Saratoga che la sera del disastro era ancorata nel porto di Napoli. Lo ha rivelato il comandante James Flatley che ieri è stato intervistato dal Tg 2. L'ammiraglio ha confermato che nessun aereo Usa era in volo al momento del disastro e ha escluso manovre militari in corso. «I radar della Saratoga – ha detto – erano in manutenzione, e una sola apparecchiatura lavorara ma a basso regime». Ha aggiunto però che gli addetti alla manutenzione «notarono qualcosa sul radar», anche se non è possibile stabilire cosa perché a quel regime si notano soltanto dei puntini. Flatley ha confermato comunque la presenza di moltissimi aerei nel Tirreno e ha poi spiegato di aver consegnato i nastri ai suoi superiori, ma di non ricordare chi gli chiese di consegnarli. Non è escluso a questo punto che i magistrati decidano di chiedere ufficialmente agli Stati Uniti la consegna di questi nastri per accertare se contengano elementi utili all'inchiesta.

Perché a dieci anni di distanza il comandante Flatley decide di parlare di questi nuovi tracciati? Gli Stati Uniti sono uno dei Paesi chiamati in causa dal capo del Sismi, Fulvio Martini, e accusati di «non sincerità». È possibile che abbiano deciso di parlare di quei nastri per dimostrare la piena disponibilità del governo americano a collaborare con le autorità italiane per accertare la verità? Si tratta per il momento di ipotesi che soltanto la magistratura potrà verificare. Ieri il Presidente Cossiga ha comunque incontrato il Ministro della Difesa Martinazzoli e non è escluso che abbiano parlato, così come era stato già deciso, di avviare contatti diplomatici con Stati uniti e Francia per chiedere nuovamente cosa sanno della tragedia. Proprio Cossiga ha inviato nei giorni scorsi alla Camera una copia del verbale dell'incontro che ha avuto con i parenti delle vittime e del sondaggio che gli è stato consegnato in quell'occasione su cosa pensano gli italiani della tragedia. La stessa documentazione è stata inviata per conoscenza anche al comitato parlamentare per i servizi di informazione e sicurezza.

Intanto la commissione parlamentare Stragi ha deciso di convocare per la prossima settimana l'onorevole Giuliano Amato, che nel 1986 si interessò della vicenda in veste di sottosegretario alla Presidenza del Consiglio; l'onorevole Virginio Rognoni, ministro degli Interni all'epoca del disastro; e il presidente della commissione nominata dal Ministero dei Trasporti nel 1982, Luzzati. Nel 1986 Giuliano Amato chiese al Sismi un punto sulla situazione. Ai membri della Commissione Stragi dovrà adesso chiarire cosa seppe il Governo quando lui era sottosegretario sulle cause di quel disastro. L'onorevole Rognoni, oltre ad essere Ministro dell'Interno nel 1980, divenne nel 1986 il Ministro di Grazia e Giustizia. Proprio in quel periodo si decise di affidare l'appalto per il recupero del relitto del Dc 9 Itavia, alla società francese Ifremer. Un'azienda che, secondo l'ammiraglio Martini, era legata ai servizi segreti francesi. Rognoni dovrà dunque spiegare i motivi che portarono a quella scelta. Dopo di lui arriverà Luzzati, il presidente della commissione che escluse il cedimento strutturale dell'aereo, ipotizzando per la prima volta un'eplosione.

Giustizia

Il Csm non riaprirà le indagini sul caso Montorzi

La prima commissione del Consiglio Superiore della Magistratura ha deciso di non riaprire l'indagine preliminare sulle presunte interferenze politiche denunciate dall'avvocato di Bologna Roberto Montorzi sui magistrati che condussero l'inchiesta ed il processo di primo grado sulla strage alla stazione ferroviaria. Un primo procedimento era già stato archiviato dal Csm alcuni mesi fa.

Dopo le dichiarazioni del comandante della portaerei Saratoga James Flatley

I giudici vogliono i nastri Usa

Ustica, chiesto intervento diplomatico per avere i tracciati

☐ L'ammiraglio statunitense ha dichiarato che un radar era acceso e che furono visti moltissimi aerei. Possibile un nuovo recupero del relitto del Dc 9. Il magistrato riceve i tabulati di Poggio Ballone

di FIORENZA SARZANINI

Anni di silenzio, di «no» categorici e ora un'ammissione: un radar della portaerei Saratoga, ancorata nel porto di Napoli la sera del disastro di Ustica, era in funzione. Registrò il traffico aereo e qualcuno degli addetti alla manutenzione «notò qualcosa». Lo ha detto l'ammiraglio Flatley, comandante della portaerei ora in pensione, e le sue dichiarazioni gettano nuovi e inquietanti sospetti sulla vicenda Ustica. Si è aperto forse uno squarcio nella ricerca della verità sull'abbattimento del Dc 9 Itavia precipitato la sera del 27 giugno 1980 con 81 persone a bordo? La magistratura romana, che da dieci anni indaga su quella tragedia, ha deciso di chiedere al nostro Governo un intervento diplomatico per ottenere quel nastro radar e l'interrogatorio del capitano Flatley. Per sapere finalmente cosa videro gli operatori statunitensi sui monitor della portaerei. Sino ad ora la risposta era stata «nulla». La versione ufficiale è sempre stata: i radar erano spenti. L'ammiraglio Flatley lo ha confermato, ma ha poi aggiunto che «un radar era acceso, seppur a basso regime». Comunque quanto bastava per registrare gli aerei in volo e Flatley ha detto che «erano moltissimi».

Ma le novità non finiscono qui. Sul tavolo del giudice istruttore Vittorio Bucarelli sono arrivati i tabulati originali del centro radar militare di Poggio Ballone. Documenti che la commissione Stragi aveva ricevuto quindici giorni fa e che nel corso di questi dieci anni sarebbero sempre rimasti presso il 1° Roc di Monte Venda. Ciò vuol dire che non furono compresi tra le carte sottoposte a sequestro dal magistrato e che nel 1980 furono raccolte nell'aeroporto di Trapani Birgi prima di essere inviate al giudice. Chi ha custodito i tabulati sino ad ora? Nulla si sa ancora del nastro originale e quindi risulta difficile accertare se le tracce siano corrispondenti alla realtà. Quando sarà affidata la perizia internazionale i tabulati saranno comunque sottoposti all'esame degli esperti che dovranno confrontarli con quelli di Marsala, per accertare se le tracce dei velivoli registrate dalle due stazioni sono corrispondenti. Dalla trascrizione manuale di Poggio Ballone emerge uno sfasamento di 90 chilometri ma i militari in servizio la sera del disastro hanno dichiarato che si tratta di carte non attendibili proprio perché compilate a mano e quindi facilmente sbagliate.

I magistrati sembrano intenzionati anche a recuperare ciò che resta in fondo al mare del Dc 9. Il sostituto procuratore Giorgio Santacroce ha precisato comunque che sarà prima effettuato uno studio di fattibilità per verificare la necessità di questo intervento e un risultato certo. Il recupero del relitto è stato sollecitato anche dal ministro della Difesa Martinazzoli, ma appare assai improbabile che, dopo tutto questo tempo, si riesca a trovare qualcosa di utile per arrivare alla verità. E proprio per quel che riguarda il recupero effettuato nel 1986 si riaccende la polemica sull'affidamento dell'appalto alla società francese Ifremer. Un'azienda che il capo del Sismi Fulvio Martini ha definito «società di Stato e quindi legata ai servizi segreti». Sarà l'onorevole Rognoni, che in quel periodo era il Ministro di Grazia e Giustizia a dover chiarire di fronte alla Commissione Stragi i criteri di scelta per quella commessa. La sua audizione è prevista per la prossima settimana. Con lui saranno sentiti anche l'onorevole Giuliano Amato, che nel 1986 era sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, e l'ingegner Carlo Luzzati, presidente della prima commissione d'inchiesta sul disastro, nominata nel 1982 dal Ministero dei Trasporti.

Tutta l'attenzione è comunque puntata sulle dichiarazioni di James Flatley. Sulle sue improvvise ammissioni che seguono di pochi giorni l'audizione di Martini, di fronte alla Commissione Stragi: Il capo del Sismi aveva accusato la Francia, gli Stati Uniti e la Gran Bretagna di «non sincerità» in merito alle loro dichiarazioni sul disastro del Dc 9 Itavia. Aveva ribadito anche ai magistrati le sue «ipotesi di lavoro» che indicavano, nel caso di un missile, Stati Uniti e Francia come unici possibili responsabili. Ora, dopo dieci anni, si scopre che negli Usa c'è un nastro radar probabilmente utile per accertare cosa successe quella sera sul cielo di Ustica.

IL MESSAGGERO
GIOVEDI'
5 LUGLIO 1990

Dopo le dichiarazioni del comandante della portaerei Saratoga James Flatley

I giudici vogliono i nastri Usa

Ustica, chiesto intervento diplomatico per avere i tracciati

di FIORENZA SARZANINI

Anni di silenzio, di «no» categorici e ora un'ammissione: un radar della portaerei Saratoga, ancorata nel porto di Napoli la sera del disastro di Ustica, era in funzione. Registrò il traffico aereo e qualcuno degli addetti alla manutenzione «notò qualcosa». Lo ha detto l'ammiraglio Flatley, comandante della portaerei ora in pensione, e le sue dichiarazioni gettano nuovi e inquietanti sospetti sulla vicenda Ustica. Si è aperto forse uno squarcio nella ricerca della verità sull'abbattimento del Dc 9 Itavia precipitato la sera del 27 giugno 1980 con 81 persone a bordo? La magistratura romana, che da dieci anni indaga su quella tragedia, ha deciso di chiedere al nostro Governo un intervento diplomatico per ottenere quel nastro radar e l'interrogatorio del capitano Flatley. Per sapere finalmente cosa videro gli operatori statunitensi sui monitor della portaerei. Sino ad ora la risposta era stata «nulla». La versione ufficiale è sempre stata: i radar erano spenti. L'ammiraglio Flatley lo ha confermato, ma ha poi aggiunto che «un radar era acceso, seppur a basso regime». Comunque quanto bastava per registrare gli aerei in volo e Flatley ha detto che «erano moltissimi».

Ma le novità non finiscono qui. Sul tavolo del giudice istruttore Vittorio Bucarelli sono arrivati i tabulati originali del centro radar militare di Poggio Ballone. Documenti che la commissione Stragi aveva ricevuto quindici giorni fa e che nel corso di questi dieci anni sarebbero sempre rimasti presso il I° Roc di Monte Venda. Ciò vuol dire che non furono compresi tra le carte sottoposte a sequestro dal magistrato e che nel 1980 furono raccolte nell'aeroporto di Trapani Birgi prima di essere inviate al giudice. Chi ha custodito i tabulati sino ad ora? Nulla si sa ancora del nastro originale e quindi risulta difficile accertare se le tracce siano corrispondenti alla realtà. Quando sarà affidata la perizia internazionale i tabulati saranno comunque sottoposti all'esame degli esperti che dovranno confrontarli con quelli di Marsala, per accertare se le tracce dei velivoli registrate dalle due stazioni sono corrispondenti. Dalla trascrizione manuale di Poggio Ballone emerge uno sfasamento di 90 chilometri ma i militari in servizio la sera del disastro hanno dichiarato che si tratta di carte non attendibili proprio perché compilate a mano e quindi facilmente sbagliate.

I magistrati sembrano intenzionati anche a recuperare ciò che resta in fondo al mare del Dc 9. Il sostituto procuratore Giorgio Santacroce ha precisato comunque che sarà prima effettuato uno studio di fattibilità per verificare la necessità di questo intervento e un risultato certo. Il recupero del relitto è stato sollecitato anche dal ministro della Difesa Martinazzoli, ma appare assai improbabile che, dopo tutto questo tempo, si riesca a trovare qualcosa di utile per arrivare alla verità. E proprio per quel che riguarda il recupero effettuato nel 1986 si riaccende la polemica sull'affidamento dell'appalto alla società francese Ifremer. Un'azienda che il capo del Sismi Fulvio Martini ha definito «società di Stato e quindi legata ai servizi segreti». Sarà l'onorevole Rognoni, che in quel periodo era il Ministro di Grazia e Giustizia a dover chiarire di fronte alla Commissione Stragi i criteri di scelta per quella commessa. La sua audizione è prevista per la prossima settimana. Con lui saranno sentiti anche l'onorevole Giuliano Amato, che nel 1986 era sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, e l'ingegner Carlo Luzzati, presidente della prima commissione d'inchiesta sul disastro, nominata nel 1982 dal Ministero dei Trasporti.

Tutta l'attenzione è comunque puntata sulle dichiarazioni di James Flatley. Sulle sue improvvise ammissioni che seguono di pochi giorni l'audizione di Martini, di fronte alla Commissione Stragi. Il capo del Sismi aveva accusato la Francia, gli Stati Uniti e la Gran Bretagna di «non sincerità» in merito alle loro dichiarazioni sul disastro del Dc 9 Itavia. Aveva ribadito anche ai magistrati le sue «ipotesi di lavoro» che indicavano, nel caso di un missile, Stati Uniti e Francia come unici possibili responsabili. Ora, dopo dieci anni, si scopre che negli Usa c'è un nastro radar probabilmente utile per accertare cosa successe quella sera sul cielo di Ustica.

IL MESSAGGERO
SABATO
7 LUGLIO 1990

Ustica, il monito di Cossiga

«È un caso che investe la credibilità delle istituzioni»

☐ «Se avessi la coscienza di avere una qualche responsabilità politica nella vicenda avrei come si dice "sgomberato il campo"»

☐ L'indispensabile distinzione dei ruoli tra magistratura e Parlamento. La necessità di giungere al più presto alla verità

di FIORENZA SARZANINI

«Il caso Ustica è un caso eccezionale che ha ormai investito la credibilità delle istituzioni poiché ha revocato in dubbio la capacità dello Stato di rendere giustizia». Sono le parole che Francesco Cossiga ha rivolto al presidente e ai membri dell'ufficio di presidenza della commissione parlamentare Stragi durante l'incontro del 26 giugno scorso. Un colloquio che è servito a sgombrare il campo dalle voci su «contrasti» tra Quirinale e San Macuto e si è trasformato in una vera e propria esortazione del capo dello Stato per un rapido e necessario raggiungimento della verità. Più volte il capo dello Stato ha posto l'accento sui suoi sentimenti di angoscia per quello che sta accadendo sulla strage di Ustica, «non solo per le mie responsabilità costituzionali – ha detto – ma anche perché sono un uomo con gli stessi normali sentimenti degli altri uomini: angoscia, speranza, delusione, dubbio, incertezza, impazienza e rabbia».

Cossiga è stato chiaro anche per quel che riguarda il ruolo rivestito nel 1980, anno della strage. All'epoca era Presidente del Consiglio e ora afferma: «Ho sempre risposto con serena coscienza e con ferma determinazione, non senza disgusto, ma con doverosa umiltà, ad insinuazioni e sospetti sollevati o mormorati nei miei confronti. Oggi, se avessi la coscienza di avere una qualche politica responsabilità nel "caso", o se solo ritenessi che, anche ingiustamente, la mia persona, la mia presenza nel più alto ufficio della Repubblica, fosse stata o fosse di ostacolo, anche solo pretestuoso, all'accertamento della verità per l'individuazione e la punizione dei colpevoli in ogni ordine di responsabilità, avrei come si dice "sgomberato il campo"». Cossiga ha ribadito i suoi timori e le sue perplessità «che confluiscono nel convincimento che lo svolgimento parallelo e separato di inchieste sulla tragedia del 27 giugno 1980 possa creare situazioni di conflitto tra l'istituzione parlamentare e l'ordine giudiziario, con il rischio di seri danni alla certezza del diritto e alla stessa credibilità della funzione giurisdizionale». Ha poi ricordato che «la confusione, le interferenze, le complicazioni o anche solo le faziosità non servono alla ricerca della verità, non la rendono comprensibile né accettabile».

Sul bisogno di verità Cossiga ha insistito spesso. «Mai come nel caso della tragedia di Ustica – ha detto – deve valere per l'amministrazione della giustizia, di ogni tipo di giustizia, il principio che Pertini enunciò a proposito dei giudici: essi non solo debbono essere indipendenti, ma hanno anche il preciso dovere di apparire tali. La giustizia deve essere "giusta", ma deve anche "apparire" tale alla "gente comune". Ciò che la Costituzione vuole – ha aggiunto – ciò che vuole il nostro sistema di valori etici, prima ancora che giuridici e politici, è che la giustizia sia procedimento per la ricerca non di "una" verità, ma della verità, impegno a ricercare quella verità che con gli strumenti e le garanzie proprie di uno Stato di diritto è possibile ragionevolmente e motivatamente trovare. Dunque, proprio perché si ottenga una giustizia secondo il diritto, l'impegno di tutti deve essere più rigoroso, più attento, più intenso: perché scegliere "una verità" è facile, ricercare e trovare "la verità" è molto più difficile». Per questo ha sottolineato la necessità di una netta distinzione dei ruoli. «Al giudice ordinario – ha ricordato – spetta l'accertamento dei fatti e, sulla base di esso, delle responsabilità penali di singole persone nonché l'irrogazione delle sanzioni previste dalla legge. Il giudizio di una Commissione parlamentare d'inchiesta verte, invece, sull'accertamento delle responsabilità politiche e amministrative, comprese quelle disciplinari».

Per quel che riguarda il Governo, Cossiga ha spiegato che la denuncia dei familiari delle vittime è stata immediatamente trasmessa al Ministro della Difesa che ha già comunicato le risposte fornite dallo Stato Maggiore. «Dal canto suo – ha detto – il Presidente del Consiglio Andreotti, ha espresso la completa disponibilità del Governo a fare e dove occorra a rivedere o a rifare, tutto ciò che è necessario, utile e possibile, sia sul piano interno, sia su quello internazionale». Si è detto d'accordo sull'archiviazione dell'indagine del Csm sull'operato dei giudici poiché «l'apertura di un'ispezione ministeriale mentre sono ancora in corso le indagini rappresenterebbe, probabilmente, un'indebita interferenza nell'esercizio della giurisdizione». Ha infine sottolineato la necessità di riflettere, anche per via legislativa, sull'eventualità che «l'istruttoria formale non possa essere conclusa nel lasso di tempo che manca all'entrata in vigore del nuovo codice anche per i procedimenti pendenti».

Le ultime parole di Cossiga ai commissari parlamentari sono state «un appello a non trascurare nulla» per accertare le eventuali omissioni, le possibili violazioni della sovranità territoriale, le misure legislative per evitare che simili fatti possano ripetersi. Una richiesta di «acquisire ogni altro elemento utile alla ricerca e alla scoperta della verità». L'auspicio di un utile raccordo tra commissione d'inchiesta e autorità giudiziaria. «Da questa collaborazione – ha detto Cossiga – trarranno giovamento il prestigio del Parlamento e quello dell'ordine giudiziario, la ricerca della verità, l'attuazione della giustizia, la credibilità dello Stato e il rafforzamento della fiducia dei cittadini nelle istituzioni democratiche e repubblicane».

Strage di Ustica, nuove indagini della procura militare di Cagliari

Il Messaggero 11-7-'90

Anche la Procura militare di Cagliari continua i suoi accertamenti sulla strage di Ustica. Per fare chiarezza su varie indiscrezioni ed illazioni degli ultimi giorni secondo le quali il Dc 9 dell'Itavia sarebbe rimasto per oltre dieci ore a galla prima di inabissarsi, il procuratore militare di Cagliari Vito Maggi ha di recente interrogato nuovamente l'ex pilota della Marina militare Sergio Bonifacio ed ha inoltre sentito il colonnello Andrea Bernabei attuale comandante del trentesimo stormo di Cagliari-Elmas cui apparteneva l'aereo Atlantic Brequet inviato nella zona in missione di soccorso la notte della tragedia. Il magistrato ha inoltre acquisito gli ordini ed i rapporti di volo sia dell'Atlantic pilotato da Sergio Bonifacio che degli altri due velivoli dello stesso tipo impegnati in esercitazioni il 27 giugno del 1980. Di questo materiale fa parte anche l'elenco dei componenti gli equipaggi dei tre Atlantic: tredici persone che si trovavano su quello pilotato da Bonifacio, ed altre ventotto a bordo degli altri due velivoli.

Il procuratore Maggi ha quindi trasmesso l'intera documentazione al giudice istruttore Vittorio Bucarelli titolare dell'inchiesta giudiziaria sulla tragedia di Ustica, ed alla Commissione parlamentare sulle Stragi presieduta dall'onorevole Libero Gualtieri. Il procuratore militare ha sottolineato che «bisogna avere fiducia nella commissione parlamentare d'inchiesta e nei giudici Bucarelli e Santacroce in quanto, in possesso di una visione globale degli accertamenti, possono inserire gli eventuali nuovi tasselli nel mosaico che soltanto loro conoscono completamente. E ciò significa – ha aggiunto – che tutti coloro a conoscenza di qualcosa debbono contribuire agli accertamenti: agli investigatori bisogna comunicare fatti ed episodi che, seppure irrilevanti riguardo alla vicenda, possono oggi assumere un aspetto diverso rispetto al momento in cui sono accaduti».

Intanto questa mattina la commissione Stragi ascolterà l'onorevole socialista Giuliano Amato.

IL MESSAGGERO
GIOVEDI'
12 LUGLIO 1990

L'ex sottosegretario alla Presidenza del Consiglio ha accusato alcuni vertici dell'Aeronautica dell'epoca

Ustica, giallo sulle foto del Dc 9

Amato: «Bucarelli mi disse di avere fotografie scattate dagli Usa»

☐ Ma il giudice smentisce: «Sono notizie false». Mistero su chi abbia incaricato gli americani di scendere in fondo al mare e perché. Sui militari Tascio e Pisano ha detto: «Mi mentirono»

di FIORENZA SARZANINI

Nuovo giallo sulla strage di Ustica. Esistono alcune foto del relitto del Dc 9 in fondo al mare, che furono scattate dagli americani prima che l'appalto per il recupero fosse affidato alla società francese Ifremer. Lo ha detto l'ex sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Giuliano Amato di fronte alla commissione parlamentare d'inchiesta sulle Stragi. «Si tratta di fotografie – ha spiegato – che qualcuno ha consegnato al giudice istruttore Vittorio Bucarelli. Fu lui a parlarmene nel settembre del 1986». Pronta è arrivata la smentita del magistrato. «È una notizia falsa – ha ribattuto – le uniche foto in mio possesso sono quelle effettuate dalla ditta Ifremer e furono scattate preliminarmente alla campagna di recupero». Un vero e proprio giallo. Nessuno è in grado di dire chi abbia effettivamente queste foto e, cosa più importante, chi abbia incaricato gli americani di scattarle. Del resto, che interesse avevano gli Stati Uniti di accertare le condizioni del relitto? Sono scesi in fondo al Tirreno soltanto per scattare fotografie o per quale altro motivo? Domande che restano per il momento senza risposta. Al termine della sua audizione Amato è stato comunque informato della smentita di Bucarelli e ha ribadito la sua versione. «Non sono abituato a dire bugie – ha sottolineato – ricordo perfettamente che il magistrato mi parlò di quelle foto».

L'onorevole Amato era stato convocato perché fu lui, nel 1986, a chiedere al Sismi di Fulvio Martini notizie sulla strage di Ustica. All'epoca era sottosegretario alla Presidenza del Consiglio e al capo dei servizi segreti chiese di «fare il punto della situazione». Il 30 settembre di quell'anno Amato rispose alla Camera alle numerose interrogazioni parlamentari. Sostenne che i tracciati radar non potevano essere stati manipolati e fornì indicazioni sulla capacità operativa del radar militare di Marsala. Riferì notizie che gli erano state fornite dai vertici dell'Aeronautica. «Mi sembra che lei sia stato però male informato, non è vero?» gli ha chiesto il senatore De Julio della Sinistra indipendente. «È vero» ha confermato Amato. «Chi le diede queste informazioni?» ha insistito il commissario. «Più volte vennero da me dei generali dell'Aeronautica. Ricordo bene il generale Franco Pisano (capo di Stato maggiore dell'Aeronautica nel 1986 ndr.) e il colonnello Zeno Tascio (capo del Servizio di informazione dell'Aeronautica ndr.). Gli altri non so chi fossero. A loro chiesi se tutti gli aerei in volo fossero registrati dai radar e mi risposero che la Difesa aerea si occupa soltanto dei velivoli che "interessano", tralasciando gli altri. Non sono mai stato convinto di questa risposta, ma non sono riuscito ad averne un'altra».

Amato ha detto di essere sempre stato convinto che ad abbattere il Dc 9 dell'Itavia con 81 persone a bordo fosse stato un missile, ma ha aggiunto di non essere arrivato al punto di tracciare uno scenario preciso. «Esclusi subito il cedimento strutturale – ha dichiarato – e ritengo cannibalismo capitalista la campagna che ha portato su questa ipotesi al fallimento dell'Itavia. Leggendo gli atti della commissione Luzzati mi convinsi che si trattava di un missile e ho avuto l'impressione che parlare di bomba sia servito a spostare l'attenzione da questa ipotesi». Quando era sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Amato disse più volte: «La verità su Ustica è chiusa in un cassetto, bisogna trovare quello giusto». Ieri i commissari gli hanno chiesto di chiarire meglio queste affermazioni. «Io ritengo che se si fosse trattato di un cassetto non nostro – ha risposto – avremmo avuto difficoltà per aprirlo, e con questo volevo dire che in presenza di responsabilità straniere sarebbe stato difficile arrivare alla verità». Poi ha raccontato come si arrivò alla scelta della ditta Ifremer per il recupero del relitto definendo «sconcertante» il periodo di tempo trascorso prima dell'affidamento dell'appalto. «La prima a farci il nome di quella ditta – ha ricordato – fu una società di Genova, la Tecnostamec, che fece uno studio di fattibilità sul recupero e indicò anche il nome dell'azienda statunitense World Institute of Oceanography. La richiesta degli americani fu di 10 milioni di dollari con una possibilità di recupero del 30 per cento. I francesi chiesero invece 6 miliardi e alla fine ottennero la commessa». Amato ha anche detto di essere stato informato da Martini sui contatti tra quella società e i servizi segreti francesi. «Ne parlai con Bucarelli – ha ricordato – e lui mi disse che qualsiasi ditta avrebbe creato problemi. Mi assicurò comunque che gli esperti sarebbero stati affiancati da ausiliari italiani».

IL MESSAGGERO
VENERDI'
13 LUGLIO 1990

Si infiamma la polemica dopo le dichiarazioni del vicesegretario del Psi Giuliano Amato

Ustica, le foto fantasma

Introvabili le fotografie scattate dagli americani al Dc 9

☐ In una lettera inviata nell'86 al capo del Sismi il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio sollecitò contatti con gli Usa per riprese subacquee, ma il costo era troppo alto e si decise di non fare nulla

di FIORENZA SARZANINI

Nuove ombre si allungano sulla ricerca della verità sul disastro di Ustica. Nuovi inquietanti interrogativi affiorano dopo le dichiarazioni dell'ex sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Giuliano Amato di fronte alla commissione parlamentare d'inchiesta sulle Stragi. «Il giudice Bucarelli – aveva detto mercoledì il vicesegretario del Psi – mi disse nel 1986 di avere alcune foto del relitto del Dc 9 fatte dagli americani». Istantanee che sarebbero state scattate prima dell'affidamento dell'appalto alla società francese Ifremer. Ma nulla di più si riesce a sapere di queste fotografie. Il magistrato dice di non saperne nulla, Amato ribadisce la sua versione.

Nel fascicolo giudiziario e in quello della Commissione Stragi c'è una lettera inviata l'11 settembre 1986 da Amato all'ammiraglio Fulvio martini, all'epoca già responsabile del Sismi. «Le perplessità e le questioni tuttora aperte in relazione alla sciagura aerea di Ustica del giungo 1980 – scrive Amato – rendono opportuni ulteriori accertamenti in merito alla situazione del radar della Difesa Aerea e alla presenza di navi e aerei militari nella zona interessata. Opportuni sono inoltre contatti con le Autorità Americane, per verificare al più presto la possibilità di fotografie al relitto con un minisommergibile per alte profondità».

Il 30 settembre dello stesso anno arriva la risposta. Martini informa il sottosegretario di aver contattato l'addetto alla Difesa degli Stati Uniti. «Effettuare le riprese video-sub è fattibile – scrive il capo dei servizi segreti – ma molto complesso e finanziariamente oneroso. In ogni caso sarebbe necessaria una richiesta ufficiale da Governo a Governo». Ma quella richiesta non viene, almeno ufficialmente, mai presentata. Il costo di 10 milioni di dollari per il recupero viene ritenuto eccessivo e l'interesse delle autorità italiane si rivolge verso la ditta francese Ifremer.

Eppure gli Stati Uniti avrebbero ugualmente fotografato il relitto del Dc 9 Itavia prima che iniziasse l'opera di recupero. E quelle fotografie sarebbero state poi consegnate al giudice Bucarelli. Ma chi diede agli Usa l'ordine di scendere in fondo al mare? Se è vero, come hanno sempre sostenuto le autorità statunitensi, che gli Usa non sanno nulla della tragedia di Ustica, che interesse avevano di spendere milioni di dollari per andare a controllare le condizioni del relitto? Resta il mistero anche sulla consegna al magistrato di cui ha parlato Amato. È possibile che il giudice abbia ricevuto le foto senza che ciò venisse registrato in un atto ufficiale?

Il giallo sembra per il momento senza soluzione e intanto scendono in campo i politici. «Un sospetto gravissimo – scrive *la Voce Repubblicana* – si proietta sul titolare dell'inchiesta che dovrebbe fra pochi mesi andare in porto dopo dieci anni. E ciò avviene nello stesso giorno in cui il Csm, accogliendo l'autorevole invito del Quirinale a non alimentare fuorvianti sovrapposizioni ad inchiesta aperta, ha confermato l'archiviazione delle diverse ipotesi di istanza conoscitiva o disciplinare in relazione all'indagine per Ustica. Dalle parole dell'onorevole Amato – continua – si ricavano tre cose. La prima è la conferma con certezza che anche il recupero del relitto fu un pasticcio. La seconda è che non si vede come istituzionalmente si possa dissipare l'ombra pesantissima gettata sul giudice, visto che nè il Csm, nè tanto meno la Commissione parlamentare potrebbero intervenire ad inchiesta aperta. La terza è che l'onorevole Amato sembra indirizzare i sospetti verso l'Aeronautica, comunque colpevole di aver sviato i politici quanto meno in relazione ai fatti di cui si occupava la Presidenza del Consiglio nel 1986».

IL MESSAGGERO
SABATO
14 LUGLIO 1990

In una nota i militari contestano le accuse del vicesegretario socialista

Ustica, l'Aeronautica replica ad Amato

☐ Il generale Franco Pisano, ex capo di Stato Maggiore dell'Arma nega di aver mai incontrato l'allora sottosegretario alla Presidenza del Consiglio per parlare della sciagura del Dc 9 Itavia

L'Aeronautica risponde alle dichiarazioni rilasciate dall'onorevole Giuliano Amato sulla vicenda di Ustica. Con un comunicato i militari rispondono alle accuse di non sincerità rivolte dall'ex sottosegretario alla Presidenza del Consiglio. «Dagli atti dello Stato Maggiore Aeronautica – si legge nella nota – risulta che il 29 settembre 1986 il generale Franco Pisano, al tempo capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica militare, non era tra i presenti all'incontro con l'allora sottosegretario di stato alla presidenza del consiglio alla vigilia del suo intervento alla Camera dei deputati. Erano invece presenti – aggiunge il comunicato – per l'Aeronautica militare il generale di squadra aerea Oreste Gargioli, allora sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, il generale di squadra aerea Zeno Tascio a quel tempo capo dell'Ispettorato telecomunicazioni e assistenza al volo dell'aeronautica militare, il generale di brigata aerea Mario Arpino, capo del 3° reparto dello Stato Maggiore dell'Aeronautica pro tempore, per il gabinetto del Ministro della Difesa il contro Ammiraglio Falciai, vice capo di gabinetto, e il consigliere professor Andrea Manzella».

Il comunicato aggiunge che «sull'argomento delle possibili manipolazioni dei nastri con le registrazioni del radar di Marsala i rappresentanti dell'Aeronautica militare precisarono in quella occasione che non risultava tecnicamente possibile manipolare tali registrazioni presso un centro radar semi-automatico. In materia, nel dicembre 1989, il maggiore Salvatore Di Natale, rispondendo ad uno specifico quesito postogli dall'onorevole De Julio durante l'audizione davanti alla Commissione Stragi, aveva occasione di precisare che i nastri sono in teoria manipolabili ma che si tratta di un'operazione estremamente complessa che non può essere fatta a livello di un centro radar, ma presso enti che dispongono di personale particolarmente esperto e di attrezzature delicate».

Durante la sua audizione, Amato aveva detto fra l'altro che nel settembre 1986, quando era sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, alti ufficiali dell'Aeronautica, tra cui il generale Pisano e il generale Tascio, gli dissero che i nastri radar non erano manipolabili, cosa che la commissione ha successivamente appurato come non vera. Da parte sua, il generale Pisano afferma di «non avere mai incontrato l'allora sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, onorevole Amato per trattare l'argomento Ustica». Sulla possibilità di manipolare i radar, Pisano ribadisce di aver risposto nell'ottobre 1989 ad un quesito postogli dall'onorevole De Julio e di aver precisato in quella occasione, sulla base dell'opinione espressagli dai tecnici, che l'operazione era «non effettuabile a livello centri radar bensì soltanto a Borgo Piave».

Esposto alla procura Generale di Roma

Ustica, dopo la polemica tra Amato e Bucarelli denuncia delle parti civili

☐ I legali dei parenti delle vittime chiedono alla magistratura di accertare la vicenda delle foto al Dc 9 che sarebbero state scattate dagli americani prima del recupero. Le dichiarazioni del socialista Andò

di FIORENZA SARZANINI

Nuova bufera sul caso Ustica. Ora gli avvocati di parte civile passano al contrattacco e chiedono alla Procura generale presso la Corte di Appello di Roma di fare piena luce sulle «contrastanti versioni fornite dall'onorevole socialista Giuliano Amato e dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli». «Nel 1986 – questo aveva detto l'onorevole Amato di fronte alla Commissione parlamentare Stragi – il giudice Bucarelli mi disse di avere delle foto del Dc 9 scattate dagli americani». Immediata la smentita del magistrato: «È una notizia completamente falsa. Le uniche foto contenute nel fascicolo giudiziario sono quelle della società Ifremer che si occupò del recupero». Ora intervengono le parti civili. «Il fatto riferito dall'autorevole parlamentare in relazione ad eventi accaduti allorché egli rivestiva la carica di sottosegretario alla Presidenza del Consiglio – scrivono nell'esposto che hanno inviato anche alla Procura di Roma – riveste evidentemente una importanza basilare ai fini dell'inchiesta giudiziaria in quanto testimonierebbe un interesse diretto del governo e/o dell'amministrazione militare degli Stati Uniti, nella vicenda Ustica».

«In ogni caso – aggiungono – il contrasto in questione deve essere comunque acclarato perché, così come ha commentato *La Voce Repubblicana*, "proietta un sospetto gravissimo sul titolare dell'inchiesta che dovrebbe fra pochi mesi andare in porto". Noi riteniamo che non possa, per alcun motivo, lasciarsi irrisolto un conflitto che vede il giudice istruttore negare l'esistenza di un dato di cui avrebbe invece fornito notizia certa ad un membro del Governo, con modalità che non sembrano, peraltro, essere state rispettose della legge». Sin qui l'esposto. Ora della vicenda si occuperà probabilmente la magistratura di Perugia, competente a giudicare tutti i procedimenti che coinvolgono i magistrati della capitale.

I misteri continuano dunque a scandire le tappe fondamentali dell'inchiesta giudiziaria sull'abbattimento del Dc 9 Itavia precipitato il 27 giugno del 1980 con 81 persone a bordo. L'ultimo è proprio questo che riguarda alcune foto che sarebbero state scattate dagli americani prima che venisse affidato l'appalto per il recupero del relitto. Chi aveva autorizzato quella «missione»? E, se esistono realmente queste foto, perché gli americani si precipitarono in fondo al Tirreno prima che un'altra società, andasse a recuperare il Dc 9?

Sulla vicenda è intervenuto anche l'onorevole socialista Salvo Andò. «Quando Craxi era a Palazzo Chigi – ha dichiarato in un'intervista a *Panorama* – Cossiga si mostrò interessatissimo all'accertamento della verità. Proprio in quel periodo venne recuperato il relitto del Dc 9, con incredibile ritardo. Colpa di questo ritardo fu la gestione burocratica della vicenda da parte dei governi che si sono succeduti dal 1980 al 1983. Per quel che riguarda le menzogne che l'Aeronautica e i servizi segreti avrebbero detto a Cossiga, Andò sostiene: «Cossiga dal giorno della tragedia è rimasto in carica solo per 3 mesi. Eventuali errori del suo governo non sono stati decisivi. Ritengo che si è stati troppo a rimorchio di quello che di volta in volta dicevano le autorità militari e non si è subito proceduto al recupero del relitto che poteva chiarire molte cose, dimostrare la fragilità di alcune tesi come quella del cedimento strutturale. Sette giorni dopo la tragedia i tecnici della Douglas, dalle cui officine era uscito il Dc 9, esclusero il cedimento strutturale, sulla base delle informazioni che avevano ricevuto dai servizi americani. Questa vicenda chiama in causa iniziative e scelte che certamente non sono state solo della Difesa, ma anche, per esempio, degli Esteri per il mig libico caduto in Calabria, o degli Interni per l'ipotesi della bomba».

Indice Istat

L'equo canone aumenta del 4,2 per cento

Scattano gli aumenti per gli affitti delle case. La «Gazzetta ufficiale» in edicola ieri (porta il numero 162) ha pubblicato infatti l'indice Istat dei prezzi al consumo relativo al mese di giugno, ai fini dell'aggiornamento dell'equo canone.

A giugno, la variazione percentuale dell'indice, rispetto allo stesso mese del 1989, è stata del 5,6 per cento.

L'aggiornamento del canone di locazione delle abitazioni (che si calcola pari al 75 per cento dell'indice) è quindi del 4,2 per cento.

18/7/90

Clamorosa decisione del magistrato Bucarelli dopo le accuse dell'ex sottosegretario socialista

Il giudice lascia l'inchiesta su Ustica

«Querelerò l'onorevole Amato, io non ho mai detto bugie»

ROMA — L'inchiesta sul disastro di Ustica si inabissa di nuovo, forse irrimediabilmente: il giudice Vittorio Bucarelli, a sorpresa, ha chiesto al presidente del tribunale di Roma, Carlo Minniti, di potersi astenere dal continuare l'istruzione del processo. E' offeso per le dichiarazioni fatte dall'onorevole Giuliano Amato davanti alla Commissione parlamentare sulle stragi e ha deciso di querelarlo.

La disputa ha al suo centro i «precisi ricordi» dell'allora sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Amato e riguarda una serie di foto della carcassa del DC9 che sarebbero state scattate dagli americani in fondo al Tirreno, assai prima del recupero della fusoliera. Amato ha detto e ripetuto che di quelle immagini del relitto fu proprio il giudice Bucarelli a parlargli, nel 1986.

Il magistrato ha smentito seccamente: «Le uniche foto di cui sono in possesso le ha scattate la compagnia francese di recuperi Ifremer. Assieme ai filmati sono l'unico materiale fotografico esistente agli atti». Replica altrettanto secca di Amato, che vanta una buonissima memoria: «Non ho l'abitudine di dire bugie. Ricordo questo: Bucarelli aveva già delle foto scattate dagli americani».

Tutto questo accadeva una settimana fa. Un mistero e una polemica andavano a ingrandire lo «scandalo di Ustica» già sommerso dai sospetti di inerzie colpevoli, di falsi abilmente costruiti, di manipolazioni e depistaggi, di silenzi e complicità internazionali.

«Poiché sono stato accusato dall'onorevole Amato — ha dichiarato il giudice istruttore — di aver detto bugie, mi trovo nella spiacevole necessità di uscire dal riserbo che mi ero imposto di fronte a tutte le polemiche che hanno accompagnato l'istruzione del processo per il disastro di Ustica: valuterà l'autorità giudiziaria chi abbia i ricordi più precisi in merito alla nota questione delle fotografie...».

Dunque Bucarelli lascia, colpito da quello che considera uno schiaffo morale, un oltraggio, una calunnia di Amato. Lascia in un momento cruciale, dopo le altissime, accorate ma anche severe esortazioni del presidente Cossiga di giungere al più presto, con ogni mezzo, alla «verità».

Davanti ai familiari delle vittime della strage, ricevuti al Quirinale, Cossiga (che nell'80 era presidente del Consiglio) aveva indicato la necessità di una «perizia internazionale».

Bucarelli lascia nel momento in cui l'ammiraglio Fulvio Martini, direttore del controspionaggio, ammette, rivelando una verità gelosamente tenuta al buio finora, che sullo scenario sopra Ustica, quella tragica sera, i francesi o gli americani non hanno, perlomeno, detto tutto quel che sapevano. Bucarelli lascia nel momento in cui l'ammiraglio comandante della portaerei «Saratoga», ch'era alla fonda a Napoli, promette di tirar fuori dopo dieci anni dai cassetti blindati della Nato i tracciati radar sui movimenti nel cielo sopra l'isola.

Ma anche Giorgio Santacroce, il pubblico ministero del processo se ne va: sta per insediarsi alla Procura generale. Lo aveva chiesto da tempo. Ora ha ottenuto il passaggio.

Sarà sostituito, ha assicurato il suo capo Giudiceandrea, da tre sostituti a tempo pieno. Li attendono due stanze stipate di documenti da leggere e studiare. L'istruttoria non ha scadenze, è vero. Ma sarà come provare a mettere il mare in un secchiello.

Paolo Graldi

Donat Cattin: al Sud misure da guerra contro la malavita

ROMA — Uno scatenato, imprevedibile, Donat Cattin. Il ministro del Lavoro ha monopolizzato l'assemblea dell'Intersind ieri a Roma, nella quale il presidente Paci ha ribadito la posizione più morbida degli imprenditori pubblici sui contratti.

Gli interventi nel Mezzogiorno? Intere aree sono in mano alla criminalità, dice il ministro, e sono necessarie misure forti, da guerra addirittura, per estirpare la malavita e rilanciare l'iniziativa delle aziende publiche, ieri accusate di aver perso lo «spirito originario».

Controcorrente anche sui contratti. «Le richieste sindacali sono legittime» ed è sbagliata la «svalutazione di moda» che si fa della scala mobile.

Formazione professionale: è da riportare al centro, dice Donat Cattin «perché le Regioni hanno fallito». E l'Enimont? «Era meglio non farla».

Marro a pagina 13

Un numero L. 1.000 (arretrato L. 2.000) Mercoledì 18 Luglio 1990

rciale) - 20146 Milano, Via Romagnoli 6, Tel. 42981 - 00196 Roma, Via di Villa Ruffo 5, tel. 322911 (14 linee) - Manchettes di testata (le . 3.600.000. A modulo (mm40x40): Comm., Finanz., Redaz. fer. L. 640.000, fest. L. 768.000 - Personale Qualificato: solo al venerdì L. Concorsi, Diffide: fer. L. 640.000, fest. L. 768.000 - Prop. politica fer. L. 800.000, fest. L. 960.000 - Cinema: fer. L. 250.000, fest. 60.000, fest. L. 420.000 - S.I.P. SOCIETA' INTERNAZIONALE PUBBLICITA' S.p.a. (Econ., Necrol., Notizie liete) - 00193 Roma, Via Albe- 956 - Notizie liete e parole fer/fest 3.800 - Econ. necr.: tariffe e sportelli inizio rubriche: Iva 19%. Data e posizione +20%

Dopo lo scontro sulle foto del Dc 9

Bucarelli querela Amato per diffamazione

Polemica su Ustica Il giudice lascia l'inchiesta

Colpo di scena nelle indagini sulla strage di Ustica. Il giudice istruttore Vittorio Bucarelli ha deciso di lasciare l'inchiesta. Dopo aver querelato per diffamazione il vicesegretario socialista Giuliano Amato, il magistrato ha ritenuto opportuno chiedere di essere sostituito. E' l'ennesimo atto di una polemica sorta dopo le dichiarazioni rilasciate da Amato di fronte alla commissione parlamentare Stragi.

□ «**Poiché sono stato accusato** dall'onorevole Giuliano Amato di aver detto bugie – così Bucarelli ha motivato la sua decisione – mi trovo nella spiacevole necessità di uscire dal riserbo che mi ero imposto di fronte a tutte le polemiche che hanno accompagnato l'istruzione del processo per il disastro di Ustica. Ho deciso di proporre querela per diffamazione nei confronti dell'onorevole Amato. Valuterà l'autorità giudiziaria, chi abbia ricordi più precisi in merito alla nota questione delle fotografie che sarebbero state scattate al relitto dell'aereo. La mia iniziativa mi obbliga conseguentemente a proporre al presidente del tribunale di Roma Carlo Minniti istanza di astensione dalla prosecuzione dell'istruttoria».

□ **Giuliano Amato** aveva parlato dell'esistenza di alcune foto del relitto del Dc9 scattate dagli americani prima del recupero del relitto. «Qualcuno le ha consegnate a Bucarelli – sostenne – me lo disse lui nell'86». Il magistrato smentì, ma ora ha deciso di abbandonare l'inchiesta.

FIORENZA SARZANINI A PAGINA 6

IL MESSAGGERO
MERCOLEDI'
18 LUGLIO 1990

Dopo dieci anni di indagini sul disastro del Dc-9 precipitato il 27 giugno 1980 con 81 persone a bordo

Ustica, il giudice lascia l'inchiesta

Bucarelli querela l'onorevole Amato e chiede di essere sostituito

☐ L'istanza di astensione è stata presentata al presidente del Tribunale di Roma, Carlo Minniti che dovrà ora decidere

☐ «Sono stato accusato di aver detto bugie – spiega il magistrato – e ciò mi impone di uscire dal riserbo che mi ero imposto»

di FIORENZA SARZANINI

Dopo dieci anni di indagini sulla strage di Ustica, il giudice istruttore Vittorio Bucarelli getta la spugna. In un'istanza presentata al presidente del tribunale di Roma, Carlo Minniti, ha chiesto di essere sollevato dall'incarico di titolare dell'inchiesta sul disastro che il 27 giugno 1980 provocò la morte di 81 persone. Dopo aver querelato per diffamazione il vicepresidente socialista Giuliano Amato, Bucarelli ha ritenuto opportuno chiedere di essere sostituito. La polemica sollevata dalle dichiarazioni che l'esponente politico aveva rilasciato di fronte alla commissione parlamentare Stragi in merito a fotografie del relitto che gli americani avrebbero scattato prima del recupero, hanno convinto il magistrato a passare la mano. «Poiché sono stato accusato dall'onorevole Giuliano Amato di aver detto bugie – così Bucarelli ha motivato la sua decisione – mi trovo nella spiacevole necessità di uscire dal riserbo che mi ero imposto di fronte a tutte le polemiche che hanno accompagnato l'istruzione del processo per il disastro di Ustica. Ho deciso di proporre querela per diffamazione nei confronti dell'onorevole Amato. Valuterà l'autorità giudiziaria, chi abbia ricordi più precisi in merito alla nota questione delle fotografie che sarebbero state scattate al relitto dell'aereo. La mia iniziativa mi obbliga conseguentemente a proporre al presidente del tribunale di Roma Carlo Minniti istanza di astensione dalla prosecuzione dell'istruttoria».

«Esistono delle fotografie del relitto – aveva detto Amato durante la sua audizione del 11 luglio scorso – scattate dagli americani prima del recupero del Dc 9. Qualcuno le consegnò a Bucarelli. Fu lui a parlarmene nel 1986». Il magistrato smentì categoricamente quelle affermazioni. «È una notizia falsa – si affrettò a precisare – le uniche fotografie allegate al fascicolo giudiziario sono quelle scattate dalla società francese Ifremer che aveva ottenuto l'appalto per recuperare il relitto». Sei giorni gli sono bastati per decidere che era compito dell'autorità giudiziaria decidere chi avesse detto il falso e di conseguenza per abbandonare l'inchiesta.

Dopo dieci anni di indagini, di perizie, di interrogatori, il processo sulla strage di Ustica si blocca. Un altro giudice dovrà cominciare ora a leggere le migliaia di fogli che costituiscono il fascicolo giudiziario. * Dovrà probabilmente ripetere una serie di atti istruttori già compiuti. È l'ultimo colpo di scena di una storia infinita. Di un'indagine che si trascina ormai da oltre dieci anni senza approdare a nulla di certo. Un'inchiesta sempre al centro delle polemiche, macchiata da sospetti difficili da dissipare. E proprio negli ultimi tempi queste polemiche si sono fatte più pressanti. Le «dimenticanze» del giudice istruttore e la clamorosa marcia indietro di due periti nominati dal tribunale, hanno contribuito a rendere sempre più nebulosa la ricerca di una verità che i parenti delle vittime attendono da dieci anni.

Soltanto qualche settimana fa si è scoperto che nel cassetto del giudice Bucarelli c'erano da quasi due anni i tracciati della postazione radar di Poggio Ballone che il magistrato non ha mai sottoposto all'esame dei periti. Ed è di poco precedente l'inversione di rotta di due esperti che, dopo aver concluso che il Dc 9 era stato abbattuto da un missile, hanno cambiato idea e hanno sostenuto che «la sciagura fu provocata dall'esplosione di una bomba a bordo». Due tappe fondamentali di un'indagine dagli esiti ormai sempre più incerti. Il nuovo codice impone la chiusura entro il 24 ottobre delle inchieste che proseguono con il vecchio rito e dispone che possano essere rinviati a giudizio soltanto quegli imputati per cui si è in grado di sostenere l'accusa. Come potrà un giudice che comincia ora a leggersi le carte arrivare ad ottobre con prove certe? A livello politico si auspica da più parti una modifica di legge che possa prolungare questo termine.

Ma tutto questo, almeno per il momento, resta soltanto un auspicio. Ora di fatto c'è soltanto l'improvviso abbandono dell'inchiesta da parte del giudice istruttore. La sua richiesta dovrà essere ora esaminata dal presidente Minniti, ma non sembra che ci siano molte strade percorribili. Il magistrato ha presentato una querela per una vicenda che riguarda strettamente la sua indagine. Minniti non potrà far nulla di diverso dall'accettare la sua istanza

Soddisfazione delle parti civili

«Mi pare una buona notizia perché corrisponde all'orientamento emerso da una serie di iniziative del collegio di parte civile che tendevano a mettere in evidenza le difficoltà oggettive e anche soggettive evidenziate dal giudice istruttore come del resto dallo stesso pubblico ministero nel corso della decennale vicenda di Ustica». Così l'avvocato Romeo Ferrucci, uno dei legali dei parenti delle vittime, ha commentato la decisione del giudice Bucarelli. «Noi riteniamo – aggiunge – che le carte contengano un filo rosso molto evidente nel senso di una responsabilità precisa da parte di chi ha occultato e manipolato e sottratto le prove delle responsabilità, con scopi che sottostanno a questa storia infinita».

IL MESSAGGERO
SABATO
21 LUGLIO 1990

Lettera del magistrato sulla polemica per le foto che gli Usa avrebbero scattato al Dc 9

Bucarelli al contrattacco

Il giudice di Ustica: quando parlai con Amato non ero solo

☐ «Con me c'erano il consigliere istruttore Cudillo, il suo aggiunto Squillante e un responsabile del Ministero, Niutta»

di FIORENZA SARZANINI

Una lettera di tre pagine per spiegare al presidente del tribunale i motivi che lo hanno convinto ad abbandonare l'inchiesta sulla strage di Ustica. Per difendersi dalle accuse e dalle polemiche che hanno caratterizzato i suoi dieci anni di istruttoria su quel disastro che il 27 giugno del 1980 provocò la morte di 81 persone. Vittorio Bucarelli getta definitivamente la spugna. Ribadisce la sua volontà di essere sostituito. Ma prima di andar via precisa che non era solo quando parlò con l'onorevole Amato, allora sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, sui problemi che comportava il recupero del relitto. «Devo aggiungere – scrive nella lettera inviata al presidente Minniti – che all'incontro avuto con l'onorevole Amato per trattare e risolvere tali problemi intervennero il consigliere istruttore Ernesto Cudillo, il consigliere aggiunto Renato Squillante e il presidente Ugo Niutta direttore generale degli affari civili del Ministero di Grazia e Giustizia. Tutti costoro potranno riferire sul contenuto di tale incontro e precisare che né in quella occasione, né in alcun altra si parlò di operazioni fotografiche già compiute da americani».

Bucarelli non sbatte la porta, ma stanco delle polemiche preferisce abbandonare l'inchiesta. Dietro di sé lascia un'indagine macchiata da troppe zone d'ombra, troppe dimenticanze, troppi interrogativi insoluti. L'ultima riguarda proprio le fotografie che gli americani avrebbero scattato prima che il relitto del Dc9 fosse recuperato. A rivelare l'esistenza di queste foto è stato l'onorevole Amato durante la sua audizione di fronte alla commissione parlamentare d'inchiesta sulle Stragi dell'11 luglio scorso. «Esistono foto del Dc9 scattate dagli Usa – disse Amato – qualcuno le consegnò a Bucarelli. Fu lui a parlarmene nel settembre del 1986». Il magistrato ha definito questa notizia «priva di qualsiasi fondamento», ha dichiarato che le uniche foto allegate al fascicolo giudiziario «sono quelle scattate dalla società francese Ifremer che si occupò del recupero». Poi ha deciso che fosse meglio andar via. Che fosse più opportuno passare la mano per aver la possibilità di far valere le proprie ragioni di fronte al tribunale querelando l'onorevole Amato per diffamazione.

«Mi rendo perfettamente conto – ha scritto Bucarelli – anche alla luce dei commenti che da più parti sono stati fatti intorno alla mia decisione, della gravità di questa iniziativa che, peraltro, ritengo inevitabile. Non posso però non sottolineare con la massima fermezza, anche in questa occasione, che ho ispirato la mia attività istruttoria in questo processo, come in ogni altro processo a me affidato, esclusivamente alla ricerca della verità e che considero non solo ingiustificate, ma anche offensive, quelle critiche che mi sono state rivolte e che intendono rappresentare deviazioni dell'istruttoria dal suo corso regolare in nome di interessi estranei a quelli della giustizia. Limitandomi all'ultima critica – continua – non solo ribadisco di non aver mai avuto fotografie di provenienza americana dei resti del velivolo, ma aggiungo anche, che la logica stessa dimostra l'erroneità delle affermazioni dell'onorevole Amato, essendo impensabile che le operazioni necessarie per eseguire fotografie possano essere state compiute senza che alcuno ne avesse notizia; essendo impensabile che tali fotografie – scattate per misteriosi motivi e fuori di ogni ufficialità – potessero essere consegnate proprio al giudice istruttore del processo; essendo impensabile e calunnioso ritenere che io possa averle ricevute fuori dai corretti canali processuali o, peggio ancora, possa averle, poi, nascoste o distrutte».

Bucarelli ricorda infine la denuncia presentata dai legali di parte civile con la quale si chiede alla Procura generale di chiarire chi abbia ragione e ribadisce per l'ultima volta la sua volontà di astenersi.

IL MESSAGGERO
MERCOLEDI'
25 LUGLIO 1990

Il giudice Rosario Priore dovrebbe assegnarla nei prossimi giorni

Ustica, le parti civili contestano la superperizia

☐ I legali dei familiari delle vittime chiedono che i periti siano scelti dal magistrato che ha preso il posto di Bucarelli: «Ma per prudenza dovrebbero essere nominati esperti di Paesi estranei alla Nato»

Prime grane per Rosario Priore, il giudice istruttore che da due giorni è titolare dell'inchiesta sul disastro di Ustica. Ancor prima di avere la disponibilità di tutti gli atti istruttori, il magistrato dovrà prendere in esame una dettagliata istanza presentata ieri dagli avvocati di parte civile. Con una memoria di quattro pagine, i legali contestano con forza l'ultimo atto istruttorio firmato dal giudice Bucarelli prima di abbandonare le indagini: il conferimento dell'incarico per la cosiddetta *perizia internazionale* che dovrebbe consentire, almeno secondo Bucarelli stesso, a sgombrare il campo da ogni dubbio circa le cause della strage.

L'ordinanza che conferisce l'incarico ai periti, otto italiani e tre stranieri, porta la data di martedì 17 luglio, e c'è persino l'annotazione dell'ora: le 15.00. Quattro ore dopo, lo stesso Bucarelli comunicò agli organi di stampa la sua decisione di rinunciare all'inchiesta, per poter querelare l'onorevole Amato in merito alla polemica sulle foto del relitto scattate da tecnici Usa. Ebbene, gli avvocati di parte civile contestano proprio questo: «In un atto istruttorio di particolare delicatezza come questo deve sussistere un rapporto fiduciario tra i periti e il magistrato che li ha nominati» si legge nel documento consegnato ieri al giudice Priore. «Sarebbe stato quindi più logico che Bucarelli avesse lasciato al suo successore la scelta dei periti».

Ma il punto non è solo questo. I legali di parte civile, gli avvocati Franco e Marco De Maria, Romeo Ferrucci, Alfredo Galasso, Alessandro Gamberini, Goffredo Garraffa e Antonio Marini, contestano anche l'inserimento di ben tre medici legali (per esaminare i resti delle vittime) nel collegio di periti. «Questa scelta denota l'interesse e la propensione del giudice ad un tipo di accertamenti che a noi sembrano superflui, visto l'esito delle indagini medico legali già svolte finora». In altre parole, i legali di parte civile mirano anche ad evitare inutili perdite di tempo.

Ma non basta ancora. Secondo gli stessi avvocati sarebbe stato più corretto non rivolgersi ad esperti appartenenti a paesi membri della Nato: «Una norma di prudenza, visto il coinvolgimento più che probabile dei servizi segreti italiani e stranieri».

Per tutti questi motivi i legali che rappresentano i familiari delle 81 vittime del 27 maggio '80 hanno chiesto al giudice Priore di far slittare il conferimento dell'incarico ai periti, almeno fino a quando lo stesso magistrato non avrà esaminato parte degli atti. Con questa spiegazione: «Abbiamo sempre segnalato l'urgenza di arrivare alla verità. Ma a questo punto una decisione affrettata rischia di conseguire l'effetto contrario: prolungare all'infinito i tempi di questo processo».

M. Mart.

IL MESSAGGERO
VENERDI'
27 LUGLIO 1990

Lo avevano chiesto le parti civili

Ustica, il giudice Priore blocca a sorpresa la superperizia sul relitto

☐ Rinviato di un mese l'appuntamento del 30 luglio con la commissione di esperti internazionali già nominati dall'ex titolare dell'inchiesta Bucarelli. Forse i loro nomi non saranno confermati

di MASSIMO MARTINELLI

L'inchiesta sul disastro di Ustica cambia rotta improvvisamente. Come improvviso è stato, pochi giorni fa, il cambio della guardia dei titolari delle indagini. Rosario Priore, il giudice istruttore che ha sostituito Vittorio Bucarelli nella conduzione dell'inchiesta, ha sospeso le procedure per effettuare la superperizia sul relitto del Dc9 Itavia. Smentendo, nei fatti, l'operato del suo predecessore, che pochi giorni fa, quattro ore prima di dimettersi, aveva fissato per il 30 luglio l'appuntamento per conferire l'incarico di perizia ad un pool di esperti internazionali.

Priore ha invece annullato quella data, accogliendo in parte una richiesta avanzata dai legali di parte civile. Proprio questi avvocati, infatti, avevano sostenuto che «in un atto istruttorio di particolare delicatezza come questo deve sussistere un rapporto fiduciario tra i periti e il magistrato che li ha nominati. Sarebbe stato quindi più logico che Bucarelli avesse lasciato al suo successore la scelta dei periti». Secondo indiscrezioni il giudice Priore avrebbe convocato gli stessi periti per il 28 agosto, e non avrebbe ancora deciso se confermarli o meno nell'incarico. Evidentemente, il magistrato ha preferito prendersi una *pausa di riflessione*, per leggere, almeno in parte, la grande mole di documenti raccolti in dieci anni di indagini sul disastro del 27 maggio '80, che costò la vita a 81 persone.

Solo tra un mese, dunque, si saprà se e in che termini, la magistratura romana intende avvalersi di una nuova superperizia per individuare le cause dell'abbattimento del Dc9 Itavia. Per quella data, ha assicurato ieri il procuratore capo di Roma Ugo Giudiceandrea, sarà pienamente operativo il pool di pubblici ministeri che sostituirà il Pm Santacroce, trasferito di recente alla Procura generale. I nuovi titolari della pubblica accusa, ha detto Giudiceandrea, si dedicheranno all'inchiesta con il massimo impegno e saranno alle dirette dipendenze del procuratore aggiunto Michele Coiro. Inoltre, ha aggiunto Giudiceandrea, saranno fissate riunioni settimanali nel suo ufficio con i pubblici ministeri del caso Ustica, per fare il punto sullo stato di avanzamento delle indagini.

Tuttavia, per il 28 agosto, il giudice istruttore Rosario Priore dovrà rispondere agli altri quesiti posti dagli avvocati di parte civile nell'istanza già in parte accolta. Gli avvocati Costantino Marini, Franco e Marco De Maria, Romeo Ferrucci, Alfredo Galasso, Alessandro Gamberini e Goffredo Garraffa contestano infatti l'inserimento di ben tre medici legali (per esaminare i resti delle vittime) nel collegio di periti. «Questa scelta denota l'interesse e la propensione del giudice ad un tipo di accertamenti che a noi sembrano superflui, visto l'esito delle indagini medico-legali già svolte finora». Infine, secondo gli stessi avvocati, sarebbe stato più corretto non rivolgersi ad esperti appartenenti a paesi membri della Nato, dal momento che la lista compilata da Bucarelli comprende 8 periti italiani, un tedesco e due inglesi: «Una norma di prudenza, visto il coinvolgimento più che probabile dei servizi segreti italiani e stranieri».

Non si esclude tuttavia che tra un mese il giudice Priore confermi quella commissione di esperti, qualora dovesse convincersi dell'assoluta affidabilità dei singoli componenti.

IL MESSAGGERO
DOMENICA
5 AGOSTO 1990

Interrogati i militari dell'aereo che avvistò in mare il Dc-9

Ustica, l'inchiesta riparte dall'inizio

di MARIO COFFARO

Dopo dieci anni dalla tragedia di Ustica, dopo lunghe indagini e roventi polemiche, sono stati interrogati gli uomini dell'equipaggio del velivolo della Marina militare che per primo avvistò i resti del Dc9 Itavia in mare. Il nuovo giudice istruttore cui è stata affidata l'inchiesta, Rosario Priore, ha in pratica ricominciato da zero. Il magistrato ha voluto ispezionare i resti del Dc9 recuperati dalla società francese "Ifremer" e interrogare l'equipaggio dell'aereo per la sorveglianza e la caccia antisommergibili "Breguet Atlantic" che, levatosi in volo dall'aeroporto di Cagliari Elmas alle 3 di notte, raggiunse verso le 7 del mattino il luogo in cui era precipitato il velivolo Itavia con 81 persone a bordo.

Dei nove componenti l'equipaggio del "Breguet Atlantic" interrogati (gli altri tre seguiranno nei prossimi giorni), particolarmente rilevante è l'interrogatorio del comandante, Sergio Bonifacio. Qualche tempo fa un settimanale, in base a dichiarazioni attribuite a Bonifacio, aveva sostenuto la tesi che nel momento in cui il velivolo della Marina militare raggiunse il punto di mare, al largo di Ustica, in cui era precipitato l'areo di linea civile, il Dc9 era ancora a galla.

Bonifacio avrebbe riferito al magistrato d'aver visto a pelo d'acqua una sagoma chiara attraversata longitudinalmente da una striscia nera. Avrebbe però escluso d'aver notato un ribollio d'acqua attorno a questa sagoma; il che avrebbe potuto avallare l'ipotesi che proprio mentre l'aereo della Marina militare arrivava sul luogo, il Dc9 Itavia stesse sprofondando negli abissi. Che cos'era quella sagoma? Probabilmente, si è detto finora, la coda del Dc9, staccatasi dal resto della carlinga e ritrovata sul fondo a tre chilometri dal resto dell'aereo.

Il giudice Priore per ispezionare i resti recuperati del Dc9 è andato a Napoli, accompagnato dal maggiore dei carabinieri Marcantonio Bianchini e da funzionari della Digos e dell'Ucigos. Le parti recuperate tra l'88 e l'89 sono ammassate in due hangar dell'aeroporto di Capodichino. Dal sopralluogo è risultato che il materiale si trova in precario stato di conservazione, degradato dalla corrosione provocata dai sali dell'acqua di mare. Il magistrato deve ora decidere se disporre il recupero di quel che è rimasto in fondo al mare, compresa la scatola nera, in cui potrebbero essere registrati dati importanti. Tra l'altro deve esaminare documenti e foto con l'ausilio di esperti per decidere sull'affidamento di una ulteriore superperizia internazionale.

IL MESSAGGERO
GIOVEDI'
9 AGOSTO 1990

Priore solleciterà una rogatoria per sapere cosa vide la portaerei Usa ancorata a Napoli

Ustica, il giudice interrogherà il comandante della Saratoga

di FIORENZA SARZANINI

☐ L'ammiraglio statunitense ammise agli inizi di luglio che un radar della nave era acceso e vide «moltissimi aerei»

☐ Il magistrato chiede alla Farnesina tutti i documenti che riguardano il disastro e che non sarebbero mai stati acquisiti

Il giudice istruttore Rosario Priore che conduce l'inchiesta sulla tragedia del Dc-9 di Ustica, vuol sapere dal comandante della portaerei americana Saratoga, James Flatley, cosa sa di quel che avvenne la sera del 27 giugno 1980. Il magistrato romano sembra intenzionato ad andare negli Stati Uniti per sapere cosa vide il radar della nave Usa che la sera del disastro era ancorata nel porto di Napoli. Il giudice è intenzionato anche a chiedere al ministero degli Esteri tutti i documenti che riguardano il Dc 9 dell'Itavia precipitato con 81 persone a bordo. Ma lo farà non usufruendo del periodo estivo, contrariamente a quanto aveva stabilito il suo predecessore Vittorio Bucarelli. Ritenendo di non poter sfruttare al meglio la pausa «feriale», il giudice Priore ha deciso infatti di revocare l'ordinanza del suo predecessore e di far scadere il termine dell'istruttoria con il vecchio rito il 9 dicembre. Nel frattempo è possibile che, così come aveva auspicato il presidente della Repubblica Francesco Cossiga, si faccia una legge per prorogare ulteriormente i tempi dell'inchiesta. Il ministro della Giustizia Giuliano Vassalli ha assicurato l'impegno del suo dicastero per studiare una normativa che permetta di concedere almeno sei mesi ai giudici che si occupano delle grandi inchieste avviate prima dell'entrata in vigore del nuovo codice di procedura penale.

Tutta l'attenzione del giudice Priore è comunque puntata adesso su quello che il radar della Saratoga può aver visto. Dopo aver sostenuto, per anni, che tutti i radar della portaerei erano spenti, il 3 luglio scorso è arrivato il colpo di scena. L'ammiraglio Flatley ha ammesso che «un radar era acceso, seppur a basso regime». Comunque quanto bastava per registrare gli aerei in volo e Flatley ha detto che «erano moltissimi». Il magistrato vuole ora saperne di più. L'ammissione del comandante arrivò all'indomani delle affermazioni del direttore del Sismi Fulvio Martini che, seppur parlando di ipotesi di lavoro, disse che se un missile aveva abbattuto il Dc 9 non poteva che essere americano o francese.

E proprio scandagliando questa «pista» Priore ha deciso di chiedere alla Farnesina tutti i documenti che riguardano la tragedia di Ustica. Carte che i suoi predecessori non avrebbero mai acquisito. Resta invece in sospeso la nomina dei periti che dovranno compiere nuovi accertamenti per stabilire esattamente la causa del disastro. Il magistrato sta valutando la possibilità di recuperare i resti del Dc 9 ancora in fondo al Tirreno e quindi ha deciso che di nuovi accertamenti si parlerà soltanto al termine di questo mese. Questo periodo non sarà comunque inattivo. Il giudice potrà continuare a svolgere nella pausa «feriale» tutti gli accertamenti per cui non è necessaria la presenza dei difensori e degli avvocati di parte civile. Poi è possibile che decida di interrogare nuovamente i militari dell'Aeronautica incriminati lo scorso anno e i marinai dell'Andrea Doria che parteciparono alle prime operazioni di soccorso e che avrebbero rivelato di aver ripescato, dieci ore dopo l'abbattimento, corpi di passeggeri rimasti intatti, come se fossero cioé morti pochissimo tempo prima.

IL MESSAGGERO
DOMENICA
9 SETTEMBRE 1990

La tragedia del Dc9

Disastro di Ustica: il magistrato vuole interrogare i militari Usa

☐ Per facilitare il lavoro dei periti, i resti dell'aereo, precipitato la sera del 27 giugno '80, saranno trasferiti da Napoli a Roma

Sarà particolarmente approfondita e complessa l'indagine tecnica che il 25 settembre prossimo il giudice istruttore Rosario Priore affiderà alla commissione internazionale di esperti incaricati di identificare le cause del disastro di Ustica. Il magistrato, tralasciando gli accertamenti di natura medico-legale, punta a risultati che potrebbero scaturire da indagini sull'attività radaristica in atto al momento della caduta del Dc9 dell'Itavia, la sera del 27 giugno '80. Inoltre, una serie di accertamenti che riguardano la meccanica del volo e la struttura degli aerei consentiranno di «fotografare» lo stato di salute del DC9. In particolare questa ultima indagine dovrà fornire elementi di giudizio, attraverso un esame dei materiali impiegati nella costruzione del velivolo per capire come le strutture potevano reagire in caso di esplosione.

Insieme con l'affidamento della perizia, il giudice Priore, che nelle indagini è affiancato dal maggiore Marcantonio Bianchini del Reparto Operativo dei Carabinieri, ha in programma un'intensa attività istruttoria, a completamento di quella svolta nel periodo estivo e che non ha comportato la presenza degli avvocati di parte.

E' stato nell'ambito di questa attività che il magistrato ha già inviato alle autorità americane una richiesta di rogatoria per poter interrogare alcuni ufficiali che nel 1980 erano in servizio a Napoli nell'ambito dell'alleanza Nato. La trasferta in America, come è stato già detto in passato, riguarda accertamenti sulle rilevazioni radar che la portaerei Saratoga, all'epoca all'ancora nel golfo di Napoli, avrebbe fatto sul volo del Dc9. In particolare, oltre all'allora comandante dell'unità navale contrammiraglio James Flatley, il giudice Priore vorrebbe ascoltare anche l'ufficiale che all'epoca era comandante in capo della Sesta Flotta statunitense, dislocata nel Mediterraneo, ed altri suoi collaboratori, ai quali furono consegnati, secondo Flatley, i nastri contenenti le rilevazioni fatte da uno dei radar della portaerei.

Gli elementi che sulle registrazioni radar verranno eventualmente acquisiti in America, saranno poi consegnati ai periti per essere esaminati insieme con le rilevazioni fatte dai centri di osservazione all'Aeronautica.

L'indagine tecnica, pur riguardando tre diversi aspetti, dovrà consentire di giungere ad una conclusione complessiva. E' per questo motivo, considerato che ormai agli investigatori ed al magistrato resta un ristretto margine di tempo per concludere l'inchiesta secondo le norme del vecchio codice di procedura penale, che gli esperti dovranno lavorare intensamente. Per questo, è intenzione del magistrato far trasferire a Roma o in una zona limitrofa i resti del Dc9 che fino ad oggi, dopo il recupero, sono stati custoditi in un hangar dell'aeroporto di Capodichino a Napoli. Nell'hangar dello scalo partenopeo il giudice priore, insieme con i pubblici ministeri Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi, hanno raccolto testimonianze di decine di persone, tra le quali coloro che subito dopo la notizia del disastro parteciparono ai soccorsi.

IL MESSAGGERO
GIOVEDI'
20 SETTEMBRE 1990

A proposito delle ipotesi contrastanti, bomba o missile

Ustica: a confronto i periti discordi

Come può conciliarsi «con l'ipotesi di una esplosione interna (tesi bomba, ndr) il quantitativo ed il tipo di frammenti individuati e l'assenza di dati obiettivi su tutte le salme recuperate?». Questo, uno dei principali quesiti che il giudice istruttore di Roma Rosario Priore ha posto al vecchio collegio di esperti. Quelli che, dopo una prima perizia nella quale all'unanimità indicavano come causa del disastro di Ustica l'ipotesi missile, al termine di un supplemento di perizia si erano divisi sostenendo ipotesi diverse. Il professor Massimo Blasi e il dottor Raffaele Cerra hanno, infatti, sostenuto che il DC-9 dell'Itavia potrebbe essere precipitato «per l'esplosione interna causata da una bomba a bordo». I professori Ennio Imbimbo, Leonardo Lecce, Mariano Migliaccio e Carlo Romano invece hanno insistito sulla tesi del missile.

Complessivamente Priore ha posto 29 quesiti: tra questi alcuni puntano a scoprire perchè fu limitata la ricerca della scatola nera; altri se alcune tracce registrate sui nastri consegnati dall'Aeronautica possano essere state manipolate, altri ancora tendono ad approfondire l'effettivo studio di tutte le tracce registrate quella sera sui radar. Gli esperti dovranno rispondere entro 30 giorni spiegando come sono arrivati, dopo un accordo iniziale, a conclusioni così divergenti.

La spaccatura diede luogo a polemiche. Per questo si decise di nominare un super collegio internazionale al quale affidare una nuova perizia. L'incarico sarà conferito il 25 settembre. I nuovi periti dovranno finalmente accertare cosa provocò l'abbattimento del DC 9.

IL MESSAGGERO
VENERDI'
21 SETTEMBRE 1990

La relazione del presidente della commissione Stragi: «Troppi ostacoli alla verità»

Ustica, le accuse di Gualtieri

Indice puntato contro Aeronautica, giudici e politici

☐ Ai militari si contesta di aver distrutto e manipolato le prove. I magistrati avrebbero indagato con troppa superficialità. I politici, infine, «hanno trattato il caso come un normale incidente aereo»

di FIORENZA SARZANINI

Accuse pesanti, dirette contro l'Aeronautica, contro i magistrati, contro i politici, contro i servizi segreti. Nella sua relazione sul "caso Ustica", il presidente della commissione parlamentare d'inchiesta, Libero Gualtieri, non ha risparmiato nessuno. In 186 cartelle ha riscritto la storia di una tragedia accaduta dieci anni fa. E ha puntato l'indice su tutti coloro che in questi lunghissimi dieci anni hanno impedito di chiarire chi e che cosa provocò la morte di 81 persone che a bordo del Dc 9 dell'Itavia viaggiavano da Bologna a Palermo. Manipolazioni, bugie, omissioni: Gualtieri punta l'indice, ma è convinto che ci sia ancora una speranza. «Oggi – così conclude la sua relazione – si può cominciare a chiedere conto di quei comportamenti che all'interno della pubblica amministrazione hanno così a lungo ostacolato la ricerca della verità». Il suo è un atto di accusa puntuale, riscontrato nei 30.000 fogli di documenti raccolti e nelle trascrizioni di 138 ore di audizioni.

La relazione, che dovrà essere discussa prima dell'invio in Parlamento, è composta da nove capitoli. Ma è soltanto nell'ultimo che Gualtieri illustra l'attività della sua commissione ed esprime giudizi su tutti gli organi dello Stato che si sono occupati del "caso". Il resto è una ricostruzione cronologica della vicenda, sin dai primi minuti dopo il disastro. Ed è proprio nel capitolo nove che il presidente pone l'accento sugli ostacoli che si sono frapposti alla ricerca della verità. La sua "requisitoria" assume toni molto duri, quando parla dell'Aeronautica militare. «Mentre la magistratura e la commissione Luzzatti – scrive – cercavano di acquisire elementi di prova e di conoscenza alle prese con ipotesi come quella del cedimento strutturale o della collisione in volo, l'Aeronautica, fin dalle primissime ore, acquisì elementi che restringevano il campo delle ipotesi, e che aveva l'assoluto dovere di "passare". Perché non lo fece? Il fatto che si trattasse di un aereo civile e che i compiti di indagare fossero stati assunti da organi estranei all'Aeronautica, non autorizzava assolutamente quest'ultima a rifiutare una collaborazione più attiva. L'Aeronautica non si è minimamente preoccupata di conservare, almeno fino alla conclusione delle inchieste, il materiale di documentazione e di informazione. La duplicazione di nastri, la distruzione di registri, la dispersione di archivi, se anche fatti nel rispetto di regole formali, non doveva riguardare ciò che direttamente o indirettamente aveva attinenza con l'incidente di Ustica. Il fatto è – continua Gualtieri – che avendo dichiarato "non un nostro aereo era in volo su Ustica e non un solo missile manca nei nostri depositi", .. l'Aeronautica ha creduto di potersi chiamare fuori dal gioco. Ma poteva assumere una simile posizione? Non lo poteva, nè lo doveva. Aveva l'obbligo istituzionale e morale di collaborare al massimo alla ricerca della verità, doveva essere la struttura portante di tutte le inchieste. Per la verità prese sottogamba i suoi doveri di collaborazione. E fece questo non "dimenticandosi" dello svolgimento delle varie inchieste, ma "interessandosi" attivamente di quanto accadeva. Mai per un solo momento l'Aeronautica si è tirata realmente da parte. L'Aeronautica era depositaria, fin dalla sera del 27 giugno 1980 di una serie importante di documenti di prova. Una parte fu sequestrata dalla magistratura; una parte sfuggì in modo doloso; una parte sfuggì perché l'Aeronautica se ne disfece nonostante sapesse che l'inchiesta era ancora in corso, nascondendosi dietro formali procedure burocratiche. » Gualtieri accusa l'Arma azzurra diaver anche "coperto" l'attività dei Servizi. Ricorda però che proprio il Servizio di informazione dell'Aeronautica (Sios) e il Sismi, «riuscirono a leggere le registrazioni radar prima della magistratura».

Ma nella lista di "imputati" del presidente Gualtieri, non ci sono soltanto i militari. Il presidente ritiene "riduttiva" la posizione dei vertici politici che «avevano praticamente ritenuto esaurito il compito loro affidato con la nomina delle commissioni d'inchiesta». In particolare dell'allora ministro alla Difesa Lagorio che disse di non aver attivato i Servizi e di aver ritenuto "fantasticherie" di Formica l'ipotesi del missile. «Quello di Ustica – scrive – fu trattato come un normale, anche se doloroso, incidente aereo». Le ultime accuse sono per i magistrati. «L'ipotesi del missile e della bomba – scrive Gualtieri – avrebbero dovuto portare, fin dalle prime settimane ad un diverso attivismo degli investigatori. Questo non fu fatto, o meglio, fu fatto in maniera superficiale». Gualtieri esprime forti dubbi sull'esistenza dell'esercitazione Sinadex che ha giustificato un "buco" nelle registrazioni radar e accusa i magistrati di non aver provveduto subito a sequestrare i nastri e di non averli poi messo a disposizione dei periti. «Il modo di condurre l'inchiesta e di controllarne gli sviluppi – conclude Gualtieri – trascurando spesso accertamenti rivelatesi poi essenziali, ha più volte lasciato nella Commissione una sensazione di dubbio e perplessità. Dieci anni sono troppi per qualsiasi inchiesta

IL MESSAGGERO
SABATO
22 SETTEMBRE 1990

Le reazioni alla relazione del presidente della commissione parlamentare Stragi, Gualtieri

Ustica, la replica di Lagorio

L'ex ministro della Difesa: «Ho fatto il mio lavoro»

di FIORENZA SARZANINI

Il primo a rispondere alle accuse di Libero Gualtieri è stato Lelio Lagorio. All'epoca del disastro di Ustica era ministro della Difesa. Fu lui il primo a sapere che ad abbattere il Dc9 dell'Itavia co 81 persone a bordo, poteva essere stato un missile. Glielo disse Rino Formica, all'epoca responsabile dei Trasporti. Ma Lagorio non riferì mai questa "confidenza". «Non la ritenni fondamentale – ha spiegato durante la sua audizione in Commissione Stragi – perché conoscevo Rino Formica come un tipo fantasioso e poco credibile». Ma Gualtieri non è della stessa opinione. «Un ministro della Difesa – scrive nella sua relazione – che riceve dal suo collega dei Trasporti l'informazione che ad abbattere l'aereo poteva essere stato un missile, non poteva liquidare l'informazione in questo modo». Ma Lagorio contrattacca: «Non conosco la relazione Gualtieri – risponde – e del resto bisogna attendere il dibattito e le conclusioni della commissione stragi che si riunirà giovedì. Comunque, per adesso, mi limito a dire che penso di essere stato un buon ministro della Difesa».

Eppure i "rimproveri" di Gualtieri non si limitano a quell'episodio. Il presidente della Commissione Stragi esprime forti dubbi anche su un'altra dichiarazione di Lagorio, che riguarda i servizi segreti. L'ex ministro disse di non averli attivati perché «deboli, male organizzati, privi di tecnologie, senza autorità e senza credibilità negli affari internazionali». «Soltanto un anno dopo – ricorda Gualtieri – i Servizi furono investiti dallo scandalo P2. All'epoca della strage di Ustica erano invece stati appena riformati. Di un giudizio così critico nei loro confronti non c'è traccia nei documenti ufficiali, né nei ricordi di chi aveva il compito di vigilare sui Servizi. Lagorio non poteva non sapere che il Sismi non solo era stato attivato, ma che aveva avuto un ruolo assai rilevante nella vicenda». Lui disse di aver «parlato soltanto con gli Stati Maggiori». «Il Ministro – scrive ora Gualtieri – non intendeva in alcun modo discostarsi dalla linea ufficiale dell'Aeronautica e della Difesa. Questa linea non "portava" i dubbi e le incertezze che i Servizi avevano fatto affluire agli Stati Maggiori. Quindi ci fu la necessità di minimizzare il ruolo dei Servizi, fino a farli scomparire o dichiararli inaffidabili». Accuse pesanti, gravi come quelle che il presidente della commissione parlamentare ha rivolto all'Aeronautica e ai magistrati che per dieci anni hanno indagato su quel disastro. Gualtieri sostiene che il «doro comportamento ha ostacolato la ricerca della verità».

Da quanto emerge dalla relazione ci sono molte cose che per anni sono rimaste celate. Ad esempio quella del Mig libico precipitato sulla Sila che ora si scopre pilotato da un siriano. Secondo la versione ufficiale l'aereo cadde il 18 luglio per un malore del pilota. Ma molti sospettano che fosse presente nel cielo di Ustica proprio il giorno del disastro. Gualtieri ripropone questi sospetti avanzando anche forti dubbi sull'efficienza della nostra Difesa aerea.

Gli avvocati di parte civile hanno naturalmente accolto con soddisfazione la relazione del presidente. «Concordiamo in maniera totale – spiega l'avvocato Franco Di Maria – con le conclusioni di Gualtieri. Del resto non bisognava aspettare la sua relazione per sapere che la verità è proprio questa. La nostra richiesta di incriminare i vertici dell'Aeronautica si sposa pienamente con le tesi di Gualtieri e noi insisteremo su questa linea». Molto duro anche il commento di Tomaso Staiti di Cuddia, membro della commissione. «La relazione Gualtieri sul lavoro della commissione Stragi – ha detto – è un buon punto di partenza per iniziare a fare chiarezza sui responsabili del depistaggio. Si tratta ora di sapere nomi e cognomi dei depistatori ed i motivi reali del depistaggio che, secondo la relazione Gualtieri ha anche responsabilità politiche».

IL MESSAGGERO
MERCOLEDI'
26 SETTEMBRE 1990

Strage di Ustica, il giudice chiede ai periti: fu un missile o una bomba?

☐ Entro sessanta giorni gli esperti internazionali dovranno accertare le cause del disastro. Hanno però quindici giorni per stabilire se è necessario recuperare il relitto rimasto in fondo al Tirreno

di FIORENZA SARZANINI

Tredici quesiti per ricominciare l'indagine sulla strage di Ustica. Per arrivare alla verità. Sono stati consegnati ieri ai superesperti internazionali che entro sessanta giorni dovranno stabilire le cause di quel disastro che il 27 giugno 1980 provocò la morte di 81 persone. Un nuovo accertamento reso necessario dalla clamorosa marcia indietro di due dei cinque periti precedenti che, dopo aver dichiarato che l'aereo era stato abbattuto da un missile, tornarono sulle proprie conclusioni avanzando l'ipotesi di una bomba a bordo. La nuova commissione, coordinata da Aurelio Misiti, preside della facoltà di ingegneria all'Università *La Sapienza* di Roma, dovrà mettersi immediatamente al lavoro. Il primo termine scade fra quindici giorni: entro questo periodo gli esperti dovranno stabilire se è necessario recuperare ciò che resta del Dc 9 in fondo al Tirreno.

Contemporaneamente inizieranno ad esaminare tutto il materiale raccolto in questi dieci anni. Tracciati radar, esito degli esami autoptici, registrazioni, verbali: tutto è stato consegnato dal giudice istruttore Priore e dai sostituti procuratori Salvi e Roselli, alla commissione. La prima cosa che gli esperti dovranno accertare è la situazione dello spazio aereo al momento del disastro. «Riconoscano – recita il terzo quesito – le possibili traiettorie per l'intero periodo delle registrazioni. Identifichino gli oggetti che le hanno determinate». Poi dovranno fare accertamenti incrociati su tutti i dati radar raccolti nel corso di questi lunghissimi dieci anni. La cosa più importante che i magistrati chiedono riguarda la possibile manipolazione delle registrazioni. «Esaminati i nastri – si legge nel sesto quesito – le precedenti perizie e gli atti processuali concernenti il sito (la postazione radar militare n. d. r.) ed ogni altra documentazione anche in via di acquisizione, ricostruiscano le operazioni compiute nel sito di Marsala la sera del 27 giugno 1980, interpretino le registrazioni, accertino se i nastri radar siano stati manipolati o alterati, e ciò anche con riferimento alla operazione Sinadex».

Il nodo centrale della nuova perizia sarà proprio questo. Accertare se quella esercitazione Sinadex che ha sempre giustificato un buco di otto minuti fu realmente effettuata. I periti dovranno anche studiare i dati radar di Poggio Ballone per «identificare le tracce registrate da quel sito»; esaminare ciò che resta dei dati di Licola per «accertare se corrispondono a rilevamenti effettivamente verificatisi»; verificare «le caratteristiche di funzionamento del sistema nel centro di Fiumicino-Ciampino al 27 giugno 1980, in particolare sulla predisposizione degli estrattori Selenia accoppiati al radar Marconi». Questi dati dovranno essere poi «coordinati e comparati», eventualmente anche con altre postazioni radar, per stabilire se «c'è compatibilità tra le ricostruzioni, e, comunque, quale fosse la situazione del cielo il 27 giugno 1980».

Questo hanno chiesto i magistrati e ora i periti inizieranno il loro lavoro. Oggi andranno nell'aeroporto militare di Pratica di Mare. Lì i carabinieri del reparto operativo della capitale hanno trasportato infatti ciò che è già stato recuperato del relitto. «I quesiti posti al nuovo collegio peritale – ha dichiarato l'avvocato Franco Di Maria, uno dei legali di parte civile – sono formulati in maniera compiuta ed esauriente poiché attengono a problemi di meccanica di volo e di analisi dei tracciati radar come noi avevamo sollecitato più volte. Certo i quesiti, almeno astrattamente, si prestano a duplice lettura: si potrebbe sostenere che con la formulazione si riparte da zero o che, invece, si va avanti sulla base degli accertamenti e delle conclusioni già raggiunte. Noi crediamo comunque che proprio quest'ultima sia la chiave di lettura da dare, anche perché la competenza specifica della commissione fa propendere per questa conclusione. La preparazione dei componenti della commissione e in particolare del suo coordinatore, Aurelio Misiti, è per noi una fondamentale garanzia».

All'esito di questa perizia è del resto legato il futuro dell'indagine sul disastro di Ustica. Mentre gli esperti lavoreranno per rispondere ai quesiti, i magistrati continueranno i loro accertamenti, tenendo conto anche della relazione del presidente della commissione parlamentare Stragi, Libero Gualtieri, che ha accusato Aeronautica, politici e giudici di aver ostacolato la ricerca della verità.

IL MESSAGGERO
VENERDI'
28 SETTEMBRE 1990

La commissione Stragi approva all'unanimità la decisione di trasmettere il documento

Ustica, la parola alle Camere

La relazione Gualtieri sarà inviata subito al Parlamento

☐ Restano però diversità di valutazione sulle accuse rivolte dal presidente all'Aeronautica, ai politici e alla magistratura

La relazione Gualtieri sulla strage di Ustica, arriva in Parlamento. La commissione parlamentare Stragi ha approvato all'unanimità la decisione di inviare alle Camere quel documento che accusa Aeronautica, politici e magistrati di «aver ostacolato la ricerca della verità». «È una decisione importante – ha commentato Gualtieri – perché rappresenta un atto che dovevamo al Paese, al Parlamento e ai parenti delle vittime che da dieci anni attendono di conoscere la verità. Io ritengo che durante il nostro lavoro non abbiamo mai interferito con la magistratura, ma anzi l'abbiamo aiutata». La parola passa dunque all'aula che dovrà adesso valutare le prime conclusioni dell'indagine. Ma non tutti i commissari sono stati d'accordo nell'accogliere le accuse che il presidente ha lanciato. «Non abbiamo alcuna prova – ha dichiarato il democristiano Toth – che ci sia un disegno criminoso comune». Il socialista Andò ha parlato invece di «atteggiamenti e sottovalutazioni che hanno creato una congiura del silenzio», ma ha definito «gratuitamente denigratori alcuni interrogativi posti da Gualtieri». Primo fra tutti quello che riguarda Lelio Lagorio, allora ministro della Difesa. Davanti alla commissione Lagorio disse di non aver attivato i servizi segreti perché «deboli, male organizzati, senza credibilità e senza autorità negli affari internazionali». Nella sua relazione Gualtieri sostiene che «non c'è traccia dei documenti ufficiali e nei ricordi di chi aveva il compito di vigilare sui Servizi, di un giudizio così critico». Ora Andò risponde: «I giudizi negativi espressi da Lagorio rappresentano il modo di vedere di quegli anni. Basta sfogliare la collezione dell'*Avanti* per accorgersene».

Il primo a prendere la parola è stato proprio Toth. «Riconosco la validità della relazione – ha detto – e per questo chiedo che sia inviata subito al Parlamento. Dico però che sui ritardi e sulle omissioni non abbiamo la prova che si tratti di un disegno criminoso. I servizi segreti non hanno dato un aiuto determinante. Per quel che riguarda le forze armate ci sono state una serie sconcertante di vuoti, coincidenze, situazioni nebbiose che hanno lasciato molti dubbi in noi e nei cittadini. Le istituzioni non hanno funzionato e questo è vergognoso. Ma non abbiamo la prova che dietro tutto questo ci sia un disegno criminoso». Sullo stesso tono le dichiarazioni dell'altro democristiano, il vicepresidente Casini, che ha detto di condividere pienamente le opinioni del collega di partito. «È stato fatto un grande lavoro. Il nostro dovere è quello di verificare eventuali deviazioni dell'apparato dello Stato. A noi si deve riconoscere il merito di aver dato impulso all'inchiesta giudiziaria».

«Favorevole» si è detto il socialista Andò sull'invio della relazione in Parlamento, ma ha sollecitato che fosse allegato anche il verbale della seduta di ieri «per far sapere i motivi che hanno portato la decisione di inviare il documento alle Camere». «Trattandosi di un indice dei materiali utili a formarsi un giudizio politico – ha poi aggiunto parlando della relazione – non bisogna dividersi perché poi ognuno potrà utilizzare il materiale come vuole».

«La scelta di far parlare i fatti – ha detto invece il comunista Bellocchio – è stata molto felice. Ha messo in luce dieci anni di rinvii, di omissioni, di bugie che sono diventate menzogne di Stato». Poi ha messo in luce la «scarsissima collaborazione delle istituzioni e ha chiesto di accertare con maggior chiarezza cosa è successo dopo il disastro, sin dai primi soccorsi». Il missino Staiti di Cuddia ha sollecitato invece di «scavare in profondità per cercare le responsabilità dei politici e della magistratura. Già da ora – ha aggiunto – noi possiamo cominciare ad indicarne alcune. Non possiamo mettere nessuno sul banco degli imputati di fronte ai giudici, ma dobbiamo indicare al Parlamento e al Governo i responsabili».

F. Sar.

E da Bologna riparte l'inchiesta-bis

BOLOGNA – L'inchiesta bis su Ustica è iniziata ieri all'aeroporto Marconi di Bologna, dal punto cioè in cui il Dc 9 Itavia decollò la sera del 27 giugno del 1980 per scomparire poco dopo nelle acque al largo di Ustica, con 81 persone a bordo. Il giudice Rosario Priore ieri pomeriggio ha svolto un attento sopralluogo nel piazzale di parcheggio degli aerei. Sulle basi dell'indicazione del direttore dello scalo gli inquirenti hanno cercato di ricostruire le fasi prima del decollo, i movimenti sul piazzale, l'accesso dei passeggeri. A riguardo non si può dimenticare che la commissione Blasi aveva denunciato carenze dei sistemi di sicurezza dell'aeroporto nel 1980 e che l'ipotesi di un ordigno ha avuto autorevoli sostenitori.

Ecco perché è stata ricostruita meticolosamente l'ora prima del decollo del volo IH870 per Palermo, aeroporto da cui l'aereo era arrivato con un forte ritardo, tanto da far slittare la partenza di due ore. Ieri sera il giudice Priore ha ascoltato anche alcuni addetti ai servizi quel giorno del 1980; ex dipendenti dell'Itavia, dell'Assb, l'azienda speciale dell'aeroporto e sottofficiali della polizia in servizio quella sera. Notevoli le difficoltà da parte dei testimoni di ricordare nei particolari i fatti di quella sera, visto che sono passati più di dieci anni.

Ustica, i giudici in Calabria Nuove indagini sul Mig libico

→ 8/10/90 –

☐ I magistrati romani hanno interrogato i testimoni che la sera del 18 luglio 1980 videro il velivolo schiantarsi contro le rocce

Il giudice istruttore romano che si occupa delle indagini sulla strage di Ustica, ha compiuto ieri mattina un sopralluogo a Timpa delle Magare di Castelsilano, in provincia di Catanzaro, la località dove il 18 luglio del 1980 precipitò il mig 27 libico, la cui caduta è stata più volte messa in relazione con la tragedia del Dc 9 Itavia, precipitato il 27 giugno precedente. Il magistrato, dopo aver sorvolato la zona con un elicottero dei carabinieri, ha ascoltato i pochi testimoni oculari dell'incidente. Giuseppe Piccola, all'epoca quindicenne, che si trovava nella zona a pascolare un gregge di pecore e che è stato fatto venire appositamente da Scandicci, dove risiede, ha indicato al giudice la traiettoria dell'aereo libico che qualche istante dopo andò a schiantarsi contro il costone roccioso. E' stata anche interrogata Addolorata Carchidi, la contadina che si trovava sull'aia della propria casa di fronte a Timpa delle Magare e vide l'aereo abbassarsi un attimo prima di sentire lo schianto.

La donna ha ripetuto, ancora una volta, la deposizione resa a suo tempo ai magistrati della procura di Crotone ed agli investigatori che si recarono nelle campagne di Castelsilano per interrogarla, e che tante altre volte ancora ha ripetuto ai giornalisti. Nell'abitazione della Carchidi, il giudice romano ha verbalizzato le deposizioni dei testimoni, ivi compresa quella di Francesco Marano, il proprietario del fondo attiguo al luogo dove cadde l'aereo, e quella dell'insegnante Francesco Brisinda, all'epoca dei fatti sindaco di Castelsilano. I magistrati romani danno molta importanza agli accertamenti sulla caduta del Mig libico. Per questo hanno anche acquisito tutta la documentazione che riguarda i servizi segreti dell'epoca. Fu infatti proprio il Sismi che si occupò della vicenda e i magistrati vogliono accertare cosa fu fatto in quel periodo.

Domani si riunirà intanto l'ufficio di presidenza della commissione parlamentare Stragi che, dopo aver trasmesso al Parlamento la sua prima relazione, si accinge a riprendere le audizioni. Nella riunione fissata domani il presidente Gualtieri e gli altri componenti dell'ufficio di presidenza dovranno decidere quali politici e quali militari è necessario ascoltare per arrivare alla verità su quella tragedia che il pomeriggio del 27 giugno di dieci anni fa provocò la morte di 81 persone.

Messaggero

11/10/80

La commissione Stragi ha fissato le nuove audizioni nell'indagine sul disastro del Dc9

Ustica, convocati il capo della polizia e il ministro Rognoni

di FIORENZA SARZANINI

Il capo della polizia, Vincenzo Parisi e il ministro della Difesa Virginio Rognoni saranno ascoltati dalla commissione parlamentare d'inchiesta sulle Stragi che indaga sulla tragedia di Ustica. All'epoca del disastro, Parisi era il numero due del Sisde, il servizio segreto civile. Aveva da appena un mese preso il posto di Vincenzo Russomanno. Rognoni era invece il ministro degli Interni. Dopo aver inviato al parlamento la sua prima relazione sul disastro la commissione decide dunque di continuare i suoi accertamenti per sapere cosa successe dopo il disastro. Vuole avere maggiori notizie su chi intervenne a livello politico e cosa si seppe sulle cause dell'abbattimento del Dc 9 con 81 persone a bordo.

«Secondo Parisi – ha scritto Gualtieri nella relazione – è ovvio riferirsi a un intervento di oscura matrice, che potrebbe riferirsi solo ad apparati terroristici o deviati, rispetto al quale potrebbero essere intervenute coperture immediate di cui presumibilmente è stata cancellata ogni traccia. Secondo Parisi – aggiunge – il gioco della disinformazione ha avuto un ruolo chiave nella vicenda, sia per depistare, sia per produrre effetti laceranti all'interno delle istituzioni. È un giudizio che possiamo condividere».

Poi si continuerà ad indagare ancora sul ruolo del terrorista nero Marco Affatigato che, la prima rivendicazione dell'attentato fatta dai Nar, indicava come uno dei passeggeri del Dc 9. Un tentativo di depistaggio, presto scoperto visto che Affatigato si trovava in Francia.

☐ Si cercherà di accertare cosa successe dopo l'abbattimento dell'aereo dell'Itavia e il ruolo del terrorista nero Affatigato

Nella sua relazione il presidente Gualtieri ha messo in correlazione il nome di Affatigato con il Sisde. «Il Sisde – ha scritto – era stato "interessato", nel marzo del 1980, ad una possibile collaborazione con Affatigato ma poi la cosa non aveva avuto sviluppo. Nell'agosto del 1980 il Sisde produsse una informativa sulla proposta collaborazione di Affatigato. Lo stesso Malpica, attuale direttore del Sisde, ha detto che la rivendicazione dei Nar mise in moto il Servizio, trattandosi evidentemente di un fatto terroristico. Ma già dai primi accertamenti la notizia risultò infondata e così si bloccò tutto. La pista Affatigato – aggiunge – meritava più attenzione. L'uomo non era un semplice estremista di destra. Aveva legami con i servizi francesi e con altri servizi. La rivendicazione era stata troppo puntuale e altrettanto troppo puntuale la smentita». Gualtieri ricorda anche che Malpica disse al giudice Bucarelli che «più o meno contestualmente a quella di Affatigato giunsero al servizio altre due notizie. Una riguardava la presenza prevista sull'aereo, ma poi venuta meno del magistrato Tricomi incaricato di indagare sulla criminalità organizzata in Sicilia. L'altra relativa alla presenza nel momento del decollo dell'aereo da Bologna di una persona che avrebbe tentato di affidare un pacco ad uno dei passeggeri. Entrambe queste informazioni – spiegò però Malpica – si rivelarono senza alcun interesse».

«Ma sulla base di quali indagini e di quali approfondimenti?», si chiede Gualtieri. «La "povertà" dell'informazione Sisde in merito alle possibili cause terroristiche – sottolinea poi nella sua relazione – è stupefacente. La "memoria" scritta è pressoché inesistente. Agli atti, soprattutto nei primissimi mesi delle indagini, non c'è praticamente niente. La "memoria" non scritta di chi dirigeva allora il servizio, il generale Grassini, si è rivelata alla commissione ancora più debole». Per questo si è deciso di chiedere ulteriori chiarimenti a Vincenzo Parisi.

Virginio Rognoni, subentrato alla Difesa dopo le dimissioni di Martinazzoli, dovrà chiarire invece il ruolo dell'aeronautica militare, contro la quale Gualtieri ha puntato l'indice. E dovrà anche ricordare cosa successe subito dopo il disastro.

IL MESSAGGERO
GIOVEDI'
18 OTTOBRE 1990

Il Dc9 abbattuto/Il capo della polizia depone in commissione Stragi: inquietanti scenari

«Ustica, un atto terroristico»

Parisi: la strage fu opera di apparati deviati non italiani

☐ «Che si sia trattato di un missile o di una bomba è irrilevante: quel disastro serviva a creare una spirale destabilizzante»

di FIORENZA SARZANINI

Ipotesi, ricostruzioni, accuse di depistaggio. Nuovi e inquietanti scenari si affacciano dietro la strage di Ustica, mentre il presidente della commissione parlamentare Stragi, Gualtieri, accusa il Sisde di aver depistato. Di non aver messo a disposizione della commissione documenti che sono stati invece consegnati ora al giudice istruttore Rosario Priore. Ieri la ricostruzione su cosa possa essere avvenuto il 27 giugno del 1980 sui cieli di Ustica è stata affidata al capo della polizia Vincenzo Parisi, all'epoca vicedirettore del Sisde. Le sue dichiarazioni sono state lapidarie. «La strage di Ustica – ha detto – fu un atto terroristico compiuto da apparati deviati non italiani che ebbero però coperture nel nostro Paese». Parisi ritiene più probabile che si sia trattato di un missile, ma esclude un'azione di guerra. «Il dato certo da cui partire – ha spiegato – è quello di un'esplosione, certamente dolosa. La rivendicazione compiuta dai Nar e legata alla presenza del terrorista "nero" Marco Affatigato sull'aereo è depistante. Che si sia trattato di un missile o di una bomba è irrilevante, ciò che resta è il fatto terroristico e io sono convinto che fu portato a termine con un missile. Il fine è chiaro. Ce lo dà la presenza di Affatigato e la rivendicazione, che fu immediata. Quella telefonata serviva a creare una spirale destabilizzante, uno scontro fra poteri. C'è una responsabilità di elementi esterni alle istituzioni italiane con l'avallo dei nostri vertici militari. Del resto – ha sottolineato – è strano che ciò sia passato inosservato». Parisi esclude una responsabilità degli Stati Uniti. Ripercorre le fasi che portarono ad una offerta di collaborazione con il Sisde da parte del terrorista Marco Affatigato, allora latitante in Francia, e ricorda che proprio Affatigato ebbe contatti con gli americani. «Nella rivendicazione – ha detto – non avrebbero citato un uomo come Affatigato che aveva preso contatti con loro proprio tramite il Sisde».

Parisi ha posto più volte l'accento sull'azione terroristica. «Riconoscerlo – ha detto – è onesto soprattutto nei confronti delle vittime e dei loro parenti. Ora dovremmo arrivare a chi ha coperto. La costante difesa delle istituzioni da parte dei vertici militari e dell'Aeronautica ha creato dei vuoti. Sicuramente c'è stato qualcuno che si è inserito». Ma Parisi ha lasciato fuori i politici. «Le coperture interne – ha detto – sono state limitate: gli imbrogli si fanno sempre in pochi. Facendo valere la propria autorità. Comunque le coperture rappresentano soltanto una cornice». Poi ha collegato la strage del Dc 9 con quella alla stazione di Bologna. «Se accettiamo l'ipotesi che l'aereo è stato colpito con dolo – ha detto – dobbiamo dire che a Bologna si è avuta una replica. Un attentato serve a mandare un messaggio, se questo messaggio non viene capito, bisogna ripetere. Io sono convinto che le due ore di ritardo con cui viaggiava il Dc 9 siano irrilevanti. Se si prepara un'operazione di questo genere si ha la possibilità di seguire l'aereo dal momento del decollo fino all'arrivo e di farlo intercettare al momento giusto». Ma Parisi non ha saputo indicare a quale nazione possano appartenere questi "apparati deviati". «Non posso qualificare l'origine e la nazionalità – ha detto – non accuso nessuno perché non ho elementi per farlo».

Ora la commissione dovrà valutare il comportamento del direttore del Sisde, Riccardo Malpica, che ha messo a disposizione della magistratura nuovi documenti sulla strage di Ustica. «Sono sconvolto – ha dichiarato il presidente Gualtieri – perché più volte abbiamo insistito sulla povertà della documentazione del Sisde definendola sconcertante. C'è un depistaggio su Ustica, così come sulla strage di Bologna che avvenne un mese dopo. Cercherò di acquisire questi atti anche avvalendomi dei poteri propri della magistratura».

MESSAGGERO
SABATO
20 OTTOBRE 1990

Gli esperti chiedono un'indagine esplorativa sottomarina prima di decidere

Ustica, i periti sono incerti sul nuovo recupero del Dc9

☐ La parola spetta ora al giudice Rosario Priore, ma i tempi dell'inchiesta giudiziaria sembrano destinati ad allungarsi

di FIORENZA SARZANINI

I periti di Ustica prendono tempo. Chiedono al magistrato una nuova campagna di esplorazione sottomarina per decidere se è necessario ordinare il recupero di quello che resta in fondo al mare del Dc 9 dell'Itavia. «Sulla base delle analisi effettuate – scrivono rispondendo al quesito posto dal giudice istruttore Priore – risulta che fra gli elementi mancanti riveste particolare importanza la fusoliera e il fly data recorder (la scatola nera n. d. r.), il recupero dei quali potrebbe fornire ulteriori e importanti elementi per determinare le cause dell'incidente. Dall'esame delle videocasette risulta che gli altri elementi non recuperati non sono significativi, ma precisamente localizzati. Per questo non si ritiene conveniente recuperare le parti già localizzate, ma si prospetta l'utilità di un'ulteriore campagna di esplorazione sottomarina allo scopo di rilevare l'eventuale presenza di importanti parti del velivolo». Pronta la reazione degli avvocati di parte civile. «La decisione di procedere ad un'ulteriore campagna di esplorazione sottomarina – sottolinea l'avvocato Franco Di Maria – per poi varare una di recupero, è certamente ineccepibile. Bisogna però che questa esplorazione avvenga in tempi rapidissimi in modo da consentire che l'eventuale recupero e le conseguenti perizie sui relitti, avvengano prima della scadenza della proroga per la chiusura dell'istruttoria».

Il problema è proprio questo. Quanto tempo dovrà ancora trascorrere prima che si decida se tornare in fondo al Tirreno? E intanto, i periti saranno in grado di accertare le cause di quell'incidente che il 27 giugno 1980 provocò la morte di 81 persone? Interrogativi ancora senza risposta. L'inchiesta sulla strage di Ustica appare destinata a non aver fine. Quando sembra che la nebbia si stia dissipando, nuove complicazioni riavvolgono nel buio la ricerca della verità. È successo più volte. Anche recentemente quando i periti arrivarono a due versioni contrastanti sulle cause del disastro. Due di loro, Massimo Blasi e Raffaele Cerra, pochi mesi dopo aver dichiarato che il Dc 9 era stato abbattuto da un missile rividero le proprie conclusioni. Parlarono di una bomba a bordo. Una clamorosa marcia indietro che convinse il giudice istruttore Bucarelli a ordinare una nuova perizia. Ma il magistrato non fece in tempo a scrivere i suoi quesiti. Travolto dalle polemiche e dalle dichiarazioni dell'onorevole socialista Giuliano Amato, decise, dieci anni dopo, di farsi da parte. Il fascicolo passò a Rosario Priore e ora l'indagine è ripartita praticamente dall'inizio.

L'ultima conclusione dei nuovi periti riporta ancora indietro. Si discute ancora sull'opportunità di tornare negli abissi e recuperare ciò che resta del Dc 9. Quando nel 1987 la società francese Ifremer effettuò il recupero la fusoliera e la scatola nera del Dc 9 non furono trovate. Che speranza c'è di trovarle ora? Per quel recupero furono spesi miliardi. In seguito, durante le audizioni compiute dalla commissione parlamentare Stragi, è emerso che l'Ifremer sarebbe una società legata ai servizi segreti francesi. Sono stati avanzati sospetti anche su quell'operazione di recupero. Ora c'è la possibilità di ricominciare daccapo. Di ripartire da una nuova esplorazione per tornare poi, se sarà il caso, di nuovo negli abissi. Ma a cosa porterà? È possibile che dieci anni di indagine non siano riusciti a fornire degli elementi certi per arrivare alla verità? Sarà il giudice Priore a doverlo decidere. A dover stabilire come deve procedere l'inchiesta giudiziaria. Sono trascorsi dieci anni: ora i familiari delle vittime pretendono una risposta.

IL MESSAGGERO
DOMENICA
21 OTTOBRE 1990

L'abbattimento del Dc 9/ Entro dieci giorni i periti dovranno indicare le ditte specializzate

Ustica, si torna negli abissi

Il giudice dispone uno studio di fattibilità sul recupero

Servirà a stabilire se è possibile recuperare i resti della carlinga e la scatola nera dell'aereo, che non risultano trovati ☐ Giuliano Amato (Psi) definisce "interessante" l'ipotesi del capo della polizia Parisi che ha parlato di "atto terroristico"

di FIORENZA SARZANINI

Si torna negli abissi per cercare la verità sulla strage di Ustica. Per vedere se è possibile recuperare quello che ancora manca fra i relitti del Dc 9 dell'Itavia. Si allungano i tempi dell'inchiesta giudiziaria. La risposta che la magistratura dovrà dare alle famiglie delle 81 vittime di quel disastro è ancora lontana. La proposta dei periti di compiere un'indagine di esplorazione sottomarina per accertare se è ancora possibile trovare la scatola nera dell'aereo e ciò che resta della carlinga, è stata accolta dal giudice istruttore Rosario Priore. Ora si procederà ad uno studio di fattibilità. Entro dieci giorni gli esperti dovranno fornire un elenco delle ditte in grado di compiere questi primi accertamenti e scendere poi, se l'indagine darà esito favorevole, in fondo al Tirreno. L'obiettivo è proprio questo: trovare una ditta che sia in grado di compiere sia lo studio di fattibilità che il recupero. Il campo delle società che hanno a disposizione queste attrezzature è molto ristretto. Macchinari di questo tipo si trovano soltanto in Francia e negli Stati Uniti. Ma quanto tempo ci vorrà?

L'interrogativo inquietante è stato riproposto anche ieri al giudice dai legali di parte civile. «Non bisogna dimenticare – ha sottolineato l'avvocato Franco Di Maria – i tempi stretti dell'indagine, e la necessità di arrivare a risultati concreti». Una richiesta già sollecitata più volte dai parenti delle vittime, e in particolare dal loro presidente Daria Bonfietti, che da dieci anni attendono risposte concrete. Proprio ieri la «Gazzetta Ufficiale» ha pubblicato il decreto che proroga fino al 31 dicembre 1990 le inchieste che seguono il vecchio rito di procedura penale. Un anno in più è stato concesso alle grandi inchieste tra cui è compresa quella sulla strage di Ustica. Ma altri quattordici mesi potranno bastare per ottenere una risposta certa sulle cause di quel disastro? Per rendere giustizia alle 81 vittime e ai loro parenti?

Brandelli di verità sono affiorati in questi anni, ma mai si è avuta una risposta certa e ufficiale. Bugie, reticenze, omissioni hanno ostacolato quella ricerca di verità sollecitata da più parti. E l'ultimo a puntare il dito contro i responsabili di queste menzogne è stato il presidente della Commissione Stragi Libero Gualtieri in una relazione che sarà discussa adesso in Parlamento. Gualtieri ha accusato i vertici militari, i politici, la magistratura. Ha messo sotto accusa i servizi segreti. Poi ha passato la sua verità al Parlamento e ha deciso di proseguire l'inchiesta. Subito è arrivata una nuova ipotesi. Una nuova ricostruzione fornita dal capo della Polizia, Vincenzo Parisi, all'epoca vice direttore del Sisde, il servizio segreto civile. «La strage di Ustica – ha detto Parisi – fu un atto terroristico compiuto da apparati deviati non italiani che ebbero però coperture nel nostro Paese». Poi ha aggiunto di essere convinto che il Dc 9 fu abbattuto da un missile. «Non fu un'azione di guerra – ha ribadito più volte – ma un atto terroristico»

Un'ipotesi che l'onorevole socialista Giuliano Amato, altro fautore dell'ipotesi "missile", ha definito «interessante». «Non è però detto – ha scritto Amato in un corsivo sull'*Avanti!* – che attraverso questa o altre ipotesi si arrivi alla verità. Io stesso, quando sin dall'inizio ho parlato di missile, non ho mai pensato che questo missile fosse stato sparato da qualcuno in guerra, perché guerre in quel momento non ce n'erano. Quindi, o si trattava di un errore o, come dice Parisi, di un atto terroristico. La difficoltà vera – ha aggiunto – è rappresentata dal fatto che in questa vicenda sono state dette tante non verità, tante bugie piccole e grandi. Queste, stratificandosi l'una sull'altra hanno creato una specie di fitta giungla. Non è detto che aggiungere altri elementi faciliti il raggiungimento della verità, a meno che qualcuno non si decida a raccontarla. Se l'ipotesi di Parisi è credibile è chiaro che l'aggancio con la strage di Bologna è un elemento importante, ma non sono in grado di soddisfare la legittima curiosità dei cittadini perché, come loro, anch'io sono uno che sta ascoltando queste cose». Del resto Parisi era stato chiaro: «Se accettiamo l'ipotesi che l'aereo è stato colpito con dolo – aveva detto – dobbiamo dire che a Bologna si è avuta una replica. Un attentato serve a mandare un messaggio, se questo messaggio non viene capito, bisogna ripetere». Saranno i magistrati e la Commissione Stragi a dover valutare adesso questa ricostruzione.

IL MESSAGGERO
DOMENICA
4 NOVEMBRE 1990

Ustica, i giudici tornano in Calabria Nuovi accertamenti sul Mig

☐ Si indaga anche sui collegamenti con la strage alla stazione di Bologna. I vecchi periti confermano le divergenze tra bomba o missile. Il magistrato ha diposto un nuovo recupero del relitto del Dc 9

di FIORENZA SARZANINI

Il mig libico precipitato sulla Sila resta il nodo centrale dell'inchiesta sulla strage di Ustica. Martedì il giudice istruttore Rosario Priore che indaga sull'abbattimento del Dc 9 dell'Itavia tornerà in Calabria. Con lui ci saranno i dieci esperti che stanno compiendo una nuova perizia per accertare le cause del disastro. Insieme al sostituto procuratore Salvi e al capitano dei carabinieri Marcantonio Bianchini, tornerà a Timpa delle Magare, l'altopiano in cui precipitò il Mig. Cercherà di ricostruire la traiettoria del velivolo. Secondo la versione ufficiale, l'incidente avvenne il 18 luglio 1980 ma nuovi dubbi e nuove ricostruzioni accreditano l'ipotesi che l'aereo possa essere invece precipitato la stessa sera in cui il Dc 9 fu abbattuto. Inseriscono quel Mig in uno scenario di guerra che costò la vita a 81 persone. Ipotesi che riaffiorano periodicamente e che ripropongono inquietanti interrogativi su quella sciagura. Anche Gheddafi ne ha parlato. Qualche giorno fa il leader libico ha riproposto la sua verità. «Il Dc 9 – ha detto – fu abbattuto da Stati Uniti e Francia che avevano ordito un complotto contro di me. Io fui avvertito dai servizi segreti italiani». Vuol dire dunque che il Mig scortava Gheddafi e rimase coinvolto nell'azione di guerra? È proprio questo che il magistrato cercherà di accertare, così come vuole verificare se ci sia un unico filo che lega i depistaggi sulla strage di Ustica a quelli sulla strage alla stazione di Bologna. Un collegamento riproposto anche dal capo della polizia Vincenzo Parisi, all'epoca numero due del Sisde, il servizio segreto militare, di fronte alla Commissione Stragi. Riferendosi al Dc 9 Parisi parlò di un attentato terroristico, poi unì le due vicende. «Un attentato serve a mandare un messaggio – disse – se il messaggio non viene recepito, l'attentato viene ripetuto».

Due filoni paralleli per un'inchiesta che si trascina da dieci anni. Tanto tempo non è bastato a ricostruire lo scenario in cui avvenne la tragedia e a individuare i responsabili dei depistaggi che l'hanno seguita. Non è bastata neanche a mettere d'accordo i vecchi periti che proprio in questi giorni, depositando le ultime conclusioni, hanno riproposto due tesi diverse come causa della tragedia. «Il Dc 9 fu abbattuto da un missile», secondo i professori Imbimbo, Lecce e Migliaccio. «Esplosione a bordo causata da un ordigno» hanno detto invece i loro colleghi Blasi e Cerra. Ora si attende la nuova relazione degli esperti internazionali che dovranno chiarire cosa provocò l'abbattimento dell'aereo Itavia. Per questo si è deciso anche di incaricare gli esperti di una nuova società di scendere ancora in fondo al Tirreno per tentare di recuperare ciò che resta del Dc 9. Nei giorni scorsi Priore ha sentito il direttore della società francese Ifremer che compì il primo recupero. Il responsabile della ditta ha confermato che molte parti del velivolo rimasero in fondo al mare e ora parte una nuova missione.

Seguendo la pista del Mig Priore ha disposto anche il sequestro di tutta la documentazione della Caserma Settino di Cosenza, relativa al 1980. Un ex militare di leva ha raccontato infatti di aver fatto parte del battaglione che accorse dopo la caduta del Mig e rimase a sorvegliare l'aereo per tre giorni. Secondo l'uomo, che per ora resta celato dietro l'anonimato, tutto avvenne la sera del 27 giugno. L'ex militare ha fatto i nomi di altri tre ufficiali che sarebbero stati con lui quella sera e che Priore interrogherà martedì. La loro testimonianza è fondamentale per l'inchiesta. Se confermeranno che il Mig è caduto il 27 giugno del 1980 l'inchiesta di Ustica sarebbe arrivata ad un passo dalla verità.

IL MESSAGGERO
MERCOLEDI'
7 NOVEMBRE 1990

Ustica/Clamorosa scoperta del giudice Priore in Calabria dove precipitò il jet che poi si sarebbe incendiato

Trovati rottami del Mig libico

I pezzi dell'aereo caduto 10 anni fa non hanno tracce di fiamme

☐ Il magistrato ha disposto il sequestro della bombola d'ossigeno, di un frammento del cupolino, di un pezzo d'ala, di uno della coda, di uno dei flap, di alcune cinghie e di parte del pannello comandi

dal nostro inviato
FIORENZA SARZANINI

CASTELSILANO – Matricola 06950: il tempo non ha cancellato il numero d'identificazione dei pezzi del Mig libico 23. Quei rottami sono ancora qui, a Timpa delle Magare. Dieci anni di indagini, di sopralluoghi, di interrogatori, non erano riusciti a far emergere una sconcertante realtà: nel burrone delle streghe ci sono ancora parti di quell'aereo precipitato nel 1980. Le indagini sul DC 9 precipitato al largo di Ustica il 27 giugno 1980 segnano una nuova, clamorosa svolta. Un nuovo brandello di verità emerge dopo dieci anni. Ed è una verità che fa tornare ancora una volta alla luce tutti i buchi neri e le omissioni che hanno segnato questa lunghissima indagine. Sono le 12,53, da poco più di mezz'ora il giudice istruttore Rosario Priore, il Pubblico ministero Giovanni Salvi e i periti hanno iniziato una nuova ispezione in quel luogo dove il 18 luglio 1980, secondo la versione ufficiale, cadde il Mig 23. Con loro c'è anche il maggiore dei carabinieri Marcantonio Bianchini. Ha un binocolo in mano e all'improvviso indica il costone di Timpa delle Magare. «Lì ci sono dei pezzi di lamiera – esclama – forse dei rottami». Il magistrato ordina immediatamente alle guardie forestali di recuperare il materiale. Scendono anche dei giornalisti, inizia la ricerca frenetica. Ma è fin troppo semplice. I pezzi sono lì, a portata di mano. Via radio le guardie comunicano ai colleghi di scendere immediatamente con altri fuoristrada. «Fate presto – urlano nelle ricetrasmittenti – qui ci sono ancora moltissimi rottami». La guardia forestale che aspetta in cima al costone non riesce a crederci. «Sarà la carcassa di qualche macchina», mormora. Ma poi deve ricredersi. I suoi colleghi hanno recuperato la bombola per l'ossigeno, un pezzo di cupolino, un frammento di ala, della coda, un pezzo di flap, alcune cinghie, i cavi elettrici intatti, un frammento del pannello comandi. Quasi tutti sono identificati dal numero 06950. C'è anche un simbolo: due ali con al centro una «u» rovesciata. Nessuno presenta segni di bruciature, nonostante si sia sempre detto che dopo la caduta, il Mig avesse preso fuoco. Le guarnizioni di gomma sono intatte. Intatti anche i frammenti di plexiglas che circondano ciò che resta del cupolino.

Alle 13,55 i rottami vengono caricati sulla jeep della Forestale. Il magistrato li pone immediatamente sotto sequestro. Gli avvocati di parte civile restano sconcertati. Anche i giudici non riescono a nascondere il loro stupore. Il sopralluogo continua, ma ormai c'è poco da cercare. Bisogna ricostruire l'esatta traiettoria del velivolo, ma tutto passa in secondo piano. Dieci anni dopo, si scopre che l'Aeronautica militare aveva lasciato in quel burrone dei rottami che potrebbero essere utili per accertare se il Mig cadde veramente il 18 luglio o se invece ripiegò sulla Sila dopo essere rimasto coinvolto in un'azione di guerra nei cieli di Ustica dove venne abbattuto il Dc-9 il 27 giugno. Eppure più volte i vertici militari hanno dichiarato che fu portato via tutto. Dissero anche che la zona era difficilmente accessibile, ma un mese dopo, con estrema celerità, tutti i rottami furono rispediti in Libia. Ma perché tanta fretta? E come mai non si pensò di portar via proprio tutto? Come mai il giudice Bucarelli, che per dieci anni ha condotto l'inchiesta sulla strage di Ustica, e che venne qui sulla Sila non recuperò questi rottami?

«A questo punto – hanno dichiarato gli avvocati Alfredo Galasso, Romeo Ferrucci e Franco Di Maria, che assistono i parenti delle vittime di Ustica – non si può non accogliere la nostra richiesta di incriminazione dei vertici militari dell'epoca. Il capo del Sios, il Servizio d'informazione dell'Aeronautica, Zeno Tascio; il capo di Stato maggiore dell'Aeronautica Lamberto Bartolucci, il responsabile del Terzo Roc di Martina Franca, Romolo Mangani; e il responsabile della postazione radar di Marsala, Adulio Ballini, dovranno rendere conto di questa sconcertante scoperta». I resti del Mig libico saranno sottoposti immediatamente a perizia. Si cercherà di accertare quale traiettoria abbia seguito il velivolo e quali siano stati i motivi della sua caduta. Finora si è detto che il pilota poteva essere stato colpito da un malore. Ma l'esame della bombola dell'ossigeno accerterà se questa ipotesi è plausibile. Uno dei periti nominato dai magistrati, il professor Casarosa, ha dichiarato ieri che l'aereo potrebbe essere venuto da sud verso nord, come racconta una contadina, ma anche da nord verso sud come afferma il pastore.

IL MESSAGGERO
GIOVEDI'
8 NOVEMBRE 1990

Una nuova perizia comparativa dopo l'ultimo recupero smentisce la versione ufficiale

Ustica: tutti i rottami del Mig sono sempre stati in Italia

Finora era stato detto che il materiale trovato sulla Sila era stato spedito in Libia il 6 ottobre di dieci anni fa

☐ I giudici ordinano invece un esame per confrontare i pezzi con quelli vecchi. Un mistero in più sulla strage del Dc-9

dal nostro inviato
FIORENZA SARZANINI

CASTELSILANO - I resti del Mig 23 ritrovati martedì a Timpa delle Magare saranno comparati con quelli recuperati il 18 luglio del 1980. La clamorosa novità rimbalza da Roma mentre gli interrogativi su questa improvvisa scoperta gettano nuove e inquietanti ombre su quella tragedia e in particolare sul disastro del Dc 9 Itavia abbattuto il 27 giugno dello stesso anno nei cieli di Ustica. Secondo i documenti ufficiali, confermati anche dalla relazione della Commissione parlamentare stragi, «i rottami dell'aereo furono rimossi il 30 settembre 1980 dalla ditta Fratelli Argento di Gizzera Lido e trasportati in Libia con velivolo militare il 6 e l'8 ottobre del 1980». Ora si scopre invece che sono ancora in Italia, che la magistratura può utilizzarli per una perizia comparativa. Ma chi li ha custoditi per tutto questo tempo? E come mai tutto questo viene fuori soltanto adesso? Si complica l'indagine per arrivare alla verità su questi due disastri che con il passare del tempo continuano a intrecciarsi. I punti ancora oscuri sulla caduta del Mig libico accreditano l'ipotesi che quel velivolo non sia caduto il 18 luglio, ma che sia rimasto coinvolto in un'azione di guerra nei cieli di Ustica 21 giorni prima. Proprio il 27 giugno, giorno in cui il Dc 9 precipitò con 81 persone a bordo.

I sospetti si scontrano contro la versione ufficiale secondo cui il Mig libico cadde 21 giorni dopo la strage di Ustica. Ma ora è lo stesso giudice che indaga sul disastro del Dc 9 a collegare i due fatti. Su che basi? Come mai sono stati custoditi segretamente i rottami di un aereo libico?

Anche il balletto di autopsie assume ora una nuova veste. La prima relazione fissava la morte del pilota al 18 luglio 1980. Ma quattro giorni dopo la salma fu riesumata e ben sei anni dopo in un'intervista al *Messaggero* il professor Rondanelli svelò di aver stilato una nota aggiuntiva in cui dichiarava che «la morte doveva essere retrodatata di almeno venti giorni». Una affermazione che convinse la magistratura romana a riaprire un fascicolo archiviato dai colleghi di Crotone appena pochi giorni dopo il disastro. E poi c'è il tentativo di golpe in Libia del 6 agosto 1980 per sovvertire il regime di Gheddafi. Il pilota del Mig era uno degli oppositori? L'attenzione dei magistrati romani è rivolta anche a quel tentativo di colpo di Stato. Tre italiani arrestati in Libia per quella vicenda e poi "scambiati" con prigionieri detenuti in Italia sono già stati ascoltati dal giudice istruttore Rosario Priore.

Anche le condizioni dei rottami recuperati adesso, lasciano aperti molti interrogativi. Ieri mattina le guardie forestali hanno caricato sulle loro jeep quello che martedì non erano riusciti a portar via. Altri rottami, altri pezzi di Mig. I fili elettrici sono intatti, intatte anche le cinghie che dovevano essere legate al seggiolino.

È rimasto addirittura un tubo avvolto in una guaina di pelle ancora cucita. È possibile che pur restando in un burrone per dieci anni si siano conservati così bene? E come mai questi pezzi affiorano soltanto ora? Nessuno li aveva mai visti prima? Saranno i periti a dover stabilire se questi rottami possono essere stati messi a Timpa delle Magare in epoca recente.

Questa mattina si riunisce il comitato di presidenza della Commissione Stragi. Certamente si parlerà anche di queste clamorose novità. Il commissario del Msi Staiti Di Cuddia è stato esplicito: «Attraverso queste complicità e coperture – ha detto – per dieci anni è stato possibile nascondere quella che ora sembra affiorare come l'unica verità possibile: quella del Mig è la chiave di volta dell'operazione occulta condotta da paesi terzi per abbattere nei cieli italiani l'aereo su cui volava Gheddafi».

IL MESSAGGERO
VENERDI'
9 NOVEMBRE 1990

Ustica, ancora dubbi e perplessità sul ritrovamento dei pezzi del Mig

di FIORENZA SARZANINI

Clamorosi ritrovamenti, smentite alle versioni ufficiali, interrogativi inquietanti. I resti dei rottami del Mig libico ritrovati sulla Sila dopo dieci anni gettano nuove ombre sulla ricerca della verità per la strage di Ustica. Questa mattina la Commissione parlamentare Stragi deciderà quali politici e quali militari ascoltare per proseguire la sua indagine sull'abbattimento del Dc9. E chiederà alla magistratura anche le notizie che riguardano questo ultimo, improvviso ritrovamento. Il sospetto che ci sia uno stretto legame tra le due vicende continua ad affiorare. «È un indizio che prende consistenza», dichiara Pierferdinando Casini, membro democristiano della Commissione, e poi aggiunge: «Bisogna approfondire tutto quel che riguarda il cadavere del pilota di quel Mig». I dubbi e le incertezze presero corpo proprio dopo il balletto di autopsie su quella salma. Dopo aver dichiarato che la morte era da far risalire al 18 luglio, furono gli stessi medici a retrodatare il decesso di almeno 15 giorni. Ma di quella nota aggiuntiva si è ormai persa ogni traccia. Il primo di tanti misteri.

Anche la relazione della Commissione Stragi pone l'accento sui punti oscuri che riguardano il Mig libico. In particolare l'identità e la nazionalità del pilota che secondo le ultime ipotesi potrebbe essere addirittura italiano. Il nome inciso sulla targhetta del casco che indossava era Ezze Donn Khaled, ma il 26 luglio 1980 l'ambasciata libica chiese di poter riportare in patria il pilota Fadal El Adjn. Successivamente giunse però una smentita degli stessi ambienti militari libici. In una nota, il Sismi riferì che proprio in quegli ambienti si sosteneva che «il pilota del Mig 23 era un siriano che si trovava per addestramento in Libia, in base agli accordi stipulati tra i due Paesi». La nazionalità del pilota non è mai stata accertata, ma uno stivaletto dell'Aeronautica militare italiana trovato a Timpa delle Magare ha fatto balenare il sospetto che potesse essere addirittura italiano. Un altro mistero.

E diventa un mistero anche questo improvviso ritrovamento degli altri rottami. Sembra poco credibile che dei pezzi di aereo si siano conservati così bene pur essendo rimasti per dieci anni in un burrone. Ma è possibile pensare che qualcuno si sia preoccupato di andarli a rimettere in quel dirupo? E a quale scopo? Secondo la versione ufficiale tutti i rottami recuperati nel 1980 sarebbero stati restituiti alla Libia. Ma il giudice Priore ha disposto una perizia comparativa fra quei resti e quelli trovati qualche giorno fa. E ciò ha permesso di scoprire che i vecchi rottami sono in realtà in Italia, che la magistratura può disporne senza problemi. Perché tutto questo viene fuori soltanto adesso?

IL MESSAGGERO
DOMENICA
11 NOVEMBRE 1990

In lista ci sono quattro ditte

Costerà dieci miliardi il recupero del Dc9 di Ustica nel Tirreno

☐ Fra le società indicate dai periti, due italiane, una di Roma e una di Ravenna, e due inglesi. Il 27 novembre la decisione

Costerà non meno di dieci miliardi il nuovo recupero del relitto del Dc 9 di Ustica inabissato nel Tirreno. Gli esperti internazionali hanno fornito al giudice istruttore Rosario Priore una "rosa" di quattro società in grado di compiere l'operazione. Due sono inglesi, due italiane. Le società che gli esperti ritengono idonee a questa missione sono la *Rana* di Ravenna, la *Mediterranean Survey and Services* di Roma, e le due ditte della Gran Bretagna *Winpol Limited Swindom* e la *Udi Group*. Entro dieci giorni le quattro società dovranno consegnare uno studio di fattibilità e poi sarà il magistrato a scegliere la più idonea. La sua decisione verrà comunicata durante una riunione fissata per il 27 novembre. Il preventivo di spesa è stato già stimato in oltre dieci miliardi, una cifra che dovrà essere messa a disposizione dal ministero di Grazia e Giustizia. Proprio ieri i periti sono tornati nell'hangar militare di Pratica di Mare dove è terminata la ricostruzione di un modello del Dc 9. Le parti mancanti sono state riprodotte in legno e ciò ha fatto rendere conto della necessità di tentare un ulteriore recupero.

«È indispensabile – ha dichiarato Franco Di Maria, uno degli avvocati di parte civile – che sia avviata al più presto la procedura burocratica per iscrivere questa pratica nell'apposito capitolo di spesa. Mi auguro che il ministro di Grazia e Giustizia si faccia garante di questa necessità di sollecitudine ed efficienza». I legali dei familiari delle 81 vittime di quel disastro hanno chiesto che anche le operazioni di recupero avvengano in tempi brevi, per consentire che si arrivi al più presto all'accertamento della verità. «Secondo quanto abbiamo saputo – ha aggiunto l'avvocato Di Maria – dovrebbero essere sufficienti cinque mesi dall'affidamento dell'incarico». È dunque ancora lunga l'attesa di chi da dieci anni attende di conoscere cosa avvenne quella sera del 27 giugno 1980 sui cieli di Ustica. Ma i familiari delle vittime si dicono fiduciosi dei risultati. E attendono di conoscere anche l'esito della nuova perizia comparativa disposta sui pezzi del Mig libico trovati sulla Sila qualche giorno fa e quelli recuperati il 18 luglio 1980. Un nuovo tassello per chiarire i misteri della strage di Ustica.

F. Sar.

22/11/80

Lettera del ministro degli Esteri De Michelis alla commissione Stragi

Ustica, distrutte un anno dopo le carte sugli aerei «zombie»

di FIORENZA SARZANINI

☐ Sono i velivoli che viaggiano in segreto e che generalmente trasportano personalità di Stato. I parlamentari avevano chiesto l'elenco completo di quelli presenti nei cieli italiani la sera del disastro

«Tutti i documenti che riguardano gli aerei *zombie* che il 27 giugno 1980 hanno attraversato lo spazio aereo italiano, sono stati distrutti nel 1981». Quel 27 giugno al largo di Ustica precipitò il Dc 9 dell'Itavia con 81 persone a bordo. La commissione parlamentare Stragi aveva chiesto al governo di avere una mappa completa del traffico aereo di quel giorno. E di conoscere in particolare la documentazione che riguardava i velivoli denominati *zombie*, cioé che viaggiano senza comunicare piani di volo e codice di identificazione. Dati fondamentali visto che su quegli aerei viaggiano in genere capi di Stato o comunque personalità i cui spostamenti devono essere tenuti segreti. Ieri mattina è arrivata a San Macuto la risposta del ministro degli Esteri Gianni De Michelis. Il titolare della Farnesina ha fatto sapere che tutto è stato distrutto appena un anno dopo l'abbattimento dell'aereo. Vale a dire che ufficialmente non si potrà sapere ormai più nulla sulle rotte e sui passeggeri di quegli aerei. Ma chi aveva il compito di custodire quei documenti? E chi diede l'ordine di distruggerli? Lo chiedono gli avvocati di parte civile e lo chiede il deputato della sinistra indipendente, Sergio De Julio, membro della commissione Stragi.

Si allunga dunque la lista dei documenti riguardanti la strage di Ustica che sono stati ormai distrutti. Eppure si tratta di carte importanti che avrebbero potuto contribuire a squarciare il velo di mistero che da ormai dieci anni avvolge la verità su quella tragedia. Dei dati radar registrati dalla postazione militare di Licola sono rimasti soltanto cinque fogli scritti a mano che gli stessi periti hanno definito «inattendibili». Un "buco" di otto minuti è invece sul nastro sequestrato nella postazione di Marsala. Un *silenzio* giustificato in tutti questi anni dall'esercitazione Sinadex. Ora si scopre che anche tutto quello che poteva interessare i velivoli "non identificati", non esiste più. Rientra nella prassi distruggere dopo un certo periodo di tempo le carte degli archivi, ma è normale cancellare anche quei documenti che possono servire a individuare le cause di una sciagura aerea? E ancora più strano risulta il comportamento della magistratura. È possibile che i giudici non abbiano mai chiesto al ministero degli Esteri di conoscere la situazione del traffico aereo di quel giorno? Che non abbiano ritenuto utile disporre il sequestro di quelle carte?

La risposta di De Michelis è chiara: non c'è più nulla. Eppure tra quei velivoli doveva esserci quello sul quale viaggiava il leader libico Gheddafi. Sergio De Julio dichiara che «c'erano almeno cinquanta aerei militari che quella sera impegnavano i nostri cieli». Lo dice dopo aver effettuato uno studio comparato fra i dati radar delle postazioni militari di Marsala, Poggio Ballone, Potenza Picena e Capo Mele. «Ci sono due aerei – spiega – che scompaiono otto minuti prima della tragedia e altri due con cui viene perso il contatto due minuti dopo. Dai dati emerge anche un affollamento vicino al Dc 9: ci sono molti aerei, molti sono certamente militari». È stato proprio De Julio a comunicare il contenuto della lettera inviata da De Michelis. Lo ha fatto nel corso di una conferenza stampa organizzata per presentare il libro del giornalista Franco Scottoni «Ustica, quel maledetto missile», edito da Atlantis, che seguendo la falsariga delle inchieste sulla strage del Dc 9 ripercorre le fasi più significative delle indagini su quella tragedia.

Proprio ieri la sinistra indipendente ha presentato una mozione perché venga discussa in parlamento la relazione della commissione Stragi sul disastro del Dc 9 che punta l'indice su magistratura, aeronautica, politici e servizi segreti che nel corso di questi dieci anni hanno ostacolato la ricerca della verità. «È stata inviata alle camere un mese e mezzo fa – ha sottolineato De Julio – noi riteniamo che sia giunto il momento di esaminarla».

IL MESSAGGERO
GIOVEDÌ
13 DICEMBRE 1990

La commissione Stragi a Pratica di Mare dove sono conservati i relitti del Dc9 e del Mig

Ustica, un recupero-beffa

Gualtieri: i rottami riportati in superficie servono a poco

di FIORENZA SARZANINI

«Impressionante». Libero Gualtieri, il presidente della commissione parlamentare Stragi guarda da vicino ciò che resta del Dc 9 dell'Itavia precipitato ad Ustica il 27 giugno 1980. E resta sbalordito nel constatare che in realtà ciò che è stato recuperato nel Tirreno dalla società francese Ifremer è soltanto una minima parte del velivolo. Ci sono il cono di coda, le due ali, il vano carrello e il vano bagagli, ma manca tutta la parte anteriore. Pochissimi e di minima grandezza i pezzi della fusoliera. «Della parte interessante – si stupisce ancora Gualtieri – manca almeno il 90 per cento». Quel recupero costò allo Stato più di sette miliardi. Fu interrotto quando il contratto era ormai scaduto perché l'Ifremer aveva preso già altri impegni, nonostante i sonar indicassero che c'era ancora molto da portar via. Priore lo conferma. Nei giorni scorsi ha interrogato il direttore della società Ifremer e ha saputo che prima di lasciare il Tirreno gli esperti fecero un'ultima perlustrazione. Gli strumenti dimostrarono che c'erano ancora molti rottami, ma ormai era tardi per continuare. Ora la commissione sollecita un nuovo recupero. Si dice pienamente d'accordo con la possibilità prospettata dal giudice Rosario Priore di inviare una nuova società in fondo al Tirreno. «Se il magistrato si orienterà per una nuova operazione – dichiara Gualtieri – avrà tutto il nostro sostegno». Gualtieri annuncia che chiederà alla Corte dei Conti di stabilire se la spesa sostenuta dallo Stato sia stata inadeguata rispetto ai risultati ottenuti dalla ditta francese.

Con un pullman da turismo i commissari arrivano nel primo pomeriggio nell'hangar militare di Pratica di Mare dove li aspettano, oltre al giudice Priore, i sostituti procuratori Giovanni Salvi e Vincenzo Roselli, il presidente del tribunale Carlo Minniti, il maggiore dei carabinieri Marcantonio Bianchini e i due periti Casarosa e Santini. Vedono per la prima volta ciò che resta dell'aereo. E per la prima volta vedono anche ciò che resta del Mig libico precipitato sulla Sila. In particolare un pezzo, forse un serbatoio, ritrovato il 6 ottobre scorso a Castelsilano che presenta i fori provocati certamente da colpi di arma da fuoco.

Gualtieri si sofferma in particolare sul mancato recupero di una delle due scatole nere, il *data recorder*. Tra i rottami portati in superficie c'è la slitta di quella scatola. «Dunque – spiega Gualtieri – non si capisce come mai non si sia riusciti a recuperarla. Doveva essere integra visto che l'involucro è ancora qui». Il *data recorder* sarebbe fondamentale per capire cosa successe quella maledetta sera nei cieli di Ustica. La scatola recuperata, il *voice recorder*, contiene infatti tutte le comunicazioni terra-bordo-terra e i dialoghi fra i due piloti, ma nulla sulla registrazione dei comandi di volo. Si interrompe con una parola troncata. «Gua...» esclama uno dei due piloti, e poi c'è il silenzio. La dimostrazione che nella cabina si accorsero che qualcosa stava colpendo il Dc 9. Ma cosa?

L'esame del relitto ha escluso la possibilità di una bomba collocata nel vano carrello o in quello bagagli. Entrambi sono integri e ciò esclude che possano essere stati colpiti direttamente da un'esplosione. Anche questo ha convinto i periti sulla necessità di tentare un nuovo recupero della fusoliera, la parte fondamentale per accertare cosa colpì il Dc 9 provocando la morte di 81 persone. Gli esperti stanno esaminando accuratamente anche i tracciati registrati dal radar di Ciampino, da cui emergono interessanti novità. C'è una traccia, un plot che fu attribuito a pezzi dell'aereo Itavia in caduta libera, che pone nuovi e inquietanti interrogativi. I periti, alla luce della velocità e della dinamica di caduta, non sono convinti che si tratti di un frammento e stanno valutando la possibilità che possa trattarsi in realtà di un altro aereo. Forse il caccia che sparò il missile? O un altro velivolo che entrò in collisione con il Dc 9 ma di cui si è persa ogni traccia?

Perplessità nutrono i periti anche su quei pezzi di Mig che presentano dei fori provocati da un'arma da fuoco. Uno è stato custodito per questi dieci anni da un contadino che lo raccolse sui monti di Castelsilano. Un altro si trova in una cassa dell'Aeronautica militare. Sarà una perizia balistica a stabilire cosa li ha provocati.

la Repubblica
sabato 6 gennaio 1990

Il colonnello accusa gli americani: "Quella notte hanno abbattuto due aerei"

Gheddafi racconta la sua verità sul mistero del Dc-9 di Ustica

"Sono stati gli Usa, volevano colpire me"

dal nostro inviato VINCENZO NIGRO

TRIPOLI – Gheddafi non ha dubbi: sono stati gli americani ad abbattere il Dc-9 Itavia di Ustica, e lo hanno fatto perché credevano che fosse il suo aereo personale. Dice Gheddafi che volevano ucciderlo, e per questo quella notte gli Usa fecero levare in volo i loro caccia con l'ordine di tirare giù il suo Boeing. Il colonnello sembra sicuro di sé, e sibila a mezza bocca un'accusa che non potrà non riportare a galla il giallo di Ustica. «Gli americani volevano abbattere il mio aereo, che quella notte stava volando in quella zona, diretto verso l'Italia per riparazioni: loro pensavano che a bordo ci fossi io, ma io non c'ero».

La tenda di cemento

«Hanno abbattuto due aerei, uno libico e quello italiano», aggiunge Gheddafi, senza spiegare se l'aereo libico di cui parla è proprio quel Mig libico precipitato sulla Sila nella calda estate del 1980.

Non dice di più, ma è quanto basta a scatenare una mezza rissa fra i giornalisti italiani che vorrebbero fargli altre domande su Ustica e i cronisti stranieri che sono accorsi da tutto il Mediterraneo (Spagna, Portogallo, Malta, Marocco, Tunisia, Algeria) e dai paesi dell'Est per ascoltare i suoi giudizi sulla rivoluzione in Romania e in tutto il blocco orientale e soprattutto per capire quale sarà il futuro del suo gioco politico in un mondo che cambia.

Sotto la tenda biancoverde al centro della grande spianata della caserma di Bab el Azizia stranamente inizia a far caldo. Per la tensione, per i faretti della televisione, ma soprattutto perché la tenda in verità è un minibunker in cemento armato con tutti gli accessori elettronici necessari al lavoro del colonnello. I giornalisti stranieri premono, ma gli italiani riescono a strappare un'altra domanda su Ustica. Gheddafi ne aveva già parlato un anno fa, accusando genericamente gli americani di aver provato a tirare giù il suo aereo con un missile che invece avrebbe colpito il Dc-9 dell'Itavia partito da Bologna per Ustica il 27 giugno del 1980. Il colonnello aveva detto che avrebbe fornito le prove di quanto sostiene, ma sino ad oggi Palazzo Chigi, Farnesina e magistratura italiane si sono impegolate in un confronto impossibile con la burocrazia libica, che ha creato una «Commissione ad alto livello» per affrontare il problema ma non ha fornito ancora uno straccio di prova o di indicazione al nostro governo.

«Signor colonnello, ci dia le prove di quello che dice», gli grida qualcuno in inglese (ieri notte il colonnello ha dimostrato di comprenderlo molto bene), Gheddafi non si scompone, sorride e a mezza bocca risponde che in questa vicenda «l'unica cosa che c'è da capire è che gli americani hanno tirato giù un aereo italiano, questo è il loro modo di difendere i diritti umani».

"Imperialismo criminale"

E' l'ultima battuta su Ustica, il resto verrà dedicato a Panama («Gli americani andranno avanti, a Cuba e in Nicaragua»), alla Romania («il popolo romeno ha fatto bene a ribellarsi, ma adesso non devono passare al multipartitismo, devono seguire l'esempio della rivoluzione verde ed abolire i partiti») e all'Europa dell'Est che non deve farsi irretire dalle tentazioni del capitalismo occidentale. Gheddafi non dice chi gli abbia dato le prove che siano stati gli americani a colpire l'aereo, non spiega nulla dell'«aereo libico», anche quello abbattuto dagli Usa, non precisa se il suo Boeing 707 era diretto davvero in Italia per manutenzione oppure in un altro paese. L'impressione, la sensazione quasi epidermica di chi lo ha visto mentre parlava, è che il colonnello abbia voluto saltare sul carro di Ustica ancora una volta, soprattutto per poter riaffermare il dogma della criminalità dell'imperialismo americano. E fuori dalla tenda-bunker, al chiarore delle stelle del cielo di Tripoli, il suo segretario Mustafà rilegge in italiano gli appunti che ha preso mentre il leader parlava: «No, non so se ha detto che l'aereo andava *in* Italia oppure *verso* l'Italia, ma questo punto è chiaro, dice che erano gli americani a volerlo tirare giù...».

domenica 7/lunedì 8 gennaio 1990 la Repubblica

Il jet Itavia e il Mig 23, la pista americana e un silenzio durato troppo a lungo: le novità nelle rivelazioni di Gheddafi

"Battaglia aerea intorno al Dc9"

Americani e libici nel cielo di Ustica

Il leader di Tripoli ha parlato dell' abbattimento di un suo aereo, ma non ha specificato se si tratta di quello precipitato in Sila

di FRANCO SCOTTONI

ROMA – Il colonnello Gheddafi ha rilanciato l'accusa agli Stati Uniti di aver abbattuto il DC 9 Itavia, il 27 giugno 1980. Le sue dichiarazioni non sembrano veritiere, soprattutto se si considera che l'accusa contro le forze aeree americane fu formulata per la prima volta lo scorso anno e non, come invece sarebbe stato più logico, all'indomani della tragedia di Ustica. Ma nel contesto delle sue dichiarazioni, a parte le abituali espressioni anti-Usa, c'è un nuovo elemento che fa tornare di attualità la ricostruzione di quella tragedia, così come è filtrata attraverso alcune indiscrezioni di ex agenti dei servizi segreti italiani. Si tratta della dichiarazione di Gheddafi secondo la quale, oltre al DC9 Itavia con 81 persone a bordo, quella sera fu abbattuto anche un jet libico.

L'unico aereo di Tripoli caduto sul territorio italiano è il Mig 23 trovato sui monti della Sila il 18 luglio '80 cioé a distanza di venti giorni dalla sciagura di Ustica. La vicenda di questo jet, sfuggito completamente all'avvistamento dei nostri centri radar, è stata motivo in passato di grosse contestazioni. La certezza che sia caduto il 18 luglio non è stata mai raggiunta e la versione ufficiale sulle cause del suo abbattimento, fornita dalle autorità libiche, non ha convinto gli esperti.

Ezzedan Koal era un ufficiale, istruttore di piloti per aerei da caccia, e secondo le autorità di Tripoli, la mattina del 18 luglio '80 alla guida di un Mig 23, durante un'azione di addestramento, fungeva da lepre nei confronti di altri due caccia amici che lo inseguivano. Sarebbe stato colto, al largo di Bengasi, da un infarto e il suo aereo senza guida ha attraversato il Mediterranneo e si è schiantato sulla Sila in località «Timpa della Magara». Nessuno durante il lungo tragitto lo ha avvistato, i radar a terra e a bordo delle navi non lo hanno individuato, le autorità libiche non hanno lanciato «Sos» per chiedere un eventuale soccorso al caccia che viaggiava con il pilota senza vita. Questo scenario appare già strano, ma quello che accadrà successivamente ha dell'inverosimile.

All'epoca, l'aereo caduto viene circondato per un raggio di cinque chilometri dalle forze dell'ordine, nessuno può avvicinarsi. L'ufficiale sanitario di Castelsilano è uno dei pochi a vedere il cadavere del pilota libico e stando alle pietose condizioni della salma ne suggerisce il seppellimento. La sepoltura viene eseguita rapidamente, ma due giorni dopo il magistrato di Crotone ordina che il cadavere sia messo a disposizione dei medici legali per l'autopsia. Quest'ultima viene effettuata dai professori Erasmo Rondanelli e Anselmo Zurlo che dichiareranno pubblicamente nei mesi successivi che esistono elementi tali da far ritenere che la morte sia avvenuta non il 18 luglio ma almeno quindici giorni prima.

Il colonnello Gheddafi pretende ed ottiene che i resti dell' aereo siano restituiti alla Libia ed anche la salma del pilota viene inviata a Tripoli. Tutto avviene nella massima «discrezione», scavalcando leggi e disposizioni giudiziarie. Perché la Libia non accusa gli Usa di aver abbattuto un suo aereo? I dubbi su un eventuale coinvolgimento del Mig 23 con la sciagura di Ustica vengono respinti dalle autorità militari e da alcuni politici. Alla magistratura non vengono consegnate le foto dell'aereo né quelle del pilota al momento del suo ritrovamento.

Ora Gheddafi parla dell'abbattimento di un jet libico da parte di aerei americani ma non spiega se si tratta del Mig 23 né tanto meno quale compito avesse il caccia sul cielo di Ustica, la sera del 27 giugno '80. Il colonnello libico ha detto anche che il suo aereo personale, un «Boeing», era in volo nei cieli italiani per raggiungere un'ignota destinazione per essere sottoposto ad alcune riparazioni. Purtroppo le autorità militari italiane non hanno ancora fatto pervenire al giudice istruttore Domenico Bucarelli e alla «Commissione stragi» i piani di volo degli aerei in transito quella notte. L'unica ipotesi che si può avanzare è quella fornita al magistrato dal maresciallo Salvatore Loi del centro radar di Marsala che ha ricordato che la sera del 27 giugno era previsto un piano di volo Tripoli-Varsavia.

Quest'ultima ipotesi contrasta, però, con ogni logica militare. Se, come afferma Gheddafi, gli americani volevano abbattere il suo aereo credendo che lui fosse a bordo, non si capisce come possono aver sbagliato il bersaglio colpendo il DC 9 Itavia. Il «Boeing» libico volava da sud verso nord, cioè nella direzione completamente opposta all'aereo italiano che si apprestava ad atterrare a Palermo proveniente da Bologna.

In conclusione le dichiarazioni di Gheddafi rilanciano l'ipotesi che il Mig 23, dotato di missili «Advanced Atol» a guida radar, sia implicato nella vicenda di Ustica e fino a quando il colonnello non spiegherà quale jet libico fu abbattuto quella sera e quali prove può fornire sulle responsabilità degli americani, le sue sortite non servono per stabilire la verità di quella sciagura.

la Repubblica
domenica 7/lunedì 8 gennaio 1990

Il dc Casini ha chiesto la convocazione dell'ambasciatore libico in commissione

La reazione Usa "Non commentiamo i suoi proclami..."

di DANIELE MASTROGIACOMO

ROMA – Poche e caute reazioni alla «verità» di Gheddafi sul giallo di Ustica. Reazioni sdegnate, commenti sarcastici, ma anche considerazioni piene di amarezza da parte dei familiari delle 81 vittime del Dc 9 Itavia da dieci anni impegnati in una battaglia a dir poco allucinante. Convocando decine di giornalisti a Tripoli, il colonnello ha fatto sapere al mondo la sua versione sulla più controversa tragedia dell'aviazione civile. Ha accusato senza mezzi termini gli Stati Uniti, responsabili, a suo parere, di aver abbattuto sia il velivolo dell'Itavia, in volo da Bologna a Palermo, sia un jet libico. Non ha specificato quale, ma tutto lascia ritenere che si tratti del Mig 23 schiantatosi sulle pendici della Sila. Gheddafi ha spiegato anche il movente del doppio attacco, sostenendo che l'obiettivo, in realtà, era proprio lui, in quel momento diretto *verso* l'Italia.

La versione non è nuova. Anzi. Il nostro stesso giornale, lo scorso anno offrì uno scenario di quel che accadde la sera del 27 giugno del 1980 molto simile a quello adesso suggerito dal leader libico. Nessuno smentì, né confermò le circostanze descritte. Nemmeno gli Stati Uniti, sospettati di aver avuto un ruolo non secondario in tutta la vicenda. Stesso silenzio anche in questo caso. Solo una battuta da parte di un funzionario dell'ambasciata Usa a Roma: «Non siamo abituati a commentare i discorsi di Gheddafi. E soprattutto quando il tema è la tragedia di Ustica». Si sfoga Alfredo Galasso, parte civile per i familiari di Ustica: «Quello che mi amareggia è questa rincorsa a sostenere la veridicità di una versione o dell'altra. Il dato impressionante, inammissibile, è proprio questo. In Italia discutiamo continuamente attorno al fatto se Gheddafi ha ragione o meno, senza riuscire a imporre sul piano giuridico, parlamentare, giudiziario, governativo, che coloro che sanno dicano la verità. Sono dieci anni che tentiamo di aprire una breccia nel vergognoso muro di omertà. Non si è mai delineata la volontà di andare fino in fondo. Evitiamo di affondare il coltello nella vera piaga di tutta la vicenda: cioè che chi conosce i fatti si assuma la sua responsabilità».

Otto anni di istruttoria, tre distinte perizie, il recupero della carlinga del Dc 9 nella fossa del Tirreno, un'indagine governativa sul piano internazionale, una interna all'Aeronautica militare e tre mesi di audizioni davanti alla commissione parlamentare sulle stragi e il terrorismo non sono riusciti a ottenere alcun risultato.

L'unica certezza, sebbene contestata, è il tipo di ordigno che ha provocato l'abbattimento del velivolo Itavia: un missile aria-aria a guida radar. Nessuno ovviamente è in grado di sostenere chi lo abbia lanciato, ma il dato ha finito per spazzare il campo da mille illazioni. Ha escluso che il jet sia precipitato per un cedimento delle strutture, così come l'esplosione sia stata provocata da un ordigno posto all'interno del Dc 9. Ma gli sforzi della magistratura e della commissione stragi non sono riusciti a individuare le singole responsabilità istituzionali. Nessuno ha mai saputo nulla, tutti si sono comportati in modo ineccepibile. E se ci sono state delle omissioni, se sono state distrutte prove, se la burocrazia militare e ministeriale ha rallentato il lavoro degli inquirenti, si è sempre trattato di innocenti errori.

L'onorevole Ferdinando Casini, dc, vicepresidente della commissione Stragi, ha chiesto che l'organismo convochi l'ambasciatore libico in Italia «per richiedere l'esibizione degli elementi probatori su cui Gheddafi dice di fondare la sua interpretazione degli avvenimenti». E questo per un duplice motivo. Primo: sentire direttamente dal rappresentante del colonnello i termini precisi della «verità». Secondo: ottenere le famose prove che Gheddafi da molto tempo sostiene di avere a sostegno delle sue accuse. «Se poi, come da più parti si pensa, questi elementi non si evidenziano perché non esistono», afferma ancora Casini, «avremo una ulteriore conferma del fatto che il regime libico non esita a strumentalizzare anche i morti di Ustica per le sue sceneggiate internazionali». Anche il presidente del gruppo socialdemocratico alla Camera, Filippo Capria, ha chiesto che il governo convochi l'ambasciatore libico per «avere una spiegazione e soprattutto per ottenere l'esibizione delle prove su cui il colonnello fonda le sue dichiarazioni». Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione familiari vittime di Ustica, è delusa e scoraggiata: «Non c'è niente di poco verosimile in quello che ha detto Gheddafi. Comunque, vero o non vero, credo che il governo italiano e il parlamento ci facciano una gran brutta figura. E' dal 16 marzo 1989 che si sa con certezza che è stato un missile eppure il governo e il parlamento non sono riusciti a indicare i responsabili, né a far parlare i servizi segreti».

la Repubblica
martedì 9 gennaio 1990

"La nostra indagine sul Dc9 è in corso"

La Libia promette rivelazioni su Ustica

nostro servizio

ROMA – La commissione nominata dalla Libia per indagare sulla tragedia del Dc-9 di Ustica è al lavoro e «sta per completare l'inchiesta tecnica e formale». Lo annuncia, citando una «fonte ufficiale» del ministero degli Esteri del governo di Gheddafi, l'agenzia libica «Jana». Secondo la stessa fonte, la commissione «in seguito, e al momento opportuno», diffonderà i risultati dell'indagine ed è anche «intenzionata a collegarsi con le autorità italiane competenti su questo incidente per chiarire alcune questioni».

Il comunicato della «Jana» è una risposta alla nota diffusa domenica dalla presidenza del consiglio dei ministri a proposito di quanto affermato, venerdì, a Tripoli, da Gheddafi. Il leader della Giamahiria disse che quella sera del 27 giugno 1980, il Dc-9 dell'Itavia con 81 persone a bordo fu abbattuto dagli americani per errore: i caccia statunitensi colpirono l'aereo civile convinti che si trattasse dell'aereo personale di Gheddafi: «Gli americani – disse il leader libico – pensavano che io fossi là».

Nella sua nota di domenica, la presidenza del consiglio ha ricordato che fin dal novembre del 1988 la Libia, attraverso il maggiore Jallud, parlò di un coinvolgimento americano nella strage di Ustica e che, nell'ottobre scorso, il giudice istruttore Bucarelli incaricò l'ambasciatore italiano a Tripoli di acquisire per rogatoria tutte le notizie che potessero contribuire all'accertamento della verità. Fu allora che la Libia annunciò la costituzione di un organismo inquirente ad hoc. Una commissione «del cui operato – ha sottolineato la nota della presidenza del consiglio – non sono state tuttora comunicate le risultanze».

Con la nota di ieri, la «Jana» risponde che la commissione è stata effettivamente costituita, che ha cominciato a lavorare, e che intende collaborare con le autorità italiane. Si tratterà di vedere quando la Libia riterrà che sia venuto «il momento opportuno» di cui parla la fonte citata dalla Jana.

Sulla polemica ha intanto preso posizione il senatore democristiano Manfredi Bosco, membro della «Commissione stragi», che ha definito le dichiarazioni di Gheddafi «prive di qualsiasi prova» e «completamente incredibili». In un articolo che viene pubblicato oggi sul *Popolo*, entrando nel merito della ricostruzione dei fatti diffusa a Tripoli, Bosco sostiene che se veramente il boeing del leader libico era diretto in Italia per riparazioni, «le autorità italiane e le ditte competenti avrebbero dovuto esserne preventivamente informate». Il senatore della Dc inoltre domanda perchè mai gli americani avrebbero dovuto credere che Gheddafi viaggiasse su un aereo da riparare. Infine Bosco sostiene che il velivolo «codice 56» (una delle misteriose tracce radar che compaiono nello scenario della tragedia) non ha nulla a che vedere con la strage e afferma che la stessa tesi dell'abbattimento dell'aereo a opera di un missile ancora non è stata dimostrata («Siamo solo in presenza di una ipotesi avanzata da alcuni periti»).

Domani, intanto, la Commissione stragi riprende le sue audizioni. Saranno sentiti alcuni degli addetti al III Roc di Martinafranca, il centro aereo della difesa meridionale da cui dipendono i radar di Licola e di Marsala. Tra gli altri sarà ascoltato il capitano Giovanni Smelzo che, secondo documenti della stessa Aeronautica, la sera della tragedia si rivolse all'ambasciata statunitense. Secondo la versione ufficiale, il capitano intendeva chiedere la collaborazione di mezzi Usa nelle operazioni di soccorso.

la Repubblica
mercoledì 17 gennaio 1990

Un ufficiale dell'Aeronautica: "Informai il mio superiore e il magistrato inquirente"

"Fu subito chiaro che il Dc-9 era esploso sul cielo di Ustica"

Aerei Usa nello scenario della tragedia

di GIOVANNI MARIA BELLU

ROMA – Aerei militari statunitensi volavano nel cielo di Ustica la sera della tragedia del Dc-9 Itavia. Ci sono voluti dieci anni e ieri, per la prima volta, un ex ufficiale dell'Aeronautica ha confermato questa circostanza sempre ufficialmente smentita. Ma Guglielmo Lippolis, che il 27 giugno 1980 comandava il soccorso aereo del centro di difesa di Martinafranca, ha detto anche qualcosa di più: nei giorni successivi all'incidente, mentre stava per essere lanciata l'ipotesi del «cedimento strutturale», un giudice e un alto ufficiale avevano elementi di fatto per pensare all'esplosione in volo. Cioè all'ipotesi che, continuamente smentita, sarebbe emersa ufficialmente solo anni dopo.

Il colonnello Guglielmo Lippolis, oggi in pensione, ha risposto alle domande dei parlamentari della Commissione stragi con una franchezza a cui non si era abituati. Dalla sua testimonianza, secondo i commissari del Pci Francesco Macis e Antonio Bellocchio, emergono «elementi di sconvolgente novità», e scaturiscono domande «sulla responsabilità delle autorità politiche amministrative e giudiziarie che non smentirono e anzi lasciarono accreditare l'ipotesi del cedimento strutturale: perché si nascose la verità? Chi si volle coprire? Chi ideò e diresse l'operazione di copertura?».

Il colonnello, già nel corso dell'inchiesta condotta lo scorso anno all'interno dell'Aeronautica, aveva detto che fin dai momenti successivi alla tragedia fu possibile dedurre che il Dc9 era caduto in seguito a una esplosione. Sostenevano questa ipotesi le condizioni dei cadaveri («alcuni integri, altri a pezzi») e dei reperti («alcuni sedili erano parzialmente bruciati e avevano brandelli di carne, altri no»). Il sottufficiale, nel luglio dell'80, manifestò la sua convizione sia nel corso di un interrogatorio cui fu sottoposto dal sostituto procuratore di Palermo Guarino che in una conversazione col comandante del centro di Martinafranca, il generale Mangani. Una circostanza, ha sottolineato il verde Marco Boato, alla quale lo stesso Mangani, interrogato dalla Commissione stragi, non ha fatto riferimento. Lo scorso 24 ottobre, l'ufficiale disse che, una volta esclusa la collisione con altri aerei, si convinse che l'incidente fosse stato causato da un «cedimento strutturale». Si convinse, insomma, dell'ipotesi che, in quegli stessi giorni, il colonnello Lippolis escludeva categoricamente.

Sul punto ieri l'ex ufficiale è stato chiarissimo: «Sapevo – ha detto – che l'aereo era stato completamente revisionato. E poi quando avviene un cedimento strutturale non si trovano brandelli di pelle sui sedili». Un'altra conferma delle sue convinzioni il colonnello l'ebbe, sempre nei giorni successivi all'incidente, quando a Martinafranca gli fu mostrato il tracciato del radar di Ciampino da cui risultava che il Dc-9 non si era disintegrato in volo ma si era spezzato in tre parti. C'era insomma più d'un elemento per escludere, fin dal principio, il cedimento strutturale.

E anche della presenza di caccia militari statunitensi si ebbe notizia quasi nell'immediatezza del fatto. Il deputato della Sinistra indipendente Sergio De Julio ha ricordato che la segnalazione di queste attività fu comunicata a Martinafranca dal radar civile di Roma-Ciampino alle 22,27 (ottantanove minuti dopo l'incidente) e annotata nel «quaderno di stazione», il diario in cui, momento per momento, venivano registrate le attività svolte nel centro militare. «Lei ricorda se si parlò di traffico aereo statunitense?», ha domandato De Julio. «Credo di sì – è stata la risposta – ma non gli fu data più di tanta rilevanza». Un'indifferenza motivata, secondo l'ex ufficiale, dal fatto che allora il traffico di aerei militari delle forze alleate era intensissimo. De Julio ha segnalato un'altra stranezza: nel «quaderno di stazione» la parte in cui si parla dell'attività aerea statunitense è l'unica scritta in stampatello.

E' molto probabile che si tratti d'una circostanza banalissima. Ma in uno scenario di continue reticenze, e di fatti confermati solo quando è ormai impossibile negarli, anche simili fatterelli finiscono col suscitare sospetto. Proprio ieri mattina, il «Comitato per la verità su Ustica», ha deciso di scrivere un libro bianco sul ruolo avuto dalle istituzioni in questa vicenda.

Nella mattinata, Adulio Ballini e Fulvio Salmè, due degli ufficiali sotto inchiesta penale, non hanno risposto alle domande dei commissari. Era una loro facoltà, in quanto imputati in un procedimento sugli stessi fatti. Ma la scelta di tacere è stata valutata negativamente dal presidente Libero Gualtieri che, per aggirare l'ostacolo formale, aveva proposto di procedere a un interrogatorio libero.

Intanto all'elenco degli ufficiali sotto inchiesta si sono aggiunti due nomi. Accogliendo la richiesta del Pm Santacroce, il giudice istruttore di Roma Vittorio Bucarelli ha inviato un mandato di comparizione al colonnello Aurelio Mandes e al maresciallo Pietro Tessitore per «soppressione di atti veri». Entrambi lavoravano al radar di Licola nel settembre dell'84 quando il registro con le trascrizioni dei dati sulla sera del 27 giugno fu distrutto.

☐ la Repubblica
venerdì 19 gennaio 1990

L'ha deciso tra contrasti la commissione stragi

Dossier parlamentare sulla tragedia di Ustica

ROMA – Il Parlamento tornerà a occuparsi della tragedia di Ustica. L'ufficio di presidenza della commissione stragi ieri ha deciso di inviare a Camera e Senato una pre-relazione che farà il punto del lavoro svolto negli ultimi mesi. Il documento, che sarà elaborato dal presidente della commissione, Libero Gualtieri (Pri), sarà una «fotografia» e una sintesi delle audizioni di politici, militari, tecnici.

La decisione è stata contrastata. Non è stato messo in discussione il proposito, unanimemente condiviso, di mettere un punto fermo dopo mesi di lavoro, ma il metodo con cui andare avanti. Altre audizioni, infatti, sono in programma. Quelle di ufficiali che, la sera del 27 giugno del 1980, lavoravano nei centri del sistema difensivo nazionale, di esperti che hanno tentato di ricostruire quanto accadde esaminando i reperti e i tracciati radar, ma anche di esponenti delle alte gerarchie militari e di politici: il capo di stato maggiore dell'Aeronautica, Franco Pisano (nella cui audizione furono ravvisate alcune contraddizioni), ed ex ministri, a partire dal socialista Lelio Lagorio, responsabile del dicastero della Difesa al tempo dei fatti.

Nella commissione stragi si confrontano due orientamenti: c'è chi vorrebbe giungere a una conclusione rapida, riducendo al minimo il calendario delle ulteriori audizioni, e chi invece vorrebbe andare avanti fin dai prossimi giorni, anche durante l'elaborazione della pre-relazione.

Il primo orientamento è stato espresso dal democristiano Pierferdinando Casini, vicepresidente della commissione stragi: «Le audizioni – ha detto – sono finalizzate ad accertare i fatti riguardanti il disastro di Ustica: non possiamo pensare che un carosello interminabile di audizioni sia un fatto utile per la stessa dignità istituzionale. Se esisteranno aspetti da approfondire lo faremo con rispetto ma cercando di dare ordine procedurale a un'attività che, in caso contrario, rischia di essere confusa e pasticciata». Casini, in sostanza, propone di sfrondare il programma dei lavori e di attendere i risultati della pre-relazione prima di procedere alla seconda fase.

Diverso il metodo proposto dai comunisti. Il capogruppo Francesco Macis, dopo aver giudicato positivamente la decisione di fare un punto sul lavoro svolto, ha aggiunto: «Questo fatto non significa la fine dell'inchiesta, che continua. Abbiamo chiesto che fin dalla prossima settimana si decida sul calendario, effettuando le audizioni già decise e predisponendo le nuove».

☐ la Repubblica
venerdì 16 febbraio 1990

Prime reazioni: cautela in casa democristiana e soddisfazione dei comunisti

Ma Formica respinge le accuse

Gualtieri ha detto che l'attuale responsabile delle Finanze avrebbe taciuto al Parlamento una confidenza attendibile secondo la quale ad abbattere il Dc-9 dell'Itavia era stato un missile. Il ministro adesso replica documenti alla mano

nostro servizio

ROMA – La prerelazione di Gualtieri ha sostanzialmente soddisfatto i componenti della commissione «stragi». Moderatamente i democristiani (che prendono le distanze sottolineando che alcuni dei giudizi del presidente sono personali), pienamente i comunisti (secondo i quali la commissione deve riferire immediatamente al Parlamento). Dura e risentita la reazione del ministro delle Finanze Rino Formica. Accusato da Gualtieri di aver tenuto il Parlamento all'oscuro d'una attendibile confidenza secondo cui il Dc-9 dell'Itavia era stato abbattuto da un missile, Formica risponde con due documenti tratti dagli atti parlamentari.

Il primo è un suo intervento fatto alla Camera il 17 dicembre del 1980, alcuni mesi dopo la tragedia: «Credo che quella del missile – si legge nella trascrizione del discorso dell'allora ministro dei Trasporti – resti una ipotesi più probabile delle altre». Nella prerelazione di Gualtieri si afferma invece che Formica, oltre a non aver informato il Parlamento, non trattò come «prevalente» la tesi del missile.

Quanto al contenuto della confidenza (che gli fu fatta dall'allora presidente del Registro aeronautico, il generale Rana), Formica la definisce «non documentata ed espressa in maniera dubitativa» e aggiunge che comunque, sulla base di essa, «evitò al Senato di commettere l'errore di accettare la mozione Gualtieri». E' il secondo degli atti parlamentari allegato alla replica del ministro delle Finanze: una mozione, il cui primo firmatario è l'attuale presidente della commissione «stragi», in cui si critica l'inefficienza dell'Itavia e si afferma che l'aereo si era «disintegrato» in volo. «Se l'ordine del giorno Gualtieri fosse stato approvato – dice Formica – probabilmente sarebbe stata messa una pietra tombale sull'episodio».

Per il capogruppo democristiano in commissione, Lucio Toth, il documento Gualtieri rappresenta una fotografia piuttosto fedele dei fatti emersi in mesi di lavoro. «Il gruppo della Dc – ha aggiunto – esaminerà la parte che contiene valutazioni che allo stato sono da considerare 'personali' del presidente. Dall'insieme emergono certamente ritardi e inadempienze dei vari organi dello Stato che avrebbero dovuto accertare la verità. Su un punto concordo pienamente: il compito della commissione non è accertare le cause degli eventi ma le ragioni dei ritardi e delle disfunzioni».

Gualtieri non l'ha definita una «relazione» (ha parlato infatti di «comunicazione») ma così la chiamano i comunisti Francesco Macis e Antonio Bellocchio secondo i quali «la relazione contiene una precisa ricostruzione dei fatti relativi al disastro di Ustica e degli accertamenti svolti dalla commissione parlamentare. Dagli elementi acquisiti – dicono Macis e Bellocchio – emergono le gravi responsabilità politiche dei ministri, e quelle dei dirigenti dei servizi e dei comandi militari intervenuti nelle diverse fasi della vicenda di Ustica». Dopo aver detto che ora la questione va affrontata dal Parlamento, i due esponenti del Pci affermano la necessità che la commissione «si dia un preciso programma di lavoro e superi le resistenze di quei settori della maggioranza che puntano all'insabbiamento dell'inchiesta».

Il verde Marco Boato distingue, all'interno della prerelazione, l'esposizione dei fatti dalle conclusioni. Soddisfatto per la prima, si dice deluso per le seconde: «Non è plausibile attribuire a carenze legislative, che pure esistono, il quadro allucinante di deviazioni, silenzi, omertà e complicità che è emerso dall'inchiesta parlamentare». Secondo Boato, l'indagine deve andare avanti per chiarire le responsabilità politiche.

Il radicale Massimo Teodori critica l'eccessiva «diluizione» dei temi nel documento di Gualtieri e sostiene che tutti i ministri della Difesa che si sono succeduti dall'80 a oggi vanno interrogati: «Non è pensabile che una commissione parlamentare indaghi sui militari e sui bassi livelli civili e non metta il naso, come suo dovere, sulle responsabilità dei politici. Perchè – chiede Teodori – Gualtieri non spende una parola su questa importantissima parte mancante?». Deluso per le conclusioni anche il missino Staiti.

Il nodo da sciogliere è ora quello del futuro dell'indagine.

☐ la Repubblica
venerdì 16 febbraio 1990

il giallo di Ustica

L'accusa del presidente della commissione stragi Gualtieri: "Le istituzioni non fecero il loro dovere" Le responsabilità dell'aeronautica e dei servizi segreti

Così lo Stato ha mentito sulla tragedia di Ustica

di GIOVANNI MARIA BELLU

ROMA – Un duro atto d'accusa, 97 pagine di interrogativi, e alla fine – quasi dieci anni dopo la tragedia del Dc-9 di Ustica – una sola certezza: «Se si fosse operato con energia fin dall'inizio, per collaborare attivamente a ricercare la verità dei fatti, oggi si avrebbe un'altra situazione». Ma Libero Gualtieri, repubblicano, presidente della commissione parlamentare «stragi», non ha limitato a una constatazione il suo giudizio sull'indagine svolta nei mesi scorsi. Delle stranezze e delle omissioni di questa storia infinita, ha indicato i protagonisti: l'Aeronautica militare, i servizi segreti, alcuni uomini di governo. Politici che avevano un ruolo di responsabilità al tempo dei fatti, come i ministri socialisti Lelio Lagorio (che allora era alla Difesa) e Rino Formica (che ricopriva il dicastero dei Trasporti), militari che condussero una indagine «a tesi». Un'indagine nella quale, benchè ci fossero elementi di sospetto, l'ipotesi del missile doveva assolutamente restare fuori.

Gualtieri aveva un compito difficilissimo. Sul piano tecnico come sul quello politico. Doveva non solo sintetizzare 25.000 pagine e 105 ore e 50 minuti di audizioni, non solo conciliare le valutazioni sue, di presidente d'un organismo parlamentare, con un'inchiesta giudiziaria ancora in corso: doveva anche, e soprattutto, mettere un punto fermo in una inchiesta parlamentare di cui non sono chiari gli sviluppi possibili. Si fronteggiano, infatti, tendenze diverse: da chi vorrebbe andare rapidamente a una conclusione dei lavori a chi, all'opposto, vorrebbe estendere l'indagine ad altri politici e ad altri generali.

La «Commissione bicamerale d'inchiesta sul terrorismo e sulla mancata individuazione dei responsabili delle stragi» – organismo unico in Europa – ebbe l'incarico di occuparsi *anche* del «caso Ustica» l'11 maggio dell'88 e poco più d'un anno dopo, il 6 giugno dell'89, avviò i lavori. Da allora, a Palazzo San Macuto, due passi da Montecitorio, la tragedia del Dc-9 è stata raccontata da ventinove autorevoli testimoni, in prevalenza militari. Tra loro, gli attuali capi di Stato maggiore della Difesa, Mario Porta, e dell'Aeronautica, Franco Pisano. L'indagine, ha detto Gualtieri nella sua prerelazione, «non è stato semplice ed è stata faticoso». Non si trattava di chiarire se il Dc-9 è stato abbattutto da un missile o da una bomba (compito, questo, della magistratura). Si trattava e ancora si tratta di capire se l'apparato istituzionale ha funzionato come doveva. E la prerelazione di Gualtieri – benchè molto cauta nelle conclusioni che si limitano a denunciare carenze legislative – dà un risposta negativa chiara e netta: le istituzioni non fecero il loro dovere. E, anzi, peggio: nelle istituzioni c'è anche stato chi si è adoperato perchè non funzionassero.

I servizi segreti. E' la parte più scabrosa di questa tragedia. Ascoltato il 6 luglio dell'89, l'ex ministro della Difesa Lelio Lagorio disse di non aver attivato i servizi d'informazione, pur avendo dato l'ordine di «rivoltare la Difesa come un guanto». Spiegò di aver agito così perchè riteneva i servizi «deboli, male organizzati, privi di tecnologie, senza credibilità negli affari internazionali». Ma, commenta Gualtieri, «Lagorio non poteva non sapere che il Sismi non solo era stato attivato ma che aveva avuto un ruolo assai rilevante nella vicenda. Quella di Lagorio – aggiunge – apparve alla Commissione una posizione strana e abbastanza inspiegabile. In un primo momento avemmo difficoltà a decifrarla». Tuttavia, secondo il presidente, una spiegazione oggi è possibile, e sta in un'altra frase dello stesso ex ministro della Difesa: «Io ho lavorato solo con gli Stati maggiori». «Questo significa – commenta Gualtieri: «che la linea ufficiale fu quella dell'Aeronautica, che Lagorio si identificò in questa, e che i servizi si attivarono per conto loro per conoscere situazioni che l'Aeronautica militare e il ministro della Difesa volevano tenere sotto controllo totale».

La «linea dell'Aeronautica». Si creò dunque un conflitto tra il Sismi, servizio segreto militare, diretto allora dal generale Santovito, che un anno dopo sarebbe comparso negli elenchi della P2, e il Sios (servizio d'informazione interno) dell'Aeronautica. Il Sismi «si diede da fare per leggere le registrazioni radar e per valutarle autonomamente». «Ci riuscì – dice Gualtieri – certamente prima della magistratura che lo potè fare, per i nastri del radar di Marsala, solo l'11 novembre». Sulle conclusioni che il Sismi trasse, Gualtieri lascia l'interrogativo aperto, ma ricorda che i nastri di Roma-Ciampino, cioè di un radar del traffico civile, fin dal primo momento non avevano escluso l'ipotesi del missile e avanza il sospetto che i servizi segreti volessero verificare se risultava qualcosa di simile nel radar militare di Marsala.

E' in questo contesto che viene inquadrato il fastidio del Sios Aeronautica, diretto dal generale Zeno Tascio, per le intromissioni del Sismi. Il Sios voleva contrastare in ogni modo «l'ipotesi missilistica». Ciò non significa, naturalmente, che il Sismi volesse affermarla: si limitava a depistare. Gualtieri in proposito ricorda un'affermazione del generale Notarnicola, capo del controspionaggio Sismi all'epoca dei fatti: «Le iniziative assunte dalla Divisione per portare avanti inchieste approfondite su Ustica furono sistematicamente bloccate o contrastate da Santovito». Per quali fini? E' un'altra domanda senza risposta.

Certo è che l'Aeronautica si chiuse in una posizione «negativa ed egoistica» nel suo deciso negare la tesi del missile: nel dicembre dell'80 diffondeva circolari in cui invitava perfino lo Stato maggiore della Difesa a seguire la stessa linea. E ciò avveniva benchè fin dal mese precedente un esperto americano, John Macidull, dopo aver esaminato i dati del radar, avesse detto che, al 99%, l'aereo era stato abbattutto da un caccia militare. E benchè da subito, con l'esame dei primi reperti recuperati, si fosse capito che la tesi del cedimento strutturale era priva di fondamento e che l'aereo era esploso.

La prudenza dell'Aeronautica sul ruolo dei servizi interni nell'affermazione della «tesi antimissilistica» trova conferma in altre circostanze. Per esempio nei due interrogatori del generale Zeno Tascio, ex comandante del Sios, che prima disse che il servizio interno aveva avuto un ruolo «del tutto marginale», poi cominciò a descrivere un ruolo ben più attivo. O anche in una affermazione dell'attuale capo di Stato maggiore, generale Franco Pisano, secondo il quale, nell'88, quando preparò su richiesta dell'allora ministro della Difesa Zanone la relazione sul caso Ustica, non sentì la necessità di consultare il Sios. Affermazione definita da Gualtieri «difficilmente comprensibile, al limite dell'accettabilità».

Il «caso Lagorio-Formica». E' un altro aspetto della polemica sul missile. Il caso si apre nel maggio dell'88 quando, in una intervista all'*Espresso*, l'attuale ministro delle Finanze Formica rivela i contenuti d'una sua conversazione telefonica, avvenuta poche ore dopo l'incidente, col generale Saverio Rana, allora presidente del Registro aeronautico italiano. Rana, racconta Formica al settimanale, disse che da un'analisi dei tracciati radar risultava che il Dc-9 era stato avvicinato da un caccia e abbattuto da un missile. Il ministro, interrogato l'estate scorsa dalla commissione, precisò di aver riferito la circostanza a Lagorio ai primi di luglio dell'80. Poi aggiunse che di Rana aveva piena fiducia: «E' per questo che, rispondendo in Parlamento alle interrogazioni dei partiti, affermai che l'ipotesi del missile rimaneva più forte delle altre». Formica, inoltre, sostenne di aver informato del colloquio con Rana il solo Lagorio, in occasione di un incontro avvenuto ai primi del luglio '80 (Lagorio ha confermato, ma ha detto di aver preso come una «fantasticheria» il

racconto del collega). Commenta Gualtieri: «Formica non informò il Parlamento di quanto gli aveva detto Rana. E non è nemmeno vero che in base all'informazione ricevuta abbia detto nelle varie udienze 'che l'ipotesi del missile rimaneva la più forte'».

I documenti scomparsi. Nella sparizione di tracciati radar, nell'impossibilità di ricostruire ordini di servizio credibili e anche nella consapevolezza tecnica (emersa in più di una audizione) della possibilità di manipolare le registrazioni, c'è il vero mistero di Ustica. Si è molto discusso di leggi e regolamenti che consentono la distruzione di determinati documenti dopo un certo numero di anni, si è parlato anche della inadeguatezza degli ordini di sequestro fatti dalla magistratura. Ma Gualtieri, nella sua relazione, dà un durissimo giudizio morale che supera queste dispute giuridiche: «L'Aeronautica militare aveva il dovere primario di preservare ogni elemento di prova, senza bisogno che magistrati o inquirenti lo ordinassero». E ancora: L'Aeronautica non si è minimamente preoccupata di conservare, almeno fino alla conclusione delle inchieste, il materiale di documentazione che poteva avere interesse per le indagini in atto».

la Repubblica
sabato 17 febbraio 1990

Il ministro delle Finanze scrive alla Iotti e a Spadolini

Ustica, offensiva di Formica "Gualtieri ha sbagliato"

di GIOVANNI MARIA BELLU

ROMA – Sui lavori della commissione parlamentare «stragi» incombe un nuovo, delicato, caso politico. Rino Formica, attuale ministro delle Finanze e responsabile dei Trasporti dieci anni fa, ha inviato ai presidenti della Camera e del Senato, Iotti e Spadolini, una lettera in cui critica duramente il presidente della Commissione, Libero Gualtieri, repubblicano, per alcune affermazioni critiche nei suoi confronti contenute nella prerelazione sulla tragedia del Dc-9. Nel documento, Gualtieri, aveva censurato il comportamento di Formica. Ora il ministro delle Finanze fa altrettanto: «Chiedo ai presidenti della Camera e del Senato se è possibile che il presidente di una commissione parlamentare giunga a dare, almeno per quanto mi riguarda, una versione non corrispondente ai fatti».

La polemica nasce da una vicenda avvenuta nell'80 e rivelata nell'88 da Formica. L'esponente del Psi in una intervista disse di aver parlato, poche ore dopo la tragedia, col generale Saverio Rana, presidente del Registro aeronautico. Il generale disse al ministro che dall'esame dei tracciati radar risultava che il Dc-9 dell'Itavia era stato abbattuto da un missile.

La rivelazione gettò una nuova luce sinistra sul «caso Ustica». Ci si chiese perché mai la tesi del cedimento strutturale fosse andata avanti benché il responsabile dei Trasporti subito avesse avuto elementi tali da escluderla.

Interrogato la scorsa estate, Formica disse ai commissari che le rivelazioni di Rana (morto alcuni anni fa) gli erano apparse «opinioni e intuizioni» piuttosto che certezze, aggiunse di averne comunque parlato con l'allora ministro della Difesa e suo compagno di partito Lelio Lagorio. Quest'ultimo ha confermato la circostanza ma ha aggiunto di non aver dato peso al discorso del collega. Formica, invece, precisò di aver giudicato attendibile la confidenza del generale: «Avevo piena fiducia in lui ed è per questo che in Parlamento affermai che l'ipotesi del missile rimaneva più forte delle altre».

E' la versione che Gualtieri ha contestato: «Formica non informò il Parlamento di quanto gli aveva detto Rana. E non è nemmeno vero che in base all'affermazione ricevuta abbia detto che l'ipotesi del missile rimaneva la più forte. La rilettura sistematica di tutti i verbali di aula e di commissione ha portato a escludere questo».

Formica ha risposto con due documenti tratti dagli atti parlamentari. Un intervento alla Camera del dicembre dell'80 in cui indica come prevalente la tesi del missile e una interrogazione presentata il 3 luglio dello stesso anno da Gualtieri e altri parlamentari che, all'opposto, afferma la tesi del cedimento strutturale. La smentita, diffusa giovedì, ieri si è tradotta nella lettera alla Iotti e a Spadolini. Formica si dice amareggiato, stupito e «angosciato»: «Quanto avviene in questo momento mi rafforza un antico convincimento circa gli obiettivi che solitamente s'intendono raggiungere sollevando, attorno a casi delicati e difficili, polveroni dove tutto si confonde e tutti diventano uguali».

Di certo la lettera di Formica accresce i problemi politici all'interno della commissione «stragi». Dopo la prerelazione, è venuto il momento di decidere come andare avanti nell'inchiesta. Un punto controverso, che crea tensioni anche all'interno dei partiti. C'è chi vorrebbe chiudere rapidamente e chi, all'opposto, vorrebbe che fossero interrogati tutti i ministri della Difesa che si sono succeduti dall'80 a oggi. Ieri il senatore democristiano Domenico Rosati ha detto che è il momento di andare avanti («Bisognerà reagire alle consuete manifestazioni di furore militare») e il liberale Paolo Battistuzzi ha sostenuto che la commissione avrebbe raggiunto risultati migliori se, come il Pli aveva chiesto, avesse agito coi poteri dell'autorità giudiziaria.

I familiari delle vittime vedono nei depistaggi denunciati da Gualtieri la prova dei loro sospetti. Daria Bonfietti, presidente dell'associazione che raccoglie i parenti degli 81 morti, ha chiesto un intervento politico deciso e ha accusato il governo di aver fatto ben poco per accertare la verità».

Intanto prosegue l'indagine giudiziaria. Ieri sono stati interrogati gli ex dirigenti del Sismi Abelardo Mei e Pasquale Notarnicola. Quest'ultimo, responsabile del controspionaggio al tempo dei fatti, ha ribadito quanto disse alla commissione «stragi»: il servizio segreto, diretto allora dal piduista Santovito, sulla vicenda Ustica avviò una campagna di disinformazione. E' stato anche sentito il tenente colonnello Vincenzo De Angelis, responsabile dall'80 all'86 del radar di Licola.

☐ la Repubblica
venerdì 2 marzo 1990

il mistero di Ustica

Inviato alla commissione stragi un documento che respinge punto per punto le critiche del presidente Gualtieri: 'Non ci furono depistaggi'

Il teorema Aeronautica sulla strage di Ustica

di GIOVANNI MARIA BELLU

La tesi dell'Arma azzurra è che dopo la tragedia tutto si svolse secondo le regole. Respinte le critiche al generale Pisano, escluso qualunque conflitto tra i servizi d' informazione. Il Pci chiede a Martinazzoli d'invitare i militari a collaborare maggiormente.

ROMA – L'inchiesta parlamentare non ha intaccato le certezze dell'Aeronautica sul caso Ustica: tutto fu fatto nel migliore dei modi, gli enti militari in questo decennio hanno rispettato le regole. E se qualcosa non ha funzionato, la responsabilità può essere attribuita all'inadeguatezza dei mezzi, non a carenze di fedeltà e dedizione negli uomini.

E così oggi la commissione parlamentare «stragi», che dalla scorsa primavera s'affanna alla ricerca della verità sulla tragedia del Dc-9, discuterà la pre-relazione del suo presidente, il repubblicano Libero Gualtieri, avendo a disposizione un documento in più: il «teorema dell'Aeronautica», 31 cartelle, elaborate dallo stato maggiore, nelle quali le critiche al comportamento dei militari vengono confutate punto per punto.

Il documento che il comando dell' Arma azzurra ha inviato alla commissione «stragi» nei giorni scorsi, porta la data del 22 febbraio 1990, una settimana dopo la relazione Gualtieri, ed è anche nella forma, una controrelazione: la replica del tecnico puntiglioso al politico. Nelle pagine divise a metà da una linea verticale, frasi tratte dal documento dell'organismo parlamentare vengono messe a confronto con le risposte dei militari. La prerelazione viene sezionata, passata al setaccio, talvolta «presa in castagna» sui particolari, talaltra chiosata in prima persona dagli ufficiali chiamati in causa. Come il generale Zeno Tascio, comandante del servizio informativo interno (Sios) al tempo della tragedia, che si duole perché Gualtieri avrebbe alterato «il senso e la sostanza» di alcune sue dichiarazioni. O come il capo di Stato maggiore della Difesa, ammiraglio Mario Porta, che interviene per assicurare che, conclusa l'inchiesta giudiziaria, le azioni disciplinari per eventuali errori o omissioni riprenderanno.

Errori e omissioni, confusioni e leggerezze. Comportamenti che, cioè, rientrano nella specie della colpa. Perché il dolo, la volontà del depistaggio, sono esclusi categoricamente. Anzi, nemmeno presi in considerazione come possibilità individuali. A tratti, la «controrelazione» appare un serrate le file corale, un richiamo alla dignità di corpo. Proprio ieri il senatore Francesco Macis, capogruppo del Pci alla commissione «stragi», ha chiesto al ministro della Difesa di intervenire «perché i vertici militari collaborino nella ricerca della verità e non persistano nella contrapposizione all'attività dell'autorità giudiziaria e della commissione parlamentare». E' uno dei nodi che oggi la commissione deve tentare di sciogliere.

Su uno degli aspetti più delicati della prerelazione Gualtieri – le critiche all' attuale capo di Stato maggiore dell'Aeronautica generale Franco Pisano – la risposta è secca. Gualtieri aveva definito «difficilmente comprensibile, al limite dell'accettabilità» il fatto che Pisano avesse sostenuto di non aver mai interpellato il Sios durante l'elaborazione della relazione richiestagli, nel maggio dell'89, dall'allora ministro della Difesa Zanone. L'Aeronautica replica dicendo che tale osservazione aveva già avuto una risposta nel novembre dell'89, con una «scheda» inviata all'organismo parlamentare: gli ufficiali incaricati da Pisano «selezionarono e sottoposero alla sua attenzione solo parte del materiale fatto pervenire dagli Enti originatori, tenendo conto delle finalità proprie dell' inchiesta amministrativa». E, tra il materiale selezionato, non era compreso alcun documento del Sios, «dal momento che il contenuto dei medesimi nulla aggiungeva a quanto già inserito in altri documenti prodotti dagli organi di forza armata direttamente responsabili».

Quanto ai rapporti tra il Sios e il Sismi, nella prerelazione Gualtieri s'interpretano alcuni giudizi formulati in audizione dal generale Tascio su documenti del servizio segreto militare («sciatti, costruiti con leggerezza») come una presa di distanze. Come una prova del fatto che, nei mesi successivi alla tragedia, i servizi d'informazione non collaboravano, erano anzi in conflitto. Tascio, nella sua precisazione, lo nega e dà ai suoi giudizi una valenza esclusivamente tecnica: i documenti era sciatti perché «non redatti da esperti aeronautici».

E' questo uno degli aspetti più controversi dell'intera vicenda. In numerose audizioni della commissione «stragi» s' è avuta l'impressione che nel conflitto tra servizi, nelle sue aggrovigliate manifestazioni, potesse esserci la chiave del mistero di Ustica. Così come si è pensato di poter trovare spiegazioni nella sparizione di importanti documenti, nella distruzione di altri, nelle ragioni per cui quei comportamenti furono messi in atto. Ognuno dei punti della «controrelazione», ha lo scopo di far rientrare le tante stranezze nell'alveo rassicurante della normalità procedurale. Dal combinato disposto di norme e di prassi si ricava una spiegazione a tutto. Ma su un punto nodale della prerelazione l'Aeronautica non si pronuncia. E' il passo dove il presidente della commissione «stragi» formula una valutazione morale: «A nostro giudizio l'Aeronautica militare aveva il dovere primario di preservare ogni elemento di prova, senza che magistrati o inquirenti lo ordinassero».

☐ la Repubblica
venerdì 2 marzo 1990

Il giudice Bucarelli chiarisce 'Non c'è prova che si parli di Mig'

di FRANCO SCOTTONI

ROMA – Non c'è nessuna prova certa che nelle registrazioni delle telefonate del Centro radar di Marsala si parli di un Mig. Questa in sintesi è la dichiarazione del giudice istruttore Vittorio Bucarelli, fatta ieri mattina alla stampa. Il magistrato ha fornito ampie spiegazioni sui malintesi che hanno sollevato una bagarre giornalistica con il risultato di accreditare la presenza di un caccia libico, quando il 27 giugno 1980 fu abbattuto il Dc9 Itavia. Ha poi dato la notizia di un esperimento balistico all'aeroporto di Fiumicino. Si tratta dell'esplosione di una bomba a salve nella carlinga di un aereo.

Il giallo del caccia

Dopo le notizie diffuse dai telegiornali e dalla stampa, il giudice Bucarelli ha convocato nel suo ufficio uno dei periti che hanno provveduto alle trascrizioni delle registrazioni telefoniche che furono effettuate al Centro radar di Marsala. Il magistrato ha quindi mostrato ai giornalisti l'originale della perizia, spiegando le inesattezze apparse sulla stampa.

La frase che ha innescato la ridda di notizie sulla presenza del «Mig» è la seguente: «Ho capito, dico, ma (il Tst del Mig) lo mettiamo?». Gli stessi periti, in testa al documento, con una nota illustrativa, precisano che le parole racchiuse tra parentesi sono frutto di una interpretazione fatta dagli stessi esperti di fronte a frasi che, o per rumori o per una cattiva registrazione, sono risultate poco chiare.

Il testo riportato da alcuni quotidiani, ha precisato il giudice Bucarelli, grosso modo corrisponde a quello dei periti, mancano però le parentesi che stanno a indicare che si tratta di una interpretazione ipotetica.

Sarebbe circolata una copia della perizia da cui non risultava chiaro che le frasi tra parentesi erano solo ipotetiche. In questo modo la frase «il Tst del Mig» è diventata una prova certa della presenza del caccia libico.

Ma la stessa dizione «Tst del Mig», secondo gli esperti, non avrebbe alcun significato, a meno che ognuno si abbandoni ai voli di fantasia. Il «Tst» non significa, come erroneamente è stato scritto, il rapporto giornaliero da consegnare ai centri di comando ma «Tabella specificazioni tracce». Quest'ultimo è un congegno che viene inserito, normalmente, quando i radaristi abbandonano le «consolle», cioé viene meno la presenza davanti agli schermi radar.

Così, appare più verosimile l'ipotesi che i radaristi di Marsala, dovendo iniziare l'esercitazione simulata «Synadex», chiedessero al centro Roc di Martinafranca, se dovevano o no inserire il Tst. A tale riguardo, il professor Carlo Taormina, difensore dei militari di Marsala ha diffuso un comunicato stampa in cui sostiene che quella frase si può riferire soltanto all'inizio della «Synadex».

Il legale ha, inoltre, detto che ieri mattina i periti, insieme al consulente dell'Aeronautica, hanno riascoltato più volte la registrazione. Avrebbero tratto la convinzione che il telefonista parla di «Tst per l'ex» dove «ex» significa esercitazione. Il consulente che aveva partecipato alla stesura della perizia, ha detto che anche nelle precedenti audizioni fu ipotizzata come più verosimile la frase «Tst per l'ex» e, pertanto, non sa rendersi conto chi abbia modificato il testo, inserendo la parola Mig.

Su questa vicenda interverrà il giudice Bucarelli per chiarire ogni dubbio, interrogando gli esperti sulle espressioni usate comunemente dai radaristi, e con la decifrazione del nastro registrato da parte di un istituto specializzato.

L'esperimento balistico

In seguito ad una martellante campagna propagandistica da parte dell'Aeronautica militare e di alcuni parlamentari, l'ipotesi che il Dc9 Itavia sia esploso in volo a causa di un ordigno collocato all'interno dell'aereo, è tornata di attualità. Ci sarebbero anche alcuni risultati peritali che accrediterebbero questa ipotesi. Secondo indiscrezioni, uno degli elementi che nella prima maxiperizia, depositata alla fine del 1989, indicavano in un missile, lanciato da un caccia, l'ordigno che colpì il Dc9, è venuto a mancare. Si tratta dei quattro segnali (plots) registrati dal radar di Ciampino che, secondo i periti e l'esperto americano Macidull, indicherebbero la rotta di un caccia nei pressi del Dc9.

I recenti e ulteriori accertamenti su questi segnali, attraverso calcoli più sofisticati, escluderebbero l'ipotesi della presenza del caccia. In questo quadro, il giudice Bucarelli ha voluto ampliare le indagini peritali. Ieri sera all'aeroporto di Fiumicino è stata fatta esplodere una bomba a salve, sistemata all'interno della carlinga di un aereo. Gli esperti, attraverso una moderna attrezzatura, dovranno stabilire se lo scoppio di una bomba a bordo, potrebbe aver determinato gli stessi danni già riscontrati sulle parti del Dc9, ripescate in mare. Questo esperimento, potrebbe, altresì, escludere l'ipotesi della bomba ed avvalorare quella del missile lanciato da un caccia.

la Repubblica
sabato 3 marzo 1990

Bologna, l'avvocato di parte civile convoca i giornalisti: "Ora sappiamo con certezza che la parola pronunciata non è 'ex' come ha affermato l'aeronautica. Non possono più negare l'evidenza". Ecco la registrazione del dialogo delle ore 21 del 27 giugno 1980

Dal nastro dei misteri spunta il Mig

di ALDO BALZANELLI

BOLOGNA – «Toccherà ai periti stabilire se l'operatore di un centro radar non ancora identificato parli di un Mig con i colleghi di Marsala proprio nel momento in cui il Dc9 dell'Itavia precipitava in mare. Sappiamo però con certezza che la parola che pronuncia non è "ex", come ha affermato ieri il legale dell'Aeronautica: nella registrazione si sente chiaramente la parola Mig. Ecco il motivo per cui abbiamo deciso di farvi ascoltare il nastro con la registrazione del colloquio. Perché bisogna farla finita una volta per tutte con l'abitudine di negare l'evidenza e con i tentativi di fare confusione che accompagnano tutta l'inchiesta».

Bologna ore 12. L'avvocato Alessandro Gamberini, uno dei legali di parte civile dei famigliari delle vittime di Ustica, gira la manopola di un sofisticato registratore. Il nastro contiene il colloquio tra un operatore del centro radar di Marsala e un collega non identificato, che parla da Licola o da Siracusa. Sono poche parole, pronunciate alle 21 in punto del 27 giugno 1980, che contribuiscono a rilanciare tutti gli interrogativi sulla presenza nel cielo di Ustica di un misterioso Mig, un caccia di fabbricazione sovietica. Il colloquio comincia alle 20.59, quando mancano soltanto 45 secondi alla tragedia.

«Senti, il TST (tabella specificazione tracce, ndr) che fa? Lo dobbiamo mettere?», chiede l'operatore.
Marsala: «Aspetta un momento!»
Operatore: «Sì
Pausa
Marsala: «Pronto?»
Operatore: «Sì!»
Marsala: «Senti, devi passare con Sasso! (la base di Martinafranca, ndr)»
Operatore: «Sì l'ho capito, dico ma il TST, del Mig, lo mettiamo?»
Marsala: «Eh...TST? aspetta che parlo con...aspetta eh»
Lunga pausa (2 minuti e 35 secondi)
Marsala: «No, niente, lascia stare!»
Operatore: «E me lo potevi dire che so' rimasto col telefono...»
Marsala: «Eh ho dovuto...»
Operatore: «Ok allora niente TST»
Marsala: «Niente niente»
Operatore: «Va bo'»

Anche risentendola più volte in cuffia, la frase dell'operatore sconosciuto sembra proprio così come l'hanno ricostruita i periti. Il rumore di fondo e il fruscio sono forti, ma l'aviere dice proprio «Mig». Se non ci fosse il timore di essere suggestionati della notizie di questi giorni, tutti i presenti sarebbero pronti a giurare che le parole al telefono sono esattamente quelle.

C'era dunque un caccia «nemico» sul cielo di Ustica pochi attimi prima che il DC9 dell'Itavia s'inabissasse nel Tirreno? Si tratta del Mig trovato poi sulla Sila? O piuttosto di un aereo della scorta del leader libico Gheddafi in volo verso Varsavia? O invece l'operatore accenna a una fase dell'esercitazione di difesa aerea (Synadex) in programma quella sera? Interrogativi ancora in cerca di una risposta. «Ma in questo momento non siamo qui per dare risposte a queste domande», dice l'avvocato Gamberini, «ma piuttosto per cercare di interrompere la spirale di confusione innescata da chi ha cercato di negare un fatto evidente. Per fortuna gli italiani hanno ancora orecchie buone e possono giudicare da soli».

Il riferimento esplicito è all'avvocato Carlo Taormina, il legale che difende alcuni ufficiali dell'Aeronautica, che nei giorni scorsi ha assicurato di aver ascoltato la registrazione nella quale l'operatore non dice «Mig», ma «ex» intendendo l'esercitazione che stava per iniziare. Per la verità, anche se toccherà ai periti stabilire se la parola al centro delle polemiche sia o meno «Mig», la copia della registrazione in possesso dell'avvocato Taormina doveva essere parecchio deteriorata, perché è praticamente impossibile scambiare quel suono per «ex».

«Lo dicono anche i periti d'ufficio – dice ancora l'avvocato Gamberini – anche se mettono il Mig tra parentesi, intendendo con questo che il forte fruscio attenua la certezza fonica dal 100 al 95 per cento. E se non sbaglio anche il perito militare non aveva messo in discussione fino a ieri che in quel punto l'operatore pronunciasse la parola 'Mig'». A questo punto soltanto una nuova superperizia sarà in grado di sciogliere questo ennesimo mistero dell'inchiesta. Un contributo alla verità potrebbe venire dall'identificazione dell'operatore che quella sera era al telefono con Marsala e dalle registrazioni (se ancora esistono) delle conversazioni di quel centro radar. Un «incrocio» tra le due registrazioni potrebbe essere in grado di sciogliere ogni dubbio. Un chiarimento che consentirebbe di spiegare anche la lunghissima pausa, due minuti e mezzo, tra la richiesta dell'operatore sull'opportunità o meno di «mettere il TST del Mig» e la risposta «No, niente, lascia stare!».

Sempre ieri altri due legali che rappresentano i famigliari delle vittime hanno sollecitato il ministro della Difesa Martinazzoli a chiedere le immediate dimissioni del generale Franco Pisano, capo di stato maggiore dell'aeronautica.

"Quante bugie sulla morte dei nostri parenti"

BOLOGNA – **«Di fronte a questo ennesimo incredibile episodio non ci sono parole, non so davvero più cosa dire». Allarga le braccia Daria Bonfietti, la presidentessa dell'associazione tra i familiari delle vittime della strage di Ustica. Ha chiesto un'ora di permesso a scuola per partecipare alla conferenza stampa durante la quale viene fatto sentire il nastro magnetico che «prova» la presenza di un Mig nello spazio aereo di Ustica la notte della tragedia. «La verità – dice – è una sola, ma le reticenze e le menzogne di questa inchiesta sono tante e rischiano di diventare troppe».**

«A questo punto – aggiunge Bonfietti – occorre che la classe politica si decida a intervenire con decisione. Il ministro della Difesa e il governo non possono sottrarsi alle loro responsabilità, se non vogliono essere sommersi dal ridicolo. Non si può permettere che un avvocato che difende militari dell'Aeronautica possa dire tranquillamente di aver sentito 'ex' al posto di 'Mig' quando il nastro che avete sentito è chiarissimo. Qui bisogna che si cominci a capire che l'opinione pubblica non è fatta di mentecatti e deficienti e che ha orecchie in grado di sentire ancora molto bene».

☐ la Repubblica
sabato 3 marzo 1990

Saranno nuovamente interrogati i militari in servizio al centro radar di Marsala

Quell'esercitazione ci fu davvero

Gli orari della "Synadex" però non quadrano

di FRANCO SCOTTONI

ROMA – Mentre cresce la polemica sulle registrazioni telefoniche del Centro radar di Marsala, al momento dell'abbattimento del Dc9 Itavia, il giudice istruttore Vittorio Bucarelli e il pm Giorgio Santacroce mettono a punto alcune iniziative giudiziarie nel tentativo di chiarire i punti oscuri.

Ieri mattina gli esperti hanno consegnato le perizie sulle telefonate che i militari di Marsala effettuarono la sera del 27 giugno 1980. Dagli esami peritali risulta in modo definitivo che effettivamente quella sera era in programma l'esercitazione denominata «Synadex» e che essa ebbe inizio alcuni minuti dopo le ore 21, a distanza di cinque minuti dall'abbattimento del Dc9.

E' questo un chiarimento che pone fine ad alcune argomentazioni, secondo le quali la programmata esercitazione «Synadex» poteva essere un'invenzione degli alti vertici dell'Aeronautica e degli ufficiali di Marsala per giustificare il fatto che le registrazioni del radar siciliano si interruppero nel momento dell'abbattimento del Dc9.

Da una telefonata delle ore 21,22 si rileva che il centro Roc di Martinafranca chiese al capitano Ballini (l'ufficiale che dirigeva quella sera il radar di Marsala) di interrompere l'esercitazione per interessarsi esclusivamente del ritrovamento del Dc9 Itavia. Ma in una successiva telefonata delle 21,23 , i radaristi di Marsala affermarono che la «Synadex» era stata interrotta alle 21,13. La discordanza dell'orario è uno degli aspetti che il magistrato dovrà chiarire.

Tuttavia il punto principale da chiarire riguarda la frase in cui viene pronunciata la parola «Mig» in una telefonata delle ore 20,59, l'ora della tragedia. Due le ipotesi che si contrappongono. Se il contesto di quella telefonata, durante la quale un ignoto interlocutore dice: «Ma il Tst del Mig lo mettiamo»?, si riferisce alla «Synadex», l'aver pronunciato il nome di un caccia nemico, in riferimento ad una esercitazione simulata, non ha alcuna rilevanza rispetto alle cause dell'abbattimento del Dc9.

Gli scenari possibili

In questo caso si dovrebbe concludere che si è fatto molto chiasso e quindi un gran polverone, dannoso per la ricerca della verità, su una circostanza del tutto ininfluente ai fini giudiziari.

Se, invece, il centro di Marsala aveva avvistato e stava seguendo un Mig di nazionalità sconosciuta, proprio nei momenti decisivi in cui un missile colpì l'aereo civile con 81 persone a bordo, lo scenario diventa clamoroso ma, al tempo stesso, poco credibile. Infatti, accettando l'ipotesi che i militari, addetti ai radar della difesa aerea, volessero già nascondere le prove della presenza di un caccia nemico prima che si verificasse la tragica sciagura di Ustica, significherebbe che quella sera era in atto un piano diabolico che coinvolgeva numerosi ufficiali e militari italiani in combutta con una potenza straniera. E' credibile un piano del genere?

Il giudice Bucarelli ha deciso di sottoporre ad altri esperti il nastro registrato nel tentativo di chiarire, innanzi tutto, se effettivamente la frase «Tst del Mig» è stata pronunciata dall'ignoto telefonista. Ma questo ulteriore accertamento non è stato ritenuto sufficiente dal pm Giorgio Santacroce.

Il rappresentante della pubblica accusa ha chiesto, ieri, al giudice istruttore di sottoporre ad un nuovo interrogatorio i militari in servizio al radar di Marsala la sera del disastro e già incriminati per favoreggiamento, per chiarire sia il significato di quelle telefonate e sia la discordanza sull'orario di cessazione dell' esercitazione «Synadex».

Su richiesta dei consulenti dell'Aeronautica militare, giovedì scorso è stata effettuata una nuova perizia balistica all' aeroporto di Fiumicino. In un hangar sono state fatte brillare alcune cariche esplosive all'interno e all'esterno di un Dc9. L' Alitalia ha messo a disposizione, come fece già per un precedente esperimento, tutta l'attrezzatura necessaria ai periti balistici e acustici. Il nuovo esperimento ha lo scopo di chiarire se l'esplosione avvenne all' esterno o all'interno, attraverso la comparazione dei suoni registrati con quelli rilevati nella «scatola nera» del Dc9 Itavia, ripescata in mare.

I periti nel loro documento, depositato alla fine del 1989, affermarono che «dalle prove effettuate» su quanto si è ricavato dalla «scatola nera» del Dc9 risulta che il suono «è molto simile agli impulsi registrati, durante le prove acustiche, in conseguenza delle esplosioni provocate all'esterno dell'aereo mentre è totalmente differente dagli impulsi registrati in conseguenza delle esplosioni interne.

Il "partito della bomba"

Il risultato di questa perizia, cioè che l'esplosione era avvenuta all'esterno del Dc9, escludeva l'ipotesi della bomba a bordo ed era uno dei pilastri della tesi del missile. Ma i consulenti dell'Aeronautica hanno contestato i risultati della perizia per il modo in cui era stata eseguita. Le esplosioni furono fatte con una pistola, mentre il rumore di fondo dei motori dell'aereo, messo a disposizione dell'Alitalia, era più forte di quello che si determina durante il volo.

Trovato l'accordo tra periti e consulenti, giovedì sera sono state effettuate alcune esplosioni con materiale chimico, all' interno e all'esterno dell'aereo. Ora gli esperti dovranno ricavare i diagrammi delle onde sonore e confrontarli con quelli rilevati dalla scatola nera. Se i risultati saranno gli stessi della maxiperizia, l'ipotesi della bomba a bordo che l'Aeronautica militare seguita a privilegiare subirà un duro colpo.

la Repubblica
sabato 3 marzo 1990

La tragedia di Ustica divide il Parlamento

di GIOVANNI MARIA BELLU

ROMA – Il nodo politico del caso Ustica è venuto al pettine ieri mattina. La commissione «stragi», dopo dieci mesi di audizioni sulla tragedia del Dc-9, s'è trovata davanti alla necessità di passare dall'analisi alla sintesi e s'è subito divisa. Il «dover decidere» è stato come l'alzare la fiamma d'un intruglio sobbollente. Il liquido comincia a uscire dalla pentola e si rapprende, diventa vischioso.

Il nodo politico è questo: la tragedia di Ustica è un nuovo capitolo della storia infinita delle stragi irrisolte o è invece un fatto a sé stante? Dalla scelta d'una tesi piuttosto che dell'altra derivano conseguenze rilevanti. Nel primo caso, il non essere ancora arrivati alla verità è l'effetto d'una storia sporca: i responsabili istituzionali si sono comportati nel peggiore dei modi e devono pagare. Nel secondo caso, il depistaggio diventa una tragica ma *normale* storia italiana: funzionari intorpiditi, radar col buco, leggi arretrate.

La relazione Gualtieri. La base del dibattito è stata la prerelazione elaborata dal presidente della commissione, Libero Gualtieri, repubblicano. Martellante come la requisitoria d'un pubblico ministero, duro verso politici e generali, il documento non scioglie il nodo: si ferma nel momento delle conclusioni, a parte un riferimento all'assenza d'una normativa valida in materia d'inchieste su aeromobili precipitati.

La tesi del «caso Ustica» come parte integrante della storia nazionale delle stragi è stata sostenuta dai comunisti. «Questa tragedia – ha detto Antonio Bellocchio – si colloca nel filo rosso che lega le stragi con le omissioni, i depistaggi, i comportamenti illegali messi in atto tutte le volte che si è tentato di scoprire i responsabili. Ustica è un capitolo esemplare per la cocciuta opera di soffocamento della verità messa in atto da militari, politici e servizi segreti». Diverso il parere di Lucio Toth, senatore della Democrazia cristiana: «Non mi sembra di poter identificare i ritardi del caso Ustica con quello che Bellocchio ha definito 'il caso Italia'. Ustica ne è fuori, e vi rientrebbe solo se prendesse consistenza l'ipotesi della bomba».

Non è un problema di inquadramento teorico. Dalla sua analisi Bellocchio ha fatto derivare la richiesta di interrogare il capo di Stato maggiore dell'Aeronautica, generale Pisano (sul punto concorda anche Gualtieri), il responsabile del Sismi, Martini, i presidenti del consiglio e i ministri degli Esteri dall'80 a oggi. Ha chiesto, cioè, che l'indagine vada avanti fino all'identificazione precisa delle responsabilità politiche del depistaggio. Toth, invece, sulle future audizioni è stato più cauto. Anche perchè, s'è chiarito poi, il gruppo democristiano non ha ancora raggiunto una posizione unitaria.

Il ruolo dell'Aeronautica. Il senatore comunista Francesco Macis ha invece anticipato alcune delle conclusioni politiche del suo gruppo. «Il generale Pisano non può ergersi a controparte della commissione», ha detto a proposito del documento dello stato maggiore dell'Aeronautica sulla prerelazione Gualtieri: «Il suo – ha aggiunto – è un comportamento inammissibile e censurabile, dannoso per il prestigio delle Forze armate. Porremo il problema della compatibilità con i loro attuali incarichi per quegli ufficiali che hanno chiaramente mentito alla commissione».

La polemica politica monta. L'indipendente di sinistra Sergio De Julio ha attribuito alla maggioranza un tentativo d'insabbiamento e ha attaccato il presidente del Senato: «Spadolini annulla le nostre riunioni con una puntigliosità degna di miglior causa».

Intanto, sul fronte dell'indagine, dopo dieci anni continuano a esserci novità. Alcune clamorose.

I due «zombie». Nel suo intervento, De Julio ha rivelato una circostanza nuova, desunta – ha precisato poi – «da parti del nastro che non sono state date ai periti giudiziari». Ha parlato della presenza nel cielo di Ustica di due aerei «zombie». Il primo è quello famoso, il codice 56 (sul quale, in alcune ricostruzioni, fu collocato Gheddafi). L'altro è in zona alle 20,30 e su di esso «viene svolta una azione di intercettazione». La circostanza, se confermata, smentirebbe per l'ennesima volta tutte le versioni ufficiali e delineerebbe uno scenario di guerra.

De Julio ha anche parlato di un elenco di documenti, agli atti dell'inchiesta governativa svolta dalla commissione Pratis, da cui risulta l'esistenza di un appunto elaborato dal Sios Aeronautica la sera della tragedia. Secondo la versione ufficiale, invece, il servizio informativo interno si sarebbe occupato della vicenda solo alcune settimane dopo.

Il «caso Rana». Saverio Rana, deceduto alcuni anni fa, nell'80 era il presidente del Rai, il Registro aeronautico italiano. E' lui l'uomo che parlò all'allora ministro dei Trasporti Rino Formica di un missile come possibile causa della tragedia. Negli anni scorsi sulla figura di Rana è stata gettata un'ombra di sospetto. Il generale Giorgio Santucci (attuale comandante della seconda regione aerea), ha dichiarato alla commissione istituita dall'Aeronautica nell'88 che nel 1980, «alcune settimane dopo l'incidente», ricevette a Washington, dove faceva l'addetto militare, una visita di Rana e di un altro funzionario. Secondo Santucci, Rana aveva con sè un nastro radar relativo a Ustica da far esaminare ai tecnici della «Federal aviation agency». Dall'esame, secondo il racconto, sarebbe stata esclusa la presenza di un caccia. Ma la circostanza più strana, osservò Santucci, era il fatto che Rana avesse con sé materiali che interessavano la magistratura: a che titolo? Il generale quindi sottolineò che Rana, per il suo ruolo (il Rai verifica l'affidabilità tecnica dei velivoli) poteva essere in qualche modo «responsabilizzato dell'incidente» se per esempio la tesi del cedimento strutturale si fosse rivelata vera. Questo racconto è stato smentito su tutta la linea: dai familiari di Rana (che hanno chiesto d'essere sentiti dalla commissione) dalla persona che accompagnò il presidente del Rai in America e anche dai tecnici americani.

☐ la Repubblica
mercoledì 14 marzo 1990

Si riparla di prescrizione, mentre anche Sodano scende in campo

Ustica, ombre sull'indagine alt alla commissione stragi?

La Dc, 3 strade per arrivare alla verità

di GIOVANNI MARIA BELLU

ROMA – Ieri sul caso Ustica, sono comparsi due nuove ombre: per l'inchiesta giudiziaria la prescrizione dei reati, per quella parlamentare una pausa di durata indefinita. Mentre la prima questione è stata ridimensionata dagli stessi avvocati di parte civile, l'altra è diventata il nodo del dibattito nella commissione «stragi». Un nodo sempre più difficile da sciogliere: come andare avanti?

Il presidente, Libero Gualtieri, repubblicano, è ottimista. Ieri ha detto che «la commissione non è spaccata». Si riferiva, probabilmente, all'unità d'intenti che in una indagine parlamentare su una strage con 81 morti non può che essere fuori discussione. Ma sul modo di procedere nell'inchiesta le divisioni esistono e attraversano gli stessi partiti. I tre commissari intervenuti per la Democrazia cristiana – Nicolò Lipari, Pier Ferdinando Casini e Manfredi Bosco – hanno espresso posizioni diverse.

Casini, che della commissione «stragi» è il vicepresidente, ha detto che è necessario mettere «un punto fermo» e ha formulato una critica a posteriori sulle audizioni pubbliche: «Non possiamo accettare il grave rischio, che più volte si è evidenziato, di subordinare l'inchiesta parlamentare alle ragioni della politica spettacolo».

Su questa tesi ha trovato un inaspettato sostenitore nel direttore di Rai due, Giampaolo Sodano, il quale, presentando la serie di telefilm «Aquile» (storie di amori e di rivalità tra i cadetti dell'Accademia dell'Aeronautica di Pozzuoli e una scuola di fotomodelle) è riuscito a parlare anche della strage del Dc-9. I telefilm della serie «Aquile», secondo Sodano, «possono essere un contributo al ristabilimento del clima di fiducia e del rapporto quasi 'magico' che da sempre intercorre tra i cittadini e l'Aeronautica militare italiana la cui immagine – ha soggiunto – è stata in questi mesi infangata oltre il lecito dalle cronache sulle vicende del Dc-9 abbattuto a Ustica e dell'incidente occorso in Germania alle Frecce tricolori. Credo, infatti – ha precisato – che nell'informare la gente sulla vicenda di Ustica il commento sia prevalso sull'informazione, degenerando in una polemica che ha investito l'Aeronautica senza alcun vantaggio per l'opinione pubblica».

Nella commissione «stragi» il confronto sul «che fare?» trae occasione della prerelazione elaborata dal presidente Gualtieri: una sintesi di quanto non è stato fatto per scoprire la verità. Secondo Casini, dalla prerelazione emergono la mancanza di coordinamento tra diversi settori dello Stato, lacune organizzative della stessa Aeronautica e disfunzioni di varia natura: «Il mosaico del depistaggio», dicono i commissari dell'opposizione.

E' la tesi già sostenuta dai comunisti e ripresa ieri con toni fortemente polemici dal demoproletario Luigi Cipriani. Nell'analisi di Casini, invece, si può parlare di «incertezze», di «inadeguatezze», di «pressapochismo», di carenze legislative. Ma non di un volontario e consapevole sviamento delle indagini.

Inoltre, secondo l'esponente democristiano, attorno al caso Ustica si muovono interessi poco chiari che determino pressioni fuorvianti. Casini ha fatto riferimento all'atteggiamento ambiguo della Libia, ma anche «al problema dell'indennizzo della compagnia Itavia». Uno scenario che porta appunto alla necessità di mettere un «punto fermo» evitando di continuare in «interminabili audizioni» con le quali, tra l'altro, si rischia di «interferire con l'autonomo e delicato lavoro dei magistrati». In concreto: chiudere il dibattito, trasformare la prerelazione Gualtieri in un documento da inviare al Parlamento, sospendere le audizioni.

Di diverso parere un altro democristiano, il senatore Nicolò Lipari (che è il presidente del Comitato per la verità su Ustica) secondo il quale le audizioni devono proseguire. Il documento di Gualtieri, a giudizio di Lipari, delinea per i vertici militari «comportamenti che non si comprendono», fa emergere «significative connivenze».

Ma su un punto Lipari e Casini hanno concordato: la commissione parlamentare non ha il compito di accertare le cause della tragedia, non deve sostenere «il partito della bomba» o «il partito del missile»: deve invece tentare di comprendere se gli organi dello Stato coinvolti in questa vicenda hanno fatto il loro dovere. Su questa tesi ha concordato anche il terzo degli esponenti della Dc intervenuti, Manfredi Bosco, salvo poi dedicare parte del suo intervento a una serie di questioni tecniche che vanno a sostenere la tesi della bomba.

Il dibattito proseguirà venerdì. In apertura di seduta, il presidente Gualtieri ha comunicato di aver ricevuto, dai familiari, il passaporto del generale Saverio Rana, il presidente del Rai (Registro aeronautico italiano) al tempo della tragedia, deceduto alcuni anni fa. Dal documento emerge che l'ufficiale, nei mesi successivi alla strage, si recò negli Stati uniti una sola volta, il 4 ottobre dell'80. I familiari di Rana, in sostanza, smentiscono ancora una volta il generale Santucci secondo il quale il presidente del Rai, in occasione di un altro viaggio negli Usa, avrebbe portato all'esame di tecnici americani alcuni tracciati radar relativi a Ustica.

Intanto, nell'inchiesta giudiziaria, è stata formalizzata la nomina dei periti che dovranno esaminare la registrazione della telefonata avvenuta la sera del disastro tra due centri radar. E' la telefonata nella quale molti hanno creduto di sentire pronunciare la parola «Mig», il caccia sovietico in dotazione all'aviazione libica.

la Repubblica
sabato 17 marzo 1990

Denuncia alla commissione "stragi" del verde Boato

Ustica, guerra contro la verità 'Interferenze esterne sui deputati'

ROMA – Pressioni esterne su un organismo parlamentare, tentativi di allontanare la verità. E' la nuova ombra sinistra che compare sul caso Ustica mentre la commissione «stragi», dopo tre sedute dedicate all'esame della prerelazione elaborata dal presidente Gualtieri, non ha ancora sciolto il nodo: chiudere o andare avanti?

Le pressioni esterne sono state denunciate dal senatore verde Marco Boato. L'idea di sospendere e di inviare il documento Gualtieri al Parlamento, nella precedente seduta era stata invece avanzata dal vicepresidente della commissione, Pier Ferdinando Casini, democristiano, e aveva suscitato perplessità nella stessa Dc: ieri è emerso che i dubbi riguardano l'intera maggioranza.

Dopo aver detto che le responsabilità da chiarire sono quattro (dell'Aeronautica, dei servizi, della magistratura, dei politici), il socialista Andrea Buffoni ha aggiunto: «Nella nostra indagine futura sarebbe difficile, e anche un po' pericoloso, limitarci a due ministri, Lagorio e Formica, minimizzando o enfatizzando. I servizi segreti avevano referenti politici».

Il Psi, in sostanza, non è disposto ad accettare che la questione delle responsabilità politiche venga risolta nel comportamento di due suoi uomini, Formica e Lagorio, rispettivamente ministri dei Trasporti e della Difesa dieci anni fa, al tempo della tragedia del Dc-9. Le responsabiltà, ha sostenuto Buffoni, erano collegiali e come tali vanno affrontate. La conseguenza è che il campo dei politici da sentire va esteso con i problemi e gli imbarazzi conseguenti: presidente del consiglio dell'epoca era l'attuale capo dello Stato Francesco Cossiga, tra i ministri della Difesa che si sono succeduti a partire dall'80 c'è l'attuale presidente del Senato Giovanni Spadolini.

Ecco, dunque, cosa serra il nodo: il caso Ustica è una bomba perennemente innescata, le pubbliche audizioni si sono rivelate un tritacarne per politici e generali. Il «come andare avanti» è scegliere chi altro deve correre il rischio politico di affiancare il suo nome a una vicenda di certo equivoca, forse torbida.

Nella commissione «stragi» si contrappongono due linee: una attribuibile (ma le differenziazioni sono molte) alla maggioranza, secondo cui la verità non è stata raggiunta per una serie di leggerezze, l'altra all'opposizione che vede in tanti errori e omissioni l'azione volontaria di chi voleva a ogni costo confondere le acque. Forse per allontanare la verità scomoda d'una strage commessa per errore, nel cielo italiano, da forze armate straniere a danno di 81 cittadini italiani.

La tesi del depistaggio doloso ieri è stata sostenuta dal radicale Massimo Teodori (che ha indicato nel generale Zeno Tascio, capo del Sios Aeronautica al tempo dei fatti, uno dei responsabili) e da Boato che ha lanciato durissime accuse contro il capo di Stato maggiore dell'Aeronautica Franco Pisano («ha detto delle balle») e anche al generale Santucci a proposito del ruolo di Saverio Rana, ex responsabile del registro aeronautico italiano, deceduto alcuni anni fa, uno dei primi sostenitori della tesi del missile. Santucci dichiarò che Rana, alcuni mesi dopo la tragedia, s'era recato a New York portando con sè, pur non avendo alcun incarico ufficiale, nastri radar relativi al caso Ustica. La tesi è stata di recente smentita dalla famiglia Rana, e Boato ha fatto propria questa tesi. Un attacco durissimo: secondo il senatore verde, le dichiarazioni di Santucci erano finalizzate a «sputtanare un morto». E di «autosputtanamento» Boato ha poi parlato a proposito d'uno degli ultimi sviluppi dell'indagine giudiziaria («C'è chi vuol far credere che la parola Mig si può confondere con ex»). Definita «ridicola» la serie di telefilm «Aquile» realizzata da Raidue col fine (l'ha detto nei giorni scorsi il direttore Sodano) di rilanciare l'immagine dell'Aeronautica, il senatore verde ha quindi denunciato le «pressione pesanti»: «Io sono l'ultimo dei parlamentari, quelli della maggioranza ne hanno ricevute più di me».

Critico nei confronti dell'inchiesta giudiziaria il democristiano Giuseppe Zamberletti («Si sta fermi per più di dieci anni e poi si agisce all'insegna della confusione») che ha posto un interrogativo su uno degli aerei in volo quella sera: «Chi c'era sull' Air Malta, Don Mintoff o qualche altro esponente del governo maltese? Il fatto è – ha aggiunto – che bisognava dare un nome anche al traffico civile».

☐ la Repubblica
mercoledì 21 marzo 1990

Alla magistratura la testimonianza su Rana

'Il generale ha detto il vero?' Caso Ustica, interviene il Pci

ROMA – I verbali dell'interrogatorio di un generale dell'Aeronautica alla magistratura. L'ha chiesto alla commissione «stragi» che indaga sul caso Ustica il capogruppo del Pci Francesco Macis. Dalla Dc, attraverso il senatore Lucio Toth, è giunta una risposta favorevole.

Il generale in questione è Giorgio Santucci che, in una audizione, aveva parlato di un viaggio fatto nell'80 dal presidente del Registro aeronautico italiano Saverio Rana (deceduto alcuni anni fa), negli Stati Uniti. In occasione di questo viaggio, secondo Santucci, il presidente del Rai avrebbe portato con sè un nastro radar relativo alla tragedia del Dc-9 di Ustica per farlo analizzare agli esperti statunitensi.

La circostanza ha un certo peso. Rana, infatti, fu uno dei primi ad avanzare l'ipotesi che il Dc-9 fosse stato abbattuto da un missile. Il fatto che, pochi mesi dopo la tragedia, fosse andato negli Stati Uniti portando con sè materiale che doveva essere in possesso della magistratura, gettò un'ombra di sospetto sulla sua figura e, di conseguenza, sulla «ipotesi missile».

Il racconto del generale Santucci, di recente, è stato smentito dalla famiglia Rana, sia attraverso altre testimonianze che attraverso l'esame del passaporto. Secondo i parenti dell'ex presidente del Rai, la testimonianza di Santucci è inesatta. Il generale ha comunque ribadito la sua versione: la contraddizione non è stata chiarita e, da ciò, la richiesta di intervento della magistratura.

Nell'audizione di ieri il dibattito sulla prerelazione presentata lo scorso 14 febbraio dal presidente Libero Gualtieri si è concluso. Il comunista Macis ha tra l'altro accusato il governo di non aver voluto accertare le responsabilità, ha chiesto che le audizioni proseguano, ha criticato sia il capo di Stato maggiore dell'Aeronautica, Franco Pisano, che quello della Difesa, Mario Porta: «Alcuni loro atteggiamenti– secondo Macis – sono intollerabili in uno Stato democratico e vanno segnalati al Parlamento».

La tesi del depistaggio della verità è stata esclusa da un democristiano, Enzo Nicotra, mentre il missino Staiti di Cuddia ha denunciato «pressioni esterne» su tutti i commissari e ha anche sollevato il problema d'un collaboratore dell'organismo parlamentare, il colonnello Angeli, chiamato in causa dalla stampa a proposito del caso Montorzi. La questione sarà esaminata dall'ufficio di presidenza che dovrà anche fissare il calendario dei lavori. Assente perchè indisposto, il presidente Gualtieri non ha replicato.

☐ la Repubblica
sabato 31 marzo 1990

La richiesta dei parenti di una delle vittime

"Risarcite i danni per Ustica"

PALERMO *(f.v.)* – Fra tre mesi, il 27 giugno prossimo ricorrerà il decimo anniversario della strage di Ustica. Ieri i legali di Maria D' Angelo, Marcello e Alessandro La Rocca, moglie e figli di Gaetano La Rocca, una delle 81 vittime della strage, si sono rivolti al tribunale di Palermo per il risarcimento dei danni, valutato in un miliardo e seicento milioni di lire. L'iniziativa è degli avvocati Rocco Chinnici ed Alfredo Fallica che assistono i congiunti di Gaetano La Rocca, assicuratore di 39 anni, che morì in quel tragico incidente. «Siamo stanchi di attendere e siamo convinti – hanno detto i familiari di La Rocca – che non si accerterà mai niente; mentre è accertata la responsabilità civile dello Stato». I due legali hanno presentato un atto di citazione contro la presidenza del Consiglio ed i ministeri della Difesa, dei Trasporti ed Aviazione civile. L'atto di citazione è stato notificato all'avvocatura dello Stato. I familiari di Gaetano La Rocca hanno deciso di rivolgersi al tribunale per evitare che, così come prevede la legge, dopo dieci anni il caso andasse in prescrizione. Secondo gli avvocati questa soluzione è l'unica che rimane per avere giustizia, almeno da un punto di vista civilistico. «Anche se l'aereo è esploso per una bomba collocata all'interno o per cause esterne, è fuori discussione – afferma l'avvocato Fallica – la responsabilità civile dello Stato. In ogni caso sia la polizia che gli addetti di Civilavia, non hanno effettuato i dovuti controlli». L'avvocato Chinnici sostiene che da parte delle organizzazioni statali ci siano state delle responsabilità precise. «Se dopo dieci anni, cioè allo scadere dei termini di prescrizione, non si è arrivati all'individuazione dei responsabili, tutto questo dipende da quello che sono state le devianze di altri organi dello Stato».

☐ la Repubblica
mercoledì 16 maggio 1990

"Requisitoria" sulla strage del Dc 9
Il Pci: "Democristiani ostruzionisti"

Strage di Ustica Gualtieri denuncia "L'inerzia dello Stato contro la verità"

nostro servizio

ROMA – Lo Stato, nelle indagini sulla tragedia del Dc-9 di Ustica, non ha fatto quanto avrebbe potuto: l'Aeronautica ha lasciato che prove importanti venissero distrutte, i magistrati hanno agito in solitudine. Dopo una pausa durata tre mesi, il presidente della commissione stragi, Libero Gualtieri, ha pronunciato una durissima requisitoria contro i depistaggi nell'inchiesta sulla morte delle 81 persone che, la sera del 27 giugno del 1980, si trovavano a bordo dell'aereo dell'Itavia.

Il materiale raccolto in un anno di audizioni ora sarà inviato al Parlamento, ma ancora non è chiaro se, e come, l'indagine della commissione andrà avanti. Avrebbe dovuto deciderlo, ieri pomeriggio, subito dopo la seduta, l'ufficio di presidenza, ma la riunione è stata rinviata per mancanza del numero legale. Secondo i commissari Antonio Bellocchio e Francesco Macis, comunisti, e secondo il radicale Massimo Teodori, non si è trattato di un atto di ostruzionismo: «Dopo le parole chiare di Gualtieri che ha denunciato senza mezzi termini le responsabilità dell'Aeronautica militare nonchè la posizione degli uomini politici che avevano il dovere di vigilare sugli apparati – hanno detto i due esponenti del Pci – i democristiani hanno scelto ancora una volta la strada dell'insabbiamento. L'ostruzionismo su Ustica – hanno concluso Macis e Bellocchio – segue quello della scorsa settimana per coprire le responsabilità di Gava sul caso Cirillo». Teodori ha esteso la responsabilità dell'azione ostruzionistica ai socialisti.

Gualtieri è stato molto severo nei confronti dei militari: «Non so - ha dichiarato - se stiamo cercando in aria, come qualcuno ha detto, l'asino che vola, ma posso dire che a terra abbiamo trovato situazione difficili da accettare». Di «asini volanti» aveva parlato, a proposito delle polemiche sulla bomba o sul missile come causa della tragedia, l'ex capo di Stato maggiore della Difesa, ammiraglio Porta.

Ma, secondo Gualtieri, non è compito della commissione chiarire le cause della tragedia (anche se ha aggiunto, «se fossi cattolico accenderei un cero alla Madonna per sapere cosa ha fatto cadere quell'aereo»); il nodo che l'organismo parlamentare deve sciogliere è politico. E l'opinione del presidente della commissione stragi è chiara: in questa vicenda «la forza di sollecitazione dello Stato è stata debole». Lo dimostrano, tra l'altro lo scarso sostegno dato alla prima commissione governativa (che fin dall'82 chiese, invano, i fondi per il recupero del relitto) e anche la distruzione di importanti documenti in possesso dell'Aeronautica. «Un fatto – ha detto Gualtieri – inaccettabile».

La perizia consegnata ai magistrati

Disastro di Ustica i periti confermano "Fu un missile"

di FRANCO SCOTTONI

ROMA – E' stato un missile aria-aria ad abbattere il Dc 9 Itavia sul cielo di Ustica e non una bomba, collocata all'interno dell'aereo. Questa in sintesi la conclusione della seconda superperizia disposta dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli nel tentativo di approfondire le cause sul tragico disastro che il 27 giugno 1980 provocò la morte di 81 persone tra passeggeri e componenti dell'equipaggio. Ai periti era stata formulata la richiesta se fosse possibile accertare la nazionalità del missile, ma il collegio peritale non è riuscito a dare una risposta precisa. Pertanto dagli esperti non viene escluso che possa essere stato un missile italiano o in dotazione agli aerei Nato oppure un missile di fabbricazione sovietica.

L'aver ribadito, da parte dei periti, che si é trattato di un missile e non di una bomba a bordo, è un fatto assai significativo dopo che gli alti vertici dell'Aeronautica militare e alcuni politici erano scesi in campo per confutare i risultati della prima perizia. Nelle settimane scorse si è più volte parlato di una divisione all'interno dello stesso collegio peritale tra chi sosteneva la tesi del missile e chi, invece, accettava l'ipotesi di un attentato con l'esplosione di una bomba all'interno del Dc 9, ipotesi largamente sostenuta dagli esperti dell'Aeronautica militare che hanno partecipato alla superperizia, in qualità di consulenti di parte. Si era, anche, profilata la possibilità che i periti presentassero al giudice Bucarelli due perizie diverse e in contrasto tra loro ma, secondo indiscrezioni, dopo ulteriori approfondimenti i periti avrebbero finito per convenire, all'unanimità, di escludere la tesi della bomba a bordo.

La conclusione del collegio degli esperti sarebbe stata ultimata nei giorni scorsi mentre, ieri pomeriggio, durante un incontro con il giudice Bucarelli sarebbero stati resi noti i risultati peritali. Il «partito della bomba a bordo» che ha cercato in tutti i modi, in sede giudiziaria e presso la Commissione stragi, di dirottare l'inchiesta giudiziaria e di allontanare, così, le responsabilità politiche e militari, per questo tragico disastro, esce ancora una volta sconfitto. Purtroppo le falsità e le reticenze che si sono verificate, sin dal momento della sciagura, non hanno permesso di stabilire la nazionalità del missile e del caccia che lo ha lanciato.

Tuttavia occorrerà attendere che la superperizia sia depositata per conoscere, nei dettagli, tutti i nuovi elementi raccolti dai periti in modo di avere un quadro più completo della vicenda. A questo punto non è da escludere che possano emergere altre possibilità per accertare la verità. La parte civile ha chiesto, più volte, al giudice istruttore di riesumare una salma che fu ripescata in mare dopo l'abbattimento del Dc 9. Si tratta del corpo della hostess di bordo che, secondo la parte civile, potrebbe essere stata colpita, trovandosi in piedi nel corridoio del Dc 9, dalle schegge del missile. Se fosse possibile ritrovare una o più schegge dell'ordigno esplosivo sarebbe, poi, abbastanza facile, risalire alla nazione che lo ha fabbricato.

Sotto inchiesta giudiziaria rimangono gli ufficiali e i sottufficiali dei centri radar accusati di favoreggiamento, di distruzione di prove e di falsa testimonianza e su questi imputati il giudice Bucarelli dovrà prendere una decisione se proscioglierli o rinviarli a giudizio. Tra un mese ricorre il decennale della strage di Ustica, i familiari delle vittime non conoscono ancora i responsabili ma non hanno perso la speranza che prima o poi emerga la verità.

Consegnato l'esame che avrebbe dovuto stabilire con sicurezza le cause dell'abbattimento del Dc9 Itavia

Ustica: periti divisi fino all'ultimo

L'anno scorso i cinque sottoscrissero un documento che indicava in un missile aria-aria l'ordigno che causò l'esplosione: solo tre di loro hanno confermato quella dichiarazione - Ora tocca al giudice: ha tempo fino al 24 ottobre

la Repubblica
domenica 27/lunedì 28 maggio 1990

ROMA – (B.Rug.) «Io faccio il tifo per il magistrato», ha dichiarato di recente il senatore repubblicano Libero Gualtieri, che presiede la commissione parlamentare d'inchiesta sulle stragi e ha scritto per le Camere un rapporto sulla tragedia di Ustica. Con quella frase Gualtieri voleva dire che, in ultima analisi, spetta al giudice Vittorio Bucarelli, incaricato dell'indagine penale assieme al pubblico ministero Giorgio Santacroce, mettere nero su bianco la parola fine al «giallo»: fu un missile a far esplodere in volo il Dc9 Itavia con 81 persone a bordo, la sera del 27 giugno 1980? Da oggi Bucarelli è ancora più solo nella sua decisione. Gli esperti da lui nominati, infatti, hanno finalmente consegnato la superperizia che doveva restringere il ventaglio delle ipotesi sul tipo di ordigno lanciato da un misterioso caccia.

Ma nel frattempo i periti, gli stessi che il 16 marzo 1989 sposarono la tesi del missile-killer, hanno allargato il campo delle ricerche, tallonati dai consulenti di parte dell'Aeronautica militare. Sabato mattina hanno concluso il loro lavoro, nel laboratorio universitario e nell'hangar di Napoli che da quasi 6 anni ospitano la commissione d'inchiesta giudiziaria.

Il documento, già depositato a Roma, ma non ancora materialmente sfogliato dal giudice Bucarelli, è in copia unica. I periti, cioè, non hanno spinto alle estreme conseguenze il contrasto che li aveva divisi, fino al punto da far pensare alla presentazione di due rapporti. Ma ciascuno ha firmato il capitolo di propria competenza. I tre professori che hanno curato la parte balistica e che negli ultimi mesi avevano tenacemente difeso la conclusione già sottoscritta (da tutti e cinque) l'anno scorso, hanno indicato in un missile aria-aria, in dotazione alle Forze armate occidentali, ma non a quelle italiane, il responsabile della strage di Ustica.

Gli altri due periti, uno dei quali, Massimo Blasi, è anche presidente della commissione, hanno riportato nel testo definitivo i loro dubbi sul funzionamento del sistema radar di Ciampino, l'unico «occhio» che ufficialmente «vide» presenze sospette accanto al Dc9 al momento della tragedia. Ora il «testimone» scomodo passa nelle mani del giudice. Per l'ultima corsa contro il tempo, visto che entro il 24 ottobre (a un anno dall'entrata in vigore del nuovo codice di procedura penale) l'inchiesta dovrà essere chiusa.

I periti, continuando ad arrampicarsi sull'«albero delle probabilità», cioè ragionando ancora per esclusione, si sono convinti che un missile in grado di abbattere il Dc9, senza disintegrarlo, dieci anni fa fosse quasi certamente di fabbricazione occidentale. Anche se non è possibile stabilirne il tipo. Dopo le prime voci sui dissensi all'interno della commissione, sulla lettura «sfumata» del tracciato radar di Ciampino e dei «plot» riconducibili alla presenza di un altro aereo, il giudice ordinò tre mesi fa una seconda simulazione fonica a bordo di un Dc9 identico a quello esploso sul cielo di Ustica.

L'esperimento fu eseguito all'aeroporto di Fiumicino. L'«ascolto» del rumore provocato dall'esplosione di due cariche, una all'interno e una all'esterno del jet, confermò che la traccia sonora rimasta impressa nel «voice recorder» dell'aereo precipitato era simile a quella prodotta dal «petardo» esterno. Quindi si trattava di missile, non di bomba.

la Repubblica
martedì 29 maggio 1990

"Non era italiano il missile che colpì il Dc9 di Ustica"

Ma due periti parlano di bomba a bord

di FRANCO SCOTTONI

ROMA – «E' stato un missile aria-aria di nazionalità sconosciuta ad abbattere il Dc 9 Itavia. E' escluso che a lanciarlo sia stato un caccia italiano perché i missili, in dotazione all'Aeronautica militare, all'epoca del disastro di Ustica, non avevano le caratteristiche dell'ordigno che ha abbattuto l'aereo civile in volo da Bologna a Palermo». Così hanno risposto i periti al quesito, posto dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli, quesito che si riferiva all'accertamento del tipo del missile e del Paese di fabbricazione.

Il documento peritale

Il supplemento di perizia, consegnato al magistrato sabato scorso, oltre a non indicare i responsabili della tragica sciagura che il 27 giugno 1980 provocò la morte di 81 persone che erano a bordo del Dc 9 Itavia, rischia di vanificare le indagini compiute da circa dieci anni con l'annullamento della precedente superperizia.

Il presidente del collegio peritale, professor Blasi, docente universitario per il settore motori e l'ingegner Cerro della Selenia, si sono dissociati dalle conclusioni degli altri periti presentando le loro personali convinzioni senza però a quanto pare corredarle con elementi di prova. I due periti hanno affermato che non si può escludere che la causa dell'abbattimento del Dc 9 sia stato un attentato compiuto con l'esplosione di una bomba a bordo.

Il documento peritale presentato al giudice Bucarelli consta di tre parti: un antefatto che ricorda gli elementi già acquisiti nella prima perizia; una parte centrale suddivisa in capitoli firmati da tutti i periti che hanno partecipato alle indagini e infine due conclusioni che divergono tra loro. Mentre la conclusione di tre periti (Lecce, Imbimbo e Migliaccio) riporta gli elementi probatori che hanno determinato il convincimento che il Dc 9 fu abbattuto da un missile, la conclusione di Blasi e di Cerro fa riferimento, contestandolo, al tracciato del radar di Ciampino che, secondo gli esperti americani e i risultati della prima perizia, metteva in evidenza la presenza di un caccia a fianco del Dc 9 Itavia.

"Consulenza della Selenia

Il motivo di questo contrasto dei due periti dissenzienti deriva da una «consulenza» presentata da alcuni dipendenti della Selenia, secondo la quale il radar di Ciampino, forse, era in avaria al momento della registrazione. Pertanto sarebbero da ritenersi inattendibili gli elaborati peritali su quel nastro fornito alla magistratura. Su questo caso gli altri tre periti hanno consegnato al giudice un dettagliato rapporto tecnico che smentirebbe le argomentazioni degli «esperti» della Selenia.

Spetterà al magistrato un giudizio sul contrasto periti, cioé stabilire se il senso è realmente fondato pure è soltanto apparente. tavia il contrasto tra perit trebbe essere un motivo in a favore di tutti coloro che no operato, in questi lu dieci anni, per innalzare «cortina fumogena» attr so pressioni, interferen strumentalizzazioni, co scopo di nascondere la v sulla strage di Ustica. Nei ni scorsi i due periti di zienti avevano chiesto al r strato di presentare una perizia ma il giudice Buc ha precisato che la perizi veva essere unica e che perito aveva il diritto di mere le sue valutazioni p nali.

Il contenuto dei docur peritali, forse, sarà reso oggi o domani. Il giudic carelli si è limitato a conf re che ci sono contrasti tr riti ma, ieri mattina, n contro con i giornalisti, s

☐ la Repubblica
martedì 29 maggio 1990

Il magistrato potrebbe archiviare l'inchiesta o trasmettere gli atti alla Procura

"Non era italiano il missile che colpì il Dc9 di Ustica"

Ma due periti parlano di bomba a bordo

di FRANCO SCOTTONI

Il recupero delle salme dopo la tragedia del Dc 9 precipitato a Ustica

ROMA – «E' stato un missile aria-aria di nazionalità sconosciuta ad abbattere il Dc 9 Itavia. E' escluso che a lanciarlo sia stato un caccia italiano perché i missili, in dotazione all'Aeronautica militare, all'epoca del disastro di Ustica, non avevano le caratteristiche dell'ordigno che ha abbattuto l'aereo civile in volo da Bologna a Palermo». Così hanno risposto i periti al quesito, posto dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli, quesito che si riferiva all'accertamento del tipo del missile e del Paese di fabbricazione.

Il documento peritale

Il supplemento di perizia, consegnato al magistrato sabato scorso, oltre a non indicare i responsabili della tragica sciagura che il 27 giugno 1980 provocò la morte di 81 persone che erano a bordo del Dc 9 Itavia, rischia di vanificare le indagini compiute da circa dieci anni con l'annullamento della precedente superperizia.

Il presidente del collegio peritale, professor Blasi, docente universitario per il settore motori e l'ingegner Cerro della Selenia, si sono dissociati dalle conclusioni degli altri periti presentando le loro personali convinzioni senza però a quanto pare corredarle con elementi di prova. I due periti hanno affermato che non si può escludere che la causa dell'abbattimento del Dc 9 sia stato un attentato compiuto con l'esplosione di una bomba a bordo.

Il documento peritale presentato al giudice Bucarelli consta di tre parti: un antefatto che ricorda gli elementi già acquisiti nella prima perizia; una parte centrale suddivisa in capitoli firmati da tutti i periti che hanno partecipato alle indagini e infine due conclusioni che divergono tra loro. Mentre la conclusione di tre periti (Lecce, Imbimbo e Migliaccio) riporta gli elementi probatori che hanno determinato il convincimento che il Dc 9 fu abbattuto da un missile, la conclusione di Blasi e di Cerro fa riferimento, contestandolo, al tracciato del radar di Ciampino che, secondo gli esperti americani e i risultati della prima perizia, metteva in evidenza la presenza di un caccia a fianco del Dc 9 Itavia.

"Consulenza della Selenia"

Il motivo di questo contrasto dei due periti dissenzienti deriva da una «consulenza» presentata da alcuni dipendenti della Selenia, secondo la quale il radar di Ciampino, forse, era in avaria al momento della registrazione. Pertanto sarebbero da ritenersi inattendibili gli elaborati peritali su quel nastro fornito alla magistratura. Su questo caso gli altri tre periti hanno consegnato al giudice un dettagliato rapporto tecnico che smentirebbe le argomentazioni degli «esperti» della Selenia.

Spetterà al magistrato dare un giudizio sul contrasto tra i periti, cioè stabilire se il dissenso è realmente fondato oppure è soltanto apparente. Tuttavia il contrasto tra periti potrebbe essere un motivo in più a favore di tutti coloro che hanno operato, in questi lunghi dieci anni, per innalzare una «cortina fumogena» attraverso pressioni, interferenze e strumentalizzazioni, con lo scopo di nascondere la verità sulla strage di Ustica. Nei giorni scorsi i due periti dissenzienti avevano chiesto al magistrato di presentare una loro perizia ma il giudice Bucarelli ha precisato che la perizia doveva essere unica e che ogni perito aveva il diritto di esprimere le sue valutazioni personali.

Il contenuto dei documenti peritali, forse, sarà reso noto oggi o domani. Il giudice Bucarelli si è limitato a confermare che ci sono contrasti tra i periti ma, ieri mattina, nell'incontro con i giornalisti, si è soprattutto lamentato per la fuga di notizie, precisando, tra l'altro, che chiederà alla Procura di aprire un'inchiesta per rivelazione del segreto istruttorio.

Appare ancora una volta evidente come i principi del nuovo codice sulla trasparenza delle inchieste giudiziarie trovino ostacoli a varcare gli uffici del tribunale.

Il giudice Bucarelli ha, inoltre, precisato che è sua intenzione rispettare i termini per la chiusura dell'inchiesta, termini che scadono il 24 ottobre prossimo. Il magistrato può archiviare l'istruttoria oppure rimettere gli atti alla Procura affinché proceda con il nuovo rito come è prescritto dalle attuali norme.

Uno dei patroni di parte civile, l'avvocato Franco Di Maria, commentando la divergenza sorta tra i periti ha dichiarato che, comunque, la tesi del missile prevale sull'altra, cioè la bomba a bordo. «Devo rivelare», ha detto, «che quattro su sei periti (il penalista ha fatto riferimento anche alla prima perizia medico-legale che escludeva l'esplosione a bordo-ndr.) sono concordi nell'affermare che si tratta di un missile. Non c'è dubbio che sotto il profilo tecnico non cambia nulla. Ma da un punto di vista emotivo sì, perché c'è sempre una dissociazione rispetto ad una verità che sembrava condivisa all'unanimità».

"Sconosciuta la nazionalità"

Il professor Carlo Taormina, difensore degli ufficiali e sottufficiali dell'Aeronautica, accusati di favoreggiamento, falsa testimonianza e distruzione di possibili prove, afferma invece che «se è importante e significativo constatare che non è stato possibile stabilire qualità, tipo e provenienza del sempre più fantomatico missile, sorprende e inquieta che alcuni tra i tecnici non abbiano condiviso le conclusioni di due colleghi, tra i quali il professor Blasi».

☐ la Repubblica
venerdì 1 giugno 1990

E' giunta l'ora di dire la verità

di GIANNI ROCCA

QUANDO si seppe che i periti incaricati di accertare le cause della sciagura di Ustica si erano divisi fra la tesi del missile e quella dell'esplosione di un ordigno a bordo del DC 9, ci venne la tentazione di scrivere parole molto amare su questo caso che si trascina penosamente da dieci anni. Volevamo comunicare la sensazione, presente in tutta l'opinione pubblica, che anche il mistero di Ustica si stava per aggiungere al lungo, interminabile elenco di omicidi, di stragi, di trame, rimasti senza un mandante, avvolti dai fumi dei depistaggi, delle indagini incomplete e inconcludenti, di cui è piena la storia recente del nostro paese.

CI TRATTENEMMO, nell'estrema speranza che qualche fatto nuovo, quasi un «miracolo», potesse ancora prodursi a squarciare il velo delle tenebre.

La notizia del ritrovamento delle tracce radar del centro di Grosseto – resa nota ieri da «Samarcanda» – potrebbe costituire la svolta tanto attesa, un punto fermo nella congerie di bugie, di verità precostituite e artefatte, di palleggiamenti di responsabilità.

Che cosa dice il tracciato radar di Grosseto? Che nel cielo di Ustica, quella sera fatale, volavano oltre al DC 9 due caccia provenienti da sud, e che da nord, ma a grande distanza, si dirigevano verso quel punto altri due aerei militari. Falso sarebbe quindi quanto si è asserito sinora e cioè che l'aereo civile italiano volasse in perfetta solitudine. Ma questo è l'aspetto meno importante della sconvolgente novità.

Il tracciato del radar di Grosseto, giunto finalmente nelle mani del magistrato e della Commissione stragi, è la copia fedele dell'originale che a suo tempo era già stato sequestrato, ma di cui tutti gli inquirenti ignoravano l'esistenza. L'unico tracciato su cui ci si era sempre basati era quello di Marsala, ma talmente manomesso da farlo ritenere più un elemento di confusione e di devianza che un documento probante. Il tracciato di Grosseto, nella sua integrità, dimostra invece non soltanto quel che accadeva nei cieli di Ustica nei minuti drammatici della sciagura, ma comprova che le identiche segnalazioni di Marsala (perché il radar è strumento *oggettivo* di registrazione e dunque non interpretabile) erano state, a suo tempo, manipolate e distorte.

La folla degli interrogativi, a questo punto, è incontenibile. Le domande su chi ha organizzato, diretto e manovrato la grande trama della menzogna, si fanno pressanti. Ci sarà tempo, speriamo, per meglio comprendere e approfondire. Per ora contentiamoci di un solo dato: la parola «fine» che qualcuno cercava di apporre alla tragedia di Ustica, per farla cadere nel limbo del mistero eterno, è stata evitata. Di Ustica potremo e dovremo parlare ancora, sino alla scoperta finale della verità. Il prestigio delle istituzioni è in gioco ed è giunto il momento che ciascuno assuma finalmente le sue responsabilità. O dovremo, anche in questo caso, attendere un intervento «eccezionale» del Capo dello Stato?

GIANNI ROCCA

la Repubblica
venerdì 1 giugno 1990

il giallo di Ustica

Colpo di scena nell'inchiesta sulla strage i tracciati radar di Grosseto confermerebbero la manipolazione dei registri di Marsala

Ustica, quattro caccia sulla rotta del "Dc9"

di FRANCO SCOTTONI

ROMA – La verità sulla strage di Ustica è più vicina di quanto si supponga, malgrado il deposito del supplemento di perizia che ha visto il collegio peritale dividersi tra i fautori del missile e quelli della bomba a bordo. «Il diavolo fa le pentole ma non i coperchi»: il vecchio proverbio ha mantenuto la sua validità quando ieri è stato reso noto un nuovo e forse definitivo colpo di scena.

Il giudice istruttore Vittorio Bucarelli e la Commissione stragi sono in possesso dei tracciati del radar di Grosseto (Poggio Ballone) che dimostrano come le registrazioni del radar di Marsala siano state manipolate per nascondere quanto avvenne nel cielo di Ustica la sera del 27 giugno 1980, quando fu abbattuto da un missile il Dc9 Itavia, in rotta da Bologna a Palermo con 81 persone a bordo.

Il nuovo scenario che si presenta agli inquirenti è diverso da quello che gli alti vertici dell'Aeronautica militare hanno cercato di avvalorare. Infatti dalle registrazioni del radar di Grosseto si ricava che due aerei da caccia, probabilmente libici, quella sera volavano da sud verso nord e hanno incontrato il Dc 9 Itavia a largo di Ustica. Mentre due caccia, probabilmente francesi, provenienti dalla Corsica, sono giunti sul posto alcuni minuti dopo l'abbattimento dell'aereo civile italiano.

Tirreno "affollato"

Inoltre tra la Corsica e la Sardegna, dai tracciati radar di Grosseto, risulta in volo anche un aereo radar o di guerra elettronica che compie una rotta a cerchio ma abbandona il Tirreno dopo la sciagura del Dc 9 Itavia.

La vicenda del recupero dei tracciati radar di Grosseto, anticipata dal settimanale televisivo della ReteTre «Samarcanda», è tutta da raccontare perché ognuno possa rendersi conto di quante falsità sono state messe in atto per nascondere la verità.

Cominciamo dal luglio 1980 quando il magistrato di Palermo emette l'ordinanza di sequestro di tutti i tracciati radar registrati dai centri militari dislocati lungo la Penisola.

L'ordine di sequestro viene poi ripetuto dal Pm Giorgio Santacroce, ma soltanto dopo circa dieci anni di indagini gli inquirenti si sono resi conto che mancavano alcuni documenti, oppure che non erano stati eseguiti alcuni sequestri.

Tra i documenti mancanti c'erano quelli del radar di Grosseto («Quercia»), ma i carabinieri che nei mesi scorsi sono andati al centro militare toscano per raccogliere informazioni su quanto era avvenuto nel luglio 1980 sono stati avvertiti che i tracciati radar erano stati sequestrati e inviati all'aeroporto di Trapani Birgi.

Tuttavia il comandante di Grosseto ha assicurato che poteva produrre le copie dei tracciati e infatti le copie sono state poi inviate al magistrato e alla Commissione stragi nei mesi scorsi.

Due giornalisti di «Rinascita», Antonio De Marchi e Valerio Gualerzi, venuti in possesso anche loro delle copie dei tracciati radar di Grosseto, li hanno sottoposti ad alcuni esperti militari. I risultati raggiunti, se comparati con le registrazioni di Marsala, sono sconvolgenti. Anche perché i dati forniti dal radar toscano erano stati trasmessi automaticamente proprio da Marsala. In sostanza, le registrazioni radar sulle quali hanno lavorato i periti del tribunale sono state manipolate in modo grossolano, spostando alcune tracce di aerei di 150 chilometri, mentre altre tracce sono state fatte sparire.

I due giornalisti di «Rinascita», in un loro servizio che apparirà lunedì sulla rivista del Pci, hanno ipotizzato quanto accadde quella sera al Dc9 Itavia. Secondo la loro ricostruzione un caccia libico «Mig», pilotato da un «mercenario», doveva abbattere l'aereo «Zombie 56» che trasportava Gheddafi da Tripoli a Varsavia, e che doveva volare sulla stessa rotta del Dc9 Itavia anche se in direzione opposta.

Il colonnello libico, informato dai servizi segreti italiani di un possibile attentato, fece dirottare il suo aereo su Malta e ordinò al «Mig» di scorta di dare la caccia al presunto aereo killer.

Sul cielo di Ustica avvenne lo scontro ma il missile lanciato da uno dei due «Mig» è finito contro il Dc 9 Itavia. I due caccia francesi si alzarono in volo per dare man forte all'aereo killer ma arrivarono sul cielo di Ustica quando per errore fu abbattuto l'aereo di linea.

Secondo questa ricostruzione, i due giornalisti ipotizzano che il caccia di scorta all'aereo di Gheddafi, dopo essersi sottratto al duello aereo, doveva atterrare all'aeroporto di San Pacrazio Salentino, una pista al confine tra le province di Brindisi e di Lecce, ufficialmente abbandonata dall'Aeronautica militare ma adoperata di frequente dal Sismi per operazioni segrete.

Il "Mig" caduto

Il «Mig» non riuscì, per mancanza del carburante, a raggiungere quella pista e cadde sui monti della Sila. Questa ultima circostanza è stata, però, più volte smentita. Il «Mig» 23, trovato venti giorni dopo sulla Sila, secondo la Commissione stragi e la «Relazione» ordinata dal capo del governo, non avrebbe nulla a che fare con il Dc 9 Itavia.

Nel servizio di «Rinascita» si ipotizza, inoltre, che ci sia stato un complotto franco-americano per uccidere Gheddafi attraverso un killer traditore del colonnello e che i servizi segreti italiani, diretti dal generale Santovito, amico del colonnello libico, intervennero per far fallire quel complotto. Questo scenario ha determinato di conseguenza che sulla vicenda, essendo stato abbattuto per errore un aereo civile, fosse messo tutto a tacere. In sostanza non avevano alcun interesse i Paesi della Nato di immischiarsi in questa vicenda e quindi di fornire notizie in proposito, non avevano alcun interesse i servizi segreti italiani a rendere pubblici i risvolti di tutta la vicenda.

I tracciati del radar di Grosseto potranno risultare determinanti ai fini dell'inchiesta giudiziaria per stabilire definitivamente la causa del disastro cioè un missile lanciato da un caccia e altresì saranno di valido aiuto per cercare di accertare la nazionalità dell'aereo che lo ha lanciato.

Ma se quanto è stato anticipato nella trasmissione televisiva «Samarcanda» troverà un valido riscontro si riapriranno, per quanto riguarda la legge penale, anche i casi degli ufficiali e sottufficiali di Marsala e forse quelli di qualche ex comandante dell'Aeronautica militare.

☐ la Repubblica
sabato 2 giugno 199

L'ex capo di stato maggiore Lamberto Bartolucci spara a zero su tutti

'Ma quale caccia, fu una bomba'

Il generale: "La commissione stragi? Deludente. I periti? Incompetenti". L'ammiraglio Geraci rincara la dose: "Il caso Ustica è stato alimentato dai grossi interessi economici che ci sono in gioco"

di DANIELE MASTROGIACOMO

ROMA – «Il vero depistaggio è il missile». Lamberto Bartolucci, classe 1924, capo di Stato maggiore dell'Aeronautica all'epoca di Ustica, replica tagliente allo *scoop* di Rinascita. Da sempre sostenitore dell'ipotesi che ad abbattere il Dc 9 dell'Itavia sia stata una bomba posta all'interno della carlinga, si sfoga condannando tutto e tutti. Una sequela di giudizi negativi sul lavoro svolto dalle commissioni, dai periti e dagli esperti incaricati dalla magistratura. Soddisfatti invece alcuni dei periti del giudice Bucarelli: «Vogliamo essere cauti e prudenti. Niente conclusioni affrettate, dunque. Ma certo, se i nastri del centro radar di Poggio Ballone confermeranno quello che si è detto a *Samarcanda*, la cosa non ci può non fare piacere. La nostra tesi trova nuovi elementi di supporto».

Come in ogni giallo che si rispetti, anche Ustica riesce ad insinuare il dubbio nelle certezze che si davano per assodate. Quattro commissioni d'inchiesta, uno staff di eminenti periti, una commissione governativa con poteri straordinari hanno sondato, scavato, interrogato, ascoltato, senza ottenere grandi risultati. La verità è stata inseguita con affanno in un clima di crescente sospetto: documenti spariti, prove manomesse, testimonianze evasive e contraddittorie. E proprio questa ricerca convulsa ha finito per dare corpo e anima a due tesi che oggi si contendono la soluzione del più controverso giallo dell'aviazione civile. Una battaglia scandita da continui colpi di scena e da rivelazioni. Se fino a due giorni fa, l'inchiesta sul disastro del Dc 9 Itavia era destinata ad allungare l'elenco dei misteri italiani, oggi lo *scoop* del settimanale Rinascita riproposto in tv da *Samarcanda* offre uno scenario inedito e clamoroso: il velivolo civile sarebbe rimasto vittima di un duello aereo tra due caccia libici. Ad abbattere il Dc 9 non sarebbe stata dunque una bomba posta all'interno della carlinga, ma un missile lanciato durante l'inseguimento tra la coppia dei Mig di Gheddafi.

La rivelazione colpisce come una frustata. Soprattutto gli ambienti dell'Aeronautica militare, sostenitori dell'esplosione interna. Il generale Bartolucci è categorico: «Uno scontro tra caccia libici e francesi in mezzo al Mediterraneo? Mai sentito. Assolutamente impensabile. Samarcanda? Uno scandalo che la Rai non dovrebbe più permettere. La Commissione Stragi? Ampiamente deludente. La commissione dei periti? Suo malgrado poco competente in materia. Il furore delle Forze armate? Sempre più grande. La verità? Spero di avere il tempo per vederla». L'ammiraglio Antonio Geraci, comandante delle forze Nato del Sud Europa, rincara la dose: «Il caso Ustica è stato alimentato da polemiche di parte e dai grossi interessi economici che sono in gioco».

Il giallo del Dc 9 Itavia, alla fine ha diviso anche la commissione dei periti. Una parte sostiene che l'esplosione sia stata interna, l'altra esterna. A favore della bomba si sono espressi anche i tecnici offerti dalla Selenia. Il punto della discordia si basa sull'interpretazione delle tracce radar attorno al velivolo dell'Itavia. Per alcuni sono piccole, incerte e confuse e vengono riferite alla carlinga devastata che prosegue la sua corsa e alla pioggia di rottami provocati dall'esplosione. Per altri appartengono invece ad un «aereo estraneo» che prima e dopo la sciagura compie le tipiche manovre di un attacco missilistico. I primi negano la presenza di altri velivoli attorno al Dc 9, i secondi sostengono il contrario. I sostenitori della tesi del missile si limitano a fare una sola considerazione: «A questo punto qualcuno ci deve spiegare come fa un gruppo di rottami a proseguire la sua corsa, unito e compatto, per tre minuti. E' chiaro che quella traccia corrisponde ad un altro aereo. Un aereo militare».

la Repubblica
sabato 2 giugno 1990

Fu compilato dall'ammiraglio Martini tre anni fa per il ministro della Difesa

In un documento segreto del Sismi tutti i sospetti sui militari francesi

di FRANCO SCOTTONI

)MA – I servizi segreti italiani se erano a conoscenza che la ancia era implicata nell'abttimento del Dc 9 Itavia sin dal gno '87. Dopo la notizia del rivamento dei tracciati radar l centro di Grosseto (Poggio llone), i due giornalisti Anto- De Marchi e Valerio Gualerfanno un'altra clamorosa rilazione nel loro servizio che parirà sul settimanale «Rinaita», in edicola da lunedì prosno.

Si tratta di un documento con dicitura «Segreto» che il capo i Servizi segreti, ammiraglio lvio Martini, inviò al ministro lla Difesa e al Comitato esecuo per i servizi di informazione di sicurezza (Censis) il 17 giuo 1987 con numero di protoollo 450/142/01. Lo scritto è instato «Appunto» mentre come ggetto si legge: «Intervista a akkush sul caso Ustica».

L'intervista era stata pubblicaa sul settimanale «Oggi» ed era tata ripresa dalla stampa nazioale. L'amm. Martini afferma al unto 1 che «Bakkush, leader ell'opposizione libica in Egitto già noto per interviste edazioni inzionali ad interessi americai ed interviste critiche nei cononti del Sismi, avrebbe dichiarato che fu Gheddafi a dare l'ordine di abbattere il Dc 9 dell'Itavia e che i Servizi segreti italiani e americani furono da lui avvertiti 7 anni fa».

Al punto 2 si legge: «Si ha la sensazione che la stampa nazionale, dopo un iniziale periodo di confusione e di interrogativi in merito agli sviluppi del caso Ustica, sia orientata a dare per scontato che il Sismi ha la prova della responsabilità libica, sulla base di un presunto rapporto che sarebbe stato inviato agli inquirenti».

I primi paragrafi sono in sostanza delle semplici osservazioni su notizie giornalistiche, ma successivamente il capo del Sismi fa alcune ammissioni di notevole interesse. Si legge al punto 3: «Sembra altresì che si stiano creando le premesse affinché le indagini si concludano con l'accertamento della responsabilità libica e lo scagionamento definitivo dei francesi. A tal proposito è di rilievo notare anche che: il recupero del Dc 9 è stato affidato alla società francese Ifremer, nonostante i suoi legami con i Servizi segreti francesi; la perizia della "scatola nera" verrà effettuata dagli americani, dei quali sono noti gli orientamenti anti-libici; in passato sono già emerse indicazioni dell'esistenza di un "coordinamento" tra Servizi segreti francesi e americani nella lotta contro il terrorismo internazionale e in funzione anti-libica. In questo quadro si intravede per il Sismi il rischio di venire indirettamente coinvolto o ulteriormente strumentalizzato».

Il primo elemento significativo si ricava dalla dizione «si stiano creando le premesse affinché le indagini si concludano con l'accertamento della responsabilità libica». Le indagini, fino a prova contraria, erano dirette dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli e l'argomentazione del Sismi sembra adombrare qualche sospetto sull'operato del magistrato oppure su personaggi influenti che hanno deciso a chi affidare il recupero dell'aereo, ecc. Ma l'elemento più sconcertante è il motivo che viene citato su un presunto pilotaggio delle indagini cioè lo «scagionamento definitivo dei francesi». Emerge, così, in modo chiaro che il Sismi nel 1987 riteneva che i francesi fossero implicati nella sciagura di Ustica.

I due giornalisti di «Rinascita» nel loro servizio pongono interessanti interrogativi. «Cosa sa Martini per parlare di "responsabilità francesi", di coordinamento franco-americano in funzione anti libica? Da dove ricava gli elementi per queste considerazioni? Possibile che il ministro della Difesa che a quel tempo era Remo Gaspari non si sia posto delle domande se davvero non conosceva una sua verità ? E perché l'amm. Martini intravede il rischio per il Sismi di venire indirettamente coinvolto o ulteriormente strumentalizzato»? E infine. Qual è il messaggio che il capo dei servizi segreti lancia al ministro e quali domande gli ha posto Gaspari per saperne di più? O forse era già tutto noto?

I tracciati radar di Grosseto «Poggio Ballone» sono stati oggetto, ieri mattina, di un continuo interessamento da parte del Procuratore capo, Ugo Giudiceandrea e del Consigliere istruttore, Ernesto Cudillo. Ai due magistrati è sembrato singolare il fatto che quei documenti siano stati acquisiti a circa 10 anni dalla strage. Ma l'assenza dal suo ufficio del giudice istruttore Vittorio Bucarelli non ha permesso un approfondimento di questo ennesimo mistero.

Il pm Giorgio Santacroce si è limitato a precisare che non ha mai visto quei tracciati radar anche se aveva fatto richiesta al giudice istruttore, nel 1988 e nel 1989 di sequestrare in diverse località italiane, compreso Grosseto, i documenti esistenti sulla strage di Ustica. Tuttavia è rimasto senza spiegazioni il motivo per il quale il giudice Bucarelli non ha consegnato i tracciati radar al collegio peritale, nelle settimane scorse, mentre si è prodigato ad inviarli alla Commissione stragi.

la Repubblica
sabato 2 giugno 1990

Coprono qualcosa di inconfessabile'

J'accuse del ministro Formica
Su Ustica troppi depistaggi

di GIOVANNI MARIA BELLU

)MA – Nel cielo italiano, la sera l 27 giugno del 1980, fu comuto un atto di guerra. Ma i vertidello Stato non furono inforati: né l'allora capo dello Stato, ndro Pertini, né l'allora presiente del consiglio, Francesco ossiga, né i ministri, né il Parlaento. Perché ci fu questo depitaggio e chi lo attuò? Il socialista ino Formica, oggi ministro del Finanze, ministro dei Trasporti l tempo della tragedia, fa un'ipoesi: «Questo incidente copre ualcosa di più importante dell' ncidente stesso». E aggiunge: «Non voglio dire che il Dc-9 sia stato abbattuto intenzionalmente, ma se si è trattato di un incidente perché non lo si è voluto dire subito? Evidentemente perchè la causa è ancora più importante della stessa tragedia».

D'una possibile «azione di guerra» parla, in una interpellanza ai ministri della Difesa e di Grazia e giustizia, il presidente della commissione Finanze, Franco Piro: «In una democrazia può anche succedere che 81 persone vengano uccise – scrive l'esponente socialista – ma non può e non deve succedere che si coprano le responsabilità di chi le ha uccise, anche involontariamente». Lo scorso anno, ricevendo i familiari delle vittime, il presidente della Repubblica, Francesco Cossiga, espresse una identica convinzione. E ieri. Romeo Ferrucci, legale di parte civile, ha chiesto a Cossiga un nuovo intervento: «Appare inevitabile – ha detto – davanti al clamoroso fallimento della magistratura, alla schiacciante potenza dei Stati maggiori e dei capi dei servizi segreti».

Sembrava che sulla vicenda del Dc-9 di Ustica stesse per depositarsi la sabbia di tutti i misteri italiani: periti pentiti, amnistie, ombre di archiviazione. E invece, ancora una volta, il caso si riapre. Il tracciato radar di Poggio Ballone, «risorto» dopo dieci anni, forse non è ancora la prova del fatto che avvenne una guerra tra caccia libici e francesi, ma certamente dimostra che quella notte del giugno del 1980 un aereo civile italiano con 81 persone a bordo, che volava nello spazio aereo nazionale, fu abbattuto per cause ancora oggi inconfessabili. E' una nuova prova del depistaggio.

Fin dallo scorso gennaio a questa conclusione era giunto il presidente della commissione Stragi, il repubblicano Libero Gualtieri: la sua relazione sul caso Ustica fu un duro atto d'accusa contro le distrazioni e le omissioni degli organi istituzionali. Soprattutto contro l'Aeronautica militare, per i documenti scomparsi e distrutti. Perché, qualunque cosa sia accaduta quella sera del 27 giugno del 1980, un fatto è certo: per dolo o per colpa (questo dovrà accertarlo la magistratura) la documentazione in possesso dei militari si è dispersa, è stata mutilata.

La commissione Stragi non ha il compito di ricostruire la dinamica della tragedia (è questa un' incombenza dei giudici) ma, appunto, di chiarire la «verità politica». Per la commissione, dunque, il tracciato di Poggio Ballone è rilevante non tanto per lo sconvolgente scenario che propone ma, più semplicemente, per il fatto che è diverso dagli altri tracciati relativi alla stessa sera. «E' la prova – commentá l'indipendente di Sinistra Sergio De Julio – che hanno cambiato le carte in tavola». Il senatore Marco Boato ricorda che i tracciati di Poggio Ballone avrebbero dovuto essere disponibili fin dal 14 luglio del 1980 (data dell'ordine di sequestro) e che invece sono stati acquisiti dal giudice Bucarelli il 3 novembre del 1989. Inoltre, afferma l'esponente verde, gli ufficiali dell'Aeronautica interrogati dalla commissione Stragi «mai hanno detto che Poggio Ballone fosse in possesso dei tracciati radar in connessione col radar di Marsala».

L'organo della Dc, *il Popolo*, contesta l'inchiesta giornalistica di *Rinascita* e *Samarcanda*, parla di una «regia politica» dietro le nuove rivelazioni e alla fine denuncia un «linciaggio delle Forze armate». «Un attacco inaccettabile – ha immediatamente reagito la «Lega dei giornalisti» – fatto da chi, evidentemente, non ammette altra verità se non quella ufficiale».

Di certo la tesi del quotidiano della Dc non è condivisa dal presidente della commissione stragi: «A questo punto – dice Gualtieri – è assurdo parlare ancora di possibile archiviazione. Sarebbe un'offesa alla giustizia». E anche un senatore dc, Lucio Toth, è su questa linea: «Ogni ombra è peggiore di qualsiasi verità, faremo il nostro dovere di parlamentari senza guardare in faccia a nessuno».

Giovedì prossimo la commissione Stragi deciderà sulle nuove audizioni. Già è stato chiesto l'interrogatorio dei presidenti del Consiglio e dei ministri della Difesa che si sono succeduti dall'80 a oggi. Il comunista Francesco Macis annuncia che sarà rinnovatata la richiesta di un secondo interrogatorio del generale Franco Pisano, fino a pochi mesi fa capo di Stato maggiore dell'Aeronautica. «Ma anche i nuovi responsabili militari – aggiunge Gualtieri – hanno l'obbligo di approfondire con noi. Sia chiaro: non voglio considerarli imputati, voglio solo dire che li considero interessati, almeno quanto il Parlamento, alla ricostruzione della verità».

la Repubblica
martedì 5 giugno 1990

Mentre un ex magistrato accusa i militari, i tracciati non saranno esaminati da un'altra commissione come voleva il pm

Ustica, la parola torna ai soliti periti

Scartati gli esperti internazionali il giudice convoca un'equipe già divisa

di FRANCO SCOTTONI

ROMA – I tracciati radar di Poggio Ballone non saranno sottoposti ad una perizia internazionale, come aveva preannunciato il pm Giorgio Santacroce, ma gli stessi cinque periti che si sono clamorosamente già divisi nelle conclusioni degli ultimi esami peritali. Lo ha annunciato il giudice istruttore Vittorio Bucarelli che ha convocato nel suo ufficio per giovedì prossimo alle ore 10 i componenti dell'equipe che, concordi inizialmente sulla tesi che fosse stato un missile ad abbattere il Dc 9 Itavia, si sono poi trovati in disaccordo.

Ai cinque esperti, il giudice Bucarelli chiederà di stabilire se i documenti di Poggio Ballone contengano dati relativi alle rivelazioni sul volo del Dc 9 e se la loro utilizzazione, contestualmente all'esame dell'altra documentazione che è servita per le perizie precedenti, avrebbe potuto determinare con maggior sicurezza le cause della tragedia.

A parte la scelta inopportuna dei cinque periti dopo la loro paccatura, non sembra che l'operato del giudice istruttore sia più idoneo per la ricerca della verità. Al magistrato sono stati consegnati sin dal 1988 i grafici di quanto avrebbe visto e registrato il radar di Poggio Ballone. Sono undici piantine dove sono registrate le diverse posizioni di alcuni aerei che volavano sul mar Tirreno dalla Corsica alla Sicilia pochi minuti prima dell'abbattimento del Dc 9. Ma le registrazioni da cui sono stati ricavati i grafici che fine hanno fatto? Questo interrogativo sembra che il giudice non se lo sia neppure posto, stando alle notizie che circolano a palazzo di Giustizia.

In sostanza ci troviamo di fronte, per quanto riguarda le indagini, ad uno scenario assai strano. Per pura casualità, nei giorni scorsi, si è appreso che alcuni tracciati radar di Poggio Ballone potrebbero aiutare gli inquirenti a far luce sull'abbattimento del Dc 9. I tracciati si trovavano tra le tante carte, coperte dal segreto istruttorio, in possesso del magistrato dal 1988, ma non sono mai state utilizzate. Quando «esplode» la notizia che quelle carte potevano essere importanti, la prima cosa da fare era quella di ricercare subito le registrazioni radar su nastro. O meglio verificare se fossero state a suo tempo sequestrate, se sono ancora chiuse in cassaforte al centro radar di Poggio Ballone o se sono state distrutte. In questo ultimo caso è importante conoscere la data della distruzione e chi l'ha compiuta.

Invece l'unica iniziativa che è stata presa si riferisce alla convocazione dei cinque periti senza neanche tentare un allargamento degli esperti. I due periti, Blasi e Cerra, sostenitori della tesi dell'Aeronautica militare, cioè che è stata una bomba a bordo a abbattere il Dc 9, è probabile che diranno che quei tracciati radar sono ininfluenti, mentre gli altri tre periti (Imbimbo, Lecce e Migliaccio) potrebbero affermare il contrario con il risultato che tutto rimane nella completa incertezza.

Tuttavia sulla conduzione dell'inchiesta giudiziaria si parlerà, da domani, al Consiglio Superiore della Magistratura. Ma anche in questo organismo i pareri sarebbero discordi: i consiglieri di «Unità per la Costituzione» non intendono appoggiare la richiesta del consigliere Felisetti di aprire con procedura di urgenza un esame sul «caso Ustica» e così è probabile che la discussione slitti ad una prossima seduta.

«I militari mi parlarono di Marsala e di Licola, come centri radar interessati alla vicenda di Ustica. Questi nomi li ricordo con certezza. Ma di Poggio Ballone non parlarono mai. E alla luce di quanto sta emergendo sui misteriosi tracciati di quel sito radar in Toscana, tutto questo appare molto strano e sospetto». Lo ha affermato Aldo Guarino, ora notaio, che nel giugno del 1980 era sostituto procuratore a Palermo. Fu il primo magistrato a indagare sul «caso Ustica» e fu lui ad emettere gli ordini di sequestro di tutte le registrazioni radar.

In un'intervista all'agenzia di stampa «Adn-kronos», Guarino ricorda «con grande amarezza quei primi giorni dopo la tragedia del Dc 9. Dopo tanto tempo posso dire che i militari non mi diedero quell'aiuto di cui un magistrato avrebbe avuto bisogno per un corretto svolgimento delle indagini. E la incredibile vicenda dei tracciati di Poggio Ballone lo dimostra».

A proposito dei militari, Guarino ha precisato: «Loro avrebbero dovuto darmi indicazioni e suggerimenti prima ancora che io li chiedessi. In un'indagine di questo genere si sarebbe dovuti partire con uno spirito di estrema collaborazione che non ci fu. Avrebbero potuto e dovuto dirmi i nomi di tutti i radar che potevano aver visto. Tra l'altro nel vecchio codice di procedura penale c'era una norma che prevedeva una collaborazione da parte della pubblica amministrazione alla quale il magistrato ordinava l'esibizione di determinato materiale».

«A 10 anni di distanza», conclude l'ex magistrato, «rimane dell'amarezza. Io mi ero dimenticato di questa storia ma onestamente dopo le ultime rivelazioni, la tragedia di Ustica mi è ritornata in mente. C'è amarezza che ricompare oggi e che, forse, fa più male di quella che si poteva avvertire allora, perché ora sono fuori della magistratura e non posso fare più niente». Ci sono altri magistrati che attualmente indagano sul Dc 9 Itavia ma, finora, non sembra che abbiano raggiunto concreti risultati.

Venticinquemila firme per conoscere la verità

ROMA – Saranno consegnate questa mattina al presidente della Commissione stragi, on. Gualtieri, le 25 mila firme raccolte per la petizione popolare in favore della «verità sulla tragedia di Ustica». L'organizzazione «Prospettive socialiste», unitamente all'Associazione familiari delle vittime di Ustica, promotrici dell'iniziativa, hanno indetto una manifestazione in piazza Montecitorio prima della consegna della petizione, firmata, tra gli altri, da Pietro Ingrao, Asor Rosa, Paolo Flores D'Arcais, Luciano Violante, Dario Fo, Gian Maria Volonté, Nanni Loy, Claudio Petruccioli, Luigi Ferrajoli, Luigi Saraceni, Pierluigi Onorato, Marco Boato, Antonio Pizzinato, Carlo Verdone, Dacia Maraini, Francesco Rutelli.

la Repubblica
mercoledì 6 giugno 1990

Pci e Psi divisi in commissione stragi sulla relazione da inviare al Parlamento

Ustica, ora l'indagine del Csm al setaccio il lavoro dei giudici

E il pm insiste: "Perizia internazionale"

di FRANCO SCOTTONI

ROMA – E' ufficiale: il Csm ha aperto la pratica per il «caso Ustica», mentre la Procura della Repubblica ha contestato la decisione del giudice istruttore, Vittorio Bucarelli, di affidare i tracciati radar di Poggio Ballone alla stessa commissione peritale che ha presentato, la settimana scorsa, due pareri discordi sulla causa dell'abbattimento del Dc 9 Itavia. Due periti hanno sostenuto la tesi della bomba a bordo sconfessando quanto avevano sostenuto nella precedente perizia. Invece gli altri tre esperti hanno riaffermato: è stato un missile aria-aria lanciato da un caccia a colpire l'aereo civile in volo da Bologna a Palermo con 81 persone a bordo. Ma altre importanti novità si sono registrate ieri.

Gli avvocati di parte civile hanno presentato un esposto al Csm sull'operato dei magistrati che hanno condotto le indagini sul «caso Ustica» mentre «Prospettiva socialista», nel corso di una manifestazione, ha consegnato una petizione popolare con 25 mila firme al senatore Gualtieri, presidente della Commissione stragi. Il parlamentare, a nome della Commissione ha dichiarato: « Alla vigilia del decimo anniversario della strage, ci impegniamo a continuare un'iniziativa di denuncia e vigilanza perché siano perseguiti i responsabili e sia fatta verità e giustizia sulla vicenda di Ustica».

Al Consiglio Superiore della Magistratura la pratica per il «caso Ustica» è stata affidata alla prima commissione referente. I suoi sei componenti (presidente Nino Abbate) condurranno un' indagine preliminare allo scopo di verificare se vi sono state disfunzioni nel corso dell'istruttoria giudiziaria.

La correttezza delle indagini

Il comitato di presidenza del Csm (il vicepresidente Cesare Mirabelli, il presidente della Corte di Cassazione, Antonio Brancaccio e il pg della stessa Corte, Vittorio Sgroi) hanno accolto l'istanza con la quale il consigliere socialista Dino Felisetti aveva chiesto che l'organo di autogoverno dei magistrati passasse al vaglio l'operato di uno o più giudici che da dieci anni si occupano dell'aereo abbattuto. E' stata così avviata l'indagine conoscitiva che dovrà accertare se ci siano concreti elementi di dubbio sulla correttezza delle indagini.

Nel pomeriggio, gli avvocati Franco e Marco Di Maria, Romeo Ferrucci, Alfredo Galasso, Alessandro Gamberini e Goffredo Garaffa – difensori di parte civile nel processo per il disastro di Ustica – hanno presentato un esposto al Csm «in merito ai tempi e ai modi dell'inchiesta giudiziaria nel corso dei dieci anni di istruttoria». Il documento è la sintesi di un capitolo che fa parte di un ampio studio («La via delle ombre») che i legali consegneranno al Presidente Cossiga il 27 giugno prossimo, in occasione del decennale della strage di Ustica.

Nell'esposto-denuncia si rileva, tra l'altro, la durata abnorme (quattro anni) dell'istruttoria sommaria, una durata non accompagnata neppure da uno svolgimento ordinato delle operazioni peritali. In questo periodo non c'è stato il controllo dell' esecuzione di ordini di sequestro, dell'entità e del tipo di materiale sequestrato. Ad esempio la notifica del sequestro del radar di Licola non sarebbe stata neppure effettuata. Inoltre il materiale effettivamente sequestrato non è stato immediatamente acquisito e adeguatamente custodito, lasciando così adito al più ampio sospetto su una sua possibile manipolazione.

I rappresentanti delle parti civili hanno denunciato un «atteggiamento apertamente ostruzionistico» nei loro confronti da parte del giudice istruttore che, tra l'altro, non ha dato alcuna risposta alle numerose istanze del 1988 e 1989 con le quali si era sollecitato il deposito di tutti gli atti non segreti.

Inoltre viene poi elencata una serie di indagini tardive, come la trascrizione fonica dei nastri di Ciampino e di Marsala; la deposizione del maresciallo Carico del 1988, presa in considerazione con un anno di ritardo; la dimenticanza dei tracciati di Poggio Ballone ecc. I legali di parte civile sono stati ricevuti dal vicepresidente Mirabelli e durante il colloquio gli avvocati Franco Di Maria e Alfredo Galasso hanno precisato che rimangono a completa disposizione del Csm per un'eventuale loro audizione di fronte al «plenum» del Consiglio.

Il pm Giorgio Santacroce si è incontrato, ieri mattina, con il giudice Bucarelli. Il rappresentante della pubblica accusa, anche a nome del Procuratore capo, Ugo Giudiceandrea, ha fatto presente al suo collega che intende chiedere l'affidamento di una superperizia ad un nuovo pool di esperti, scelti a livello internazionale, che dovrebbero prendere in esame tutta la documentazione finora acquisita e cioè i tracciati radar di Marsala, di Licola, di Ciampino e di Poggio Ballone.

I tracciati di Poggio Ballone

Come è noto, il giudice Bucarelli affiderà domani l'esame dei tracciati di Poggio Ballone alla commissione peritale completamente divisa sulla causa del disastro di Ustica. Sembra che il giudice Bucarelli abbia emesso un ordine di sequestro della registrazione dei nastri del radar toscano, ma la notizia non è stata confermata. Intanto alla Commissione stragi si preannuncia una dura battaglia. Il deputato socialista Andrea Buffoni, ha detto che «sarà chiesto un approfondimento rispetto ai nuovi elementi che sono emersi (spaccatura tra i periti e Poggio Ballone) prima che si invii al Parlamento la relazione del presidente Gualtieri» che accusa i militari di aver depistato. Il parlamentare socialista ha aggiunto che «con il presidente Gualtieri saremo molto duri. Soprattutto rispetto a questo suo atteggiamento di voler addossare ai due ministri dell'epoca, Formica e Lagorio, tutte le responsabilità».

Sul fronte opposto i comunisti, ha detto il senatore Francesco Macis, ribadiranno la necessità di spedire alle Camere la relazione Gualtieri e anche in fretta. «La relazione», ha precisato il senatore comunista, «contiene degli elementi sulla responsabilità delle Forze Armate che prescindono dalle ultime novità. C' è un'indicazione precisa di tutti i comportamenti dei militari che hanno impedito il raggiungimento della verità. Su questo sono state già maturate una serie di circostanze emerse chiaramente e tutto questo va già detto al Parlamento».

☐ la Repubblica
venerdì 8 giugno 1990

Bucarelli deve "lasciare" su Ustica indagherà un pool di tre giudici

di FRANCO SCOTTONI

ROMA – Si è aperto un aspro conflitto procedurale nell'inchiesta giudiziaria per la strage di Ustica dopo la decisione del giudice Vittorio Bucarelli di affidare i tracciati del radar di Poggio Ballone allo stesso collegio peritale che si è «spaccato» tra sostenitori del missile (tre periti) e della bomba a bordo (due periti). Gli avvocati della parte civile hanno sollecitato la revoca dei due «periti pentiti», Blasi e Cerra, mentre la Procura ha chiesto che venga affidata una superperizia ad un altro collegio di esperti, possibilmente da ricercare a livello internazionale.

E' slittato, così, al 30 giugno l'incarico peritale, ma le nubi che si addensano su questa vicenda giudiziaria fanno presagire che non sarà facile riportare la fase istruttoria in un clima di serenità e trasparenza. Ma un aiuto indiretto per salvaguardare il prestigio della magistratura si può ricavare dalle dichiarazioni che il Procuratore capo, Ugo Giudiceandrea, ha rilasciato ai legali di parte civile, durante un colloquio, nel suo ufficio, che si è svolto dopo la riunione dei periti.

Il magistrato ha detto che non appena il giudice istruttore depositerà gli atti istruttori dell'inchiesta, le indagini saranno proseguite da un pool di tre sostituti procuratori che a tempo pieno ristudieranno i documenti e se necessario effettueranno altri accertamenti. Secondo le norme attuali, il dottor Bucarelli dovrebbe concludere i suoi interventi per il «caso Ustica», il 24 ottobre prossimo. E' evidente che non gli rimane più il tempo necessario per ordinare altre perizie, tenuto anche conto della stasi dovuta al periodo riservato alle ferie. Sarebbe quindi auspicabile che il giudice istruttore passi le carte alla Procura, secondo le nuove norme, sin dai prossimi giorni, in modo da guadagnare tempo, ma anche per porre fine a contrasti, malintesi e critiche che sono state rivolte ai magistrati.

L'udienza che il giudice Bucarelli aveva convocato nel suo ufficio con l'intenzione di affidare un supplemento di perizia sui tracciati di Poggio Ballone è cominciata poco dopo le ore 10. Gli avvocati di parte civile, Franco e Marco Di Maria, Romeo Ferrucci, Alfredo Galasso, Alessandro Gamberini e Goffredo Garraffa hanno, subito, sollevato l'esistenza di un vizio procedurale. La convocazione parlava di «chiarimenti» e non di affidamento di nuove prove peritali, pertanto non avrebbero accettato l'ordinanza per una nuova perizia.

Ma i rappresentanti di parte civile non si sono limitati a contrastare eventuali iniziative del giudice istruttore ma hanno presentato un documento da inserire nel verbale d'udienza. Si tratta di una specie di «atto di accusa» nei confronti dei periti Blasi e Cerra che hanno fatto proprie le convinzioni di tre esperti della Selenia chiamati come ausiliari a collaborare alle indagini sui tracciati radar.

«L'attività degli ausiliari tecnici», si legge nel documento, «non è stata un'attività di semplice fonte strumentale di accertamento ma è stata per i due periti dissenzienti (Blasi e Cerra) una vera e propria fonte primaria di convincimento, difforme peraltro da quello espresso dallo stesso collegio peritale che aveva formulato un diverso giudizio di natura tecnica sulla causa del sinistro aereo di Ustica». Inoltre i rappresentanti di parte civile affermano che «gli ausiliari sono stati individuati nell'area tecnica di una ditta (Selenia) intimamente collegata, per lunga e istituzionale frequentazione e evidente comunanza di interessi con l'Aeronautica militare. La scelta di avvalersi di tali ausiliari andava evitata e comunque doverosamente e preventivamente sottoposta alle valutazioni del magistrato, il quale avrebbe dovuto integrare il collegio peritale con la nomina d'ufficio di altri tecnici senza dover accettare, o peggio, subire una scelta certamente non soltanto tecnica».

Dopo aver ricordato che il mutamento di convinzione dei periti Blasi e Cerra, nella prima perizia sostennero che era stato un missile ad abbattere il Dc9 mentre nella seconda si sono dichiarati certi dello scoppio di una bomba a bordo, «mette in discussione la loro stessa attendibilità professionale» e pertanto viene chiesta la revoca dei due periti. «E' evidente», si legge nel documento, «che l'attuale collegio peritale, vuoi per la divergenza di opinioni emerse, vuoi per l'inaffidabilità sopra richiamata di due dei suoi componenti, vuoi per l'esigenza di disporre di competenze tecniche specifiche, deve essere nuovamente costituito. In particolare il Giudice non potrà non disporre la sostituzione del prof. Blasi e dell'ing. Cerra».

Infine i rappresentanti di parte civile hanno chiesto che «siano acquisite e valutate tutte le informazioni relative alla composizione chimica dei missili che, a dire degli stessi periti, non sono state fornite dall'Aeronautica militare».

Nell'incontro con il Procuratore capo, i legali che rappresentano i familiari delle vittime del Dc9 hanno rinnovato una loro precedente richiesta, quella di procedere all'incriminazione dei vertici dell'Aeronautica militare dell'epoca.

Intanto procede alla prima commissione del Csm il primo esame sui documenti, finora pervenuti a palazzo dei Marescialli, per stabilire eventuali inadempienze da parte dei magistrati che hanno condotto le indagini su Ustica. Gli avvocati Osvaldo Fassari, Enzo Gaito, Paolo Appella e Ennio Messina, rappresentanti di alcune parti civili, hanno dichiarato di non condividere, sia pure in parte, l'esposto dei loro colleghi, presentato al Csm e hanno ribadito una serena fiducia che dalla complessa istruttoria, la magistratura saprà, dopo aver superato i contrasti, far luce su quanto accadde al Dc9 Itavia.

Il parlamento promette nuovi accertamenti sugli uomini del Palazzo

'Ecco le responsabilità dei politici'

di GIOVANNI MARIA BELLU

ROMA – Il Parlamento vuole la verità su Ustica. L'indagine della commissione Stragi andrà avanti per accertare le eventuali responsabilità non solo di militari e magistrati ma anche di politici. L'«effetto Poggio Ballone», dagli uffici giudiziari di Roma ha raggiunto Palazzo San Macuto: come d'incanto le perplessità sembrano scomparse. Entro venti giorni la relazione del presidente, Libero Gualtieri (Pri), sarà discussa e aggiornata dall'ufficio di presidenza e, quindi, inviata alle Camere. La decisione è stata presa all'unanimità.

Nel dibattito Lucio Toth, senatore e capogruppo della Dc, è stato esplicito: «I fatti recenti hanno dimostrato che il Parlamento deve muoversi in piena autonomia – ha detto – dobbiamo cominciare a vedere coi nostri occhi». Con Giuseppe Zamberletti, ha proposto, tra l'altro, di chiedere al governo di far elaborare una ricostruzione grafica precisa e definitiva dei tracciati radar relativi alla notte del 27 giugno del 1980. La Dc ora ha una preoccupazione: «Evitare – ha detto Toth – che si possa pensare che non abbiamo il coraggio di affrontare tutti i problemi di questa gravissima vicenda».

E' un timore comune: «Investiamo – ha detto il comunista Aldo Tortorella – le autorità politiche del tempo e quelle che hanno avuto responsabilità nei momenti successive». Tortorella ha ricordato la recente dichiarazione di Formica sul fatto che il depistaggio abbia avuto lo scopo di nascondere qualcosa di molto grave. L'elenco delle nuove audizioni proposte è lunghissimo (una settantina) e l'ufficio di presidenza, martedì, dovrà fare un programma preciso. I comunisti hanno parlato tra l'altro d'un nuovo interrogatorio del socialista Lelio Lagorio, ministro della Difesa all'epoca della tragedia. Il radicale Massimo Teodori ha poi proposto di sentire anche l'attuale vicesegretario del Psi, Giuliano Amato (autore, fin dagli anni passati, di denunce dure sui ritardi nell'indagine su Ustica) il ministro della Difesa Martinazzoli, e i suoi predecessori Zanone e Spadolini.

Nel dibattito su questa indagine a tutto campo, l'intervento del socialista Salvò Ando, responsabile per il Psi dei problemi dello Stato, ha introdotto un problema delicatissimo: «Sono d'accordo sul fatto di procedere nell'indagine sulle responsabilità politica senza imbarazzanti silenzi. Bisogna guardare più in alto, indagare su una responsabilità politica anche al di sopra dei singoli ministri». Andò non è stato esplicito ma è stato chiaro: il riferimento (rilevato nel suo intervento dal verde Marco Boato) è al fatto che l'attuale capo dello Stato, Francesco Cossiga, era presidente del consiglio all'epoca della tragedia. Durissime le accuse ai giudici. Il missino Staiti di Cuddia ha attribuito al Pm Giorgio Santacroce la responsabilità del depistaggio e ha chiamato in causa l'ingegner Alfredo Beolchini, dirigente della Selenia spazio: ha chiesto alla commissione di accertare se, nell'agosto dell'80, fosse venuto in possesso dei tracciati del radar di Marsala. Staiti non ha precisato su quali elementi la sua richiesta si fondi. L'indipendente di sinistra Sergio De Iulio ha chiesto che la commissione investa ufficialmente il Csm. Una valutazione del comportamento dei giudici è stata sollecitata anche dal comunista Francesco Macis.

la Repubblica
mercoledì 13 giugno 1990

i moniti del Quirinale

Alla partenza da San Marino il capo dello Stato interviene di nuovo anche nella polemica con il Csm, commentando con parole durissime le dimissioni di Paciotti
Le reazioni dei politici all'appello sul "senso di responsabilità" nei prossimi sei mesi

Cossiga: "Confusione su Ustica"

"E io non esiterò a intervenire"

dal nostro inviato
PIETRO VISCONTI

SAN MARINO – Nemmeno la pioggia, nemmeno i tempi del cerimoniale di commiato da San Marino fermano la *vis polemica* di Francesco Cossiga. Sul giallo-Ustica il presidente della Repubblica vede una «confusione che non giova alla verità». Nemmeno lui sa di preciso cosa fare per rimettere ordine in quello che gli sembra un inopportuno intrecciarsi e sovrapporsi di competenze. Quando mai dovesse però individuare una strada, la percorrerà «anche a costo di non essere compreso». Pur di impedire che sulla «giustizia prevista dalla Costituzione» prevalgano «altri tipi di giustizia che con la giustizia non hanno niente a che fare», il capo dello Stato fa capire di essere disposto a scombussolare un'altra volta – viene spontaneo l'accostamento alla recente iniziativa del Quirinale sul caso-Palermo – il tran-tran istituzionale.

Ma non parla soltanto delle nebbie su Ustica. Attorniato dai giornalisti, incurante della pioggia, il capo dello Stato commenta con parole durissime le dimissioni di Elena Paciotti, esponente di Magistratura democratica, dal Consiglio superiore della magistratura. Ripete il gelido giudizio scandito lunedì sera («nel Paese purtroppo ci sono problemi più gravi») e rincara: ai suoi occhi, il polemico abbandono della Paciotti è «una rispettabile scelta politica che corrisponde a una ben nota concezione della magistratura, del Csm, della funzione giurisdizionale». «Concezione», si capisce, distante mille miglia dalla sua. «Grande rispetto per la signora Paciotti – scandisce Cossiga – e conferma del profondo dissenso sul concetto liberaldemocratico che io ho della giurisdizione del Csm. Lei ne ha un altro. Lei torna a fare il magistrato, io rimango a fare il presidente della Repubblica».

Dopo gli abbondanti tre quarti d'ora della «predica» di lunedì sul monte Titano – imperniata sull'appello al «senso di responsabilità» del mondo politico in vista del semestre di presidenza italiana alla Cee – il capo dello Stato ha dunque deciso di fare una nuova incursione nella prima linea delle polemiche. C'è un prologo. Sempre lunedì, senza farsi sentire da altri giornalisti, Cossiga confida alcune sue meditazioni sul caso-Ustica all'inviato dell'*Unità*. Il giornale del Pci aveva dato molta evidenza all'ipotesi di un collegamento tra uno dei «moniti» contenuti nel discorso di Milano e le inchieste appunto su Ustica. *L'Unità* titola così le dichiarazioni del presidente: «Ora basta. Su Ustica sono pronto a intervenire».

E ieri mattina, sul confine di San Marino, i fantasmi che aleggiano attorno alla strage in cui morirono 81 persone guastano la festa di congedo dai «capitani reggenti» del Titano. Chiedono i giornalisti a Cossiga: come interverrà per far luce sull'esplosione del Dc9? «Io spero sempre di non intervenire mai – è la risposta –. Non lo so neanche... Ma se dovessi capire che posso essere utile, nel rigoroso rispetto delle competenze e delle indipendenze degli altri organi, non esiterei a farlo, anche a costo di non essere compreso». Fioccano altre domande, che in realtà battono sempre sullo stesso chiodo. Il presidente le usa come «sponda» per completare il suo pensiero. «Io rispetto la funzione giurisdizionale – afferma Cossiga –. Chi ha da lamentarsi dei giudici ha gli strumenti giuridici per farlo nelle sedi appropriate, che sono le sedi giurisdizionali. Tutto il resto è confusione che non giova alla verità». E a chi vuol sapere quanto tempo servirà per conoscere cos'è accaduto la sera del 20 giugno nel cielo di Ustica, il titolare del Quirinale risponde così: «Spero nei tempi in cui il diritto e il nostro codice di procedura prevedono che si debba fare giustizia». E comunque, aggiunge, «non sostituiamo la giustizia prevista dalla Costituzione con altri tipi di giustizia». Un monito secco, indirizzato quasi certamente alla commissione parlamentare sulle stragi, da molti individuata come sede di quegli «accertamenti paralleli» entrati nel mirino del Quirinale in quanto violerebbero l'armonia istituzionale. Sulle dimissioni della Paciotti, Cossiga parte morbido e conclude con una staffilata. «Conoscendo la signora Paciotti – è l'esordio – è certo una scelta fatta in coscienza e dunque rispettabile». Tradisce però quella «ben nota concezione della magistratura» ritenuta in contrasto con quella liberaldemocratica. Ed è sintomo, secondo Cossiga, dell'anomalia per cui il Csm, «contrariamente ai principi generali che riguardano tutti gli altri organi costituzionali e amministrativi, ha interpretato la "prorogatio" come una pienezza delle sue funzioni». «Il problema comunque sarà chiuso tra qualche giorno – afferma Cossiga – con l'elezione dei nuovi membri del Csm».

Ancora una battuta sull'appello al «senso di responsabilità», per smentire di aver chiesto di non aprire crisi di governo di qui a dicembre, e poi il presidente vola verso Roma. Nella capitale troverà dichiarazioni favorevoli al suo invito a moderare la litigiosità e a far prevalere l'interesse generale. Il segretario della Dc Forlani lo tranquillizza anche: «Non c'è alcuna ragione plausibile per una crisi di governo». Il capogruppo dc alla Camera Scotti osserva che a Cossiga «occorre rispondere con i fatti». «Appello importante. Cossiga ha capito il messaggio che è giunto dalla gente nel corso delle ultime elezioni» è l'opinione del liberale Biondi. «È un ammonimento giusto – dichiara il repubblicano Battaglia, ministro dell'Industria – che risponde alle esigenze sentite anche dai partiti, spero». Uno «spero», precisa lo stesso ministro, di significato «sarcastico». «L'appello è giusto e valido nella sua ispirazione» dice per il Psi il capogruppo alla Camera Capria. Ma l'ex vicesegretario dc Bodrato, esponente della sinistra scudocrociata, usa proprio l'appello di Cossiga come fionda per lanciare una sassata ai socialisti: «Non tutto dipende da noi – afferma alludendo ai contrasti interni di Piazza del Gesù –. Direi piuttosto che dipende dal Psi, e del resto non mi pare che il capo dello Stato si sia rivolto in particolare alla Dc».

Repubblica
ato 16 giugno 1990

Saranno ricevuti da Cossiga mercoledì

Al Quirinale i familiari delle vittime di Ustica

ROMA – A pochi giorni dal decimo anniversario della strage di Ustica, i parenti delle 81 vittime varcheranno il portone del Quirinale. Nel pieno delle polemiche sull'andamento delle indagini, mercoledì l'Associazione familiari sarà infatti ricevuta dal presidente Cossiga, a cui verrà consegnato un documento che il presidente dell'organizzazione, Daria Bonfietti, definisce «di grande importanza», anche se non si tratta del dossier annunciato nelle scorse settimane dagli avvocati di parte civile, e in parte già consegnato al Csm, che verrà completato non prima del 27 giugno, anniversario dell'incidente. Sulla vicenda, cresce intanto la polemica tra Dc e Pci. Pierferdinando Casini (Dc), vicepresidente della commissione stragi, afferma che «il nostro compito non è accertare responsabilità individuali, ma dare una valutazione politica su eventuali omissioni, ritardi, depistaggi da parte di apparati dello Stato». Il comunista Cesare Salvi, in polemica con Andreotti, ricorda che «le responsabilità politiche sono di competenza del Parlamento», e che poiché «è ormai chiaro che esistono», deve cessare «lo scandaloso ostruzionismo democristiano».

☐ la Repubblica
domenica 17/lunedì 18 giugno 1990

La strage delle bugie

"Quel telegramma su Ustica è un altro falso"

di FRANCO SCOTTONI

ROMA – Altre falsificazioni e altre bugie sembrano emergere sulla strage di Ustica dai documenti e dalle dichiarazioni che gli alti vertici dell'Aeronautica militare hanno prodotto, con loro dichiarazioni e con i documenti presentati alla magistratura e alla Commissione stragi. I due giornalisti di «Rinascita», Antonio De Marchi e Valerio Gualerzi, in un loro servizio che apparirà sulla rivista del Pci, in edicola da domani, rivelano e documentano che l'esercitazione «Synadex» che la sera del 27 giugno 1980 avrebbe impedito ai radar di Marsala di vedere quanto stava accadendo sul cielo di Ustica, «non era stata affatto programmata da mesi, come sinora sostenuto, e il telegramma sempre esibito a prova della "casuale" coincidenza tra incidente ed esercitazione sarebbe stato fabbricato ad arte».

Nel servizio si afferma, inoltre, che «il nastro del computer di Marsala, in mano ai giudici, ha una durata abnorme rispetto alla norma: oltre 23 ore di registrazione rispetto alle quattro-sei ore normali per questo tipo di nastro». La maggiore durata potrebbe essere la prova delle manipolazioni fatte sul nastro stesso.

I due giornalisti hanno tratto le loro deduzioni dagli atti che finora sono stati resi pubblici e cioè le perizie giudiziarie e le audizioni alla Commissione stragi. Ma nel loro servizio appare un nuovo elemento molto significativo: alcuni ufficiali dell'Aeronautica militare, in servizio e in pensione, hanno fornito un loro prezioso contributo per smascherare le falsificazioni e le bugie degli alti ufficiali, interrogato dagli inquirenti.

L'ESERCITAZIONE «SYNADEX» – La «Synadex» occupa un posto di rilievo nell'inchiesta giudiziaria sulla strage di Ustica. Il radar di Marsala fu disattivato per otto minuti, proprio quelli più indicativi per capire quanto stava accadendo sul cielo di Ustica.

Secondo la versione ufficiale, fornita dal generale Franco Pisano, l'esercitazione (Synthetic Air Defence Exercise) era stata da tempo programmata e per dimostrarlo viene allegato alla sua relazione un telegramma datato 1 aprile 1980 con il quale il sito radar di Marsala avrebbe comunicato la programmazione delle esercitazioni per il trimestre aprile-giugno.

«Ebbene non è così», scrivono De Marchi e Gualerzi, «quasi certamente l'esercitazione del 27 giugno 1980 non esisteva affatto nel programma trimestrale. E' stata "costruita" più tardi probabilmente alcuni giorni prima del 27 giugno. Il motivo era uno solo: qualcuno in particolare il Sios, cioè il servizio segreto dell'Aeronautica, sapeva quello che doveva avvenire nei cieli della Sicilia e si adoperò per disattivare parzialmente il sito radar di Marsala per impedirgli, insomma, di vedere».

La prova logica di questa affermazione, secondo i due giornalisti, sta proprio nel telegramma protocollo 2/355/O35-2/02 del 1° aprile 1980 inviato dal centro radar di Marsala al Comando 3° Soc (Sector operation centre) di Martina Franca e al centro radar di Siracusa che il generale Pisano cita nella sua relazione. Innanzi tutto c'è da precisare che il telegramma è l'unico documento sopravvissuto alle «periodiche» distruzioni che hanno interessato tutto, dai nastri magnetici ai vari registri delle sale operative di Licola, Marsala, Siracusa e Martina Franca.

Con la collaborazione di ufficiali dell'Aeronautica, i due giornalisti di Rinascita, hanno ricostruito le procedure che erano in vigore nel 1980 per quanto riguarda lo svolgimento dell'esercitazione «Synadex». La programmazione trimestrale veniva fatta dal Soc e non dal singolo sito radar e ciò lo disponeva un documento «riservatissimo» dell'ITAV (l'ispettorato delle telecomunicazioni e dell'assistenza al volo, l'organismo dello Stato maggiore che sovraintende tecnicamente agli apparati della difesa aerea. Nel documento, un telegramma con protocollo 121/A-D9/1894/RR/O33-10, l'ITAV precisava «i programmi delle esercitazioni Sybadex categoria 1 e 2 sono stabiliti dal Soc, e sono inviati per conoscenza all'ITAV e a Fiveataf», quest'ultimo è il comando Nato.

«Dunque quel telegramma di Marsala non può esistere, non è mai stato né scritto, né spedito. E' impensabile che un sito radar decida la programmazione della «Synadex», ha, inoltre, spiegato un ufficiale da molti anni in servizio nelle basi della difesa aerea aggiungendo «d'altronde il sistema radar è un sistema integrato e solo chi sta sopra, cioè il settore, può decidere quando, come e con che modalità un elemento della maglia si può staccare».

LA REGISTRAZIONE RADAR – «Le bugie fanno crescere il nastro», è il sottotitolo di «Rinascita» per quanto riguarda la registrazione n. 99. E' il nastro che secondo la perizia ha registrato dalle ore 13,20 alle ore 21 del 27 giugno '80 e dalle 21,25 alle ore 10 del mattino dopo, in totale dunque più di 23 ore di registrazione. «E' impossibile, nessun nastro della difesa aerea dura così a lungo» afferma un ufficiale esperto radar ai due giornalisti, De Marchi e Gualerzi». Poi precisa: «I nastri del computer del Nadge, normalmente, sono utilizzati per tre, quattro ma possono arrivare a sei ore se si registrano i dati a una frequenza più bassa, ma non durano mai così a lungo».

A questo punto viene reso pubblico un altro documento dell'ITAV, un dispaccio inviato al centro radar di Marsala con il quale dava disposizione di «dotarsi di una scorta di 220 nastri magnetici per poter conservare le registrazioni per 30 giorni». In sostanza 220 nastri per 30 giorni, prevede una media di sette nastri al giorno cioè che ogni nastro dura circa tre ore e mezza. Il nastro n. 99 di Marsala, un nastro da mezzo pollice lungo 720 metri, quello coinvolto con la strage di Ustica dura quasi un giorno intero. «E' possibile? si chiede «Rinascita», e nel servizio si cerca di dare una spiegazione a questo interrogativo. I nastri sarebbero stati manipolati in modo grossolano per far sparire le prove di quanto avvenne, dieci anni fa, nel cielo di Ustica.

Poggio Ballone, mercoledì i radaristi dal giudice

ROMA – In un'intervista a «Rinascita» l'on. Stefano De Luca ha chiesto che tutti gli atti giudiziari siano resi pubblici: «leggiamoli insieme, in mille persone. Non voglio sospettare della buona fede dei giudici ma in questo modo sarà possibile evitare errori commessi sinora. Un' inchiesta che dura, da dieci anni, finisce inevitabilmente per agevolare chi vuole nascondere». Il parlamentare liberale è stato molto duro con i due periti, Blasi e Cerra. «Fossi stato io il magistrato», ha detto, «non avrei esitato a mettere le manette ai due periti pentiti che hanno riproposto l'ipotesi della bomba smentendo se stessi. Mi sembra fin troppo evidente che il ripensamento sia frutto di pressioni, ma anche senza voler giungere a queste considerazioni estreme, il fatto stesso di aver dichiarato, cambiando la propria versione, di aver svolto la prima perizia in maniera superficiale, doveva sollecitare un'iniziativa dei giudici».

Mentre il giudice Bucarelli sta cercando i 5 esperti, in campo internazionale, cui affidare una superperizia, lo stesso magistrato ha convocato, come testimoni, per mercoledì 20 giugno, i radaristi di Poggio Ballone, in servizio la sera del disastro di Ustica.

☐ la Repubblica
mercoledì 20 giugno 1990

I parenti delle vittime verranno ricevuti oggi dal capo dello Stato

'Il caso Ustica' da Cossiga

ROMA - Una giornata intensa per il caso Ustica: l'incontro tra il capo dello Stato e i familiari delle vittime, l'audizione in commissione stragi dei responsabili dei servizi segreti, nuovi interrogatori al palazzo di giustizia. Ma già ieri una delle questioni più delicate, il ruolo dei servizi e il controllo parlamentare, è stata affrontata. Ne hanno discusso Libero Gualtieri, Pri, presidente della commissione stragi, e Mario Segni, Dc, presidente del comitato parlamentare per i servizi. Hanno affrontato i problemi procedurali delle odierne audizioni dei responsabili del Sismi, ammiraglio Martini, e del Sisde, prefetto Malpiga. Ma solo oggi si saprà se la seduta sarà pubblica o segreta.

L'incontro dei familiari delle vittime col capo dello Stato, Francesco Cossiga, è previsto stamane per le 11,30. Proprio ieri è stato diffusa la sintesi d'una intervista del settimanale *Avvenimenti* nella quale Giannina Bonfietti, moglie del giornalista Alberto Bonfietti che perse la vita nel disastro, chiama in causa politici e magistrati. Tra l'altro afferma che «nel settembre 1981, quando andammo dal giudice Giorgio Santacroce per sapere a che punto erano le indagini ci disse che la strage di Ustica era un affare in cui c'entrava la politica e se volevamo giustizia dovevamo rivolgerci non a lui ma ai politici». Giannina Bonfietti aggiunge: «Tutto questo mi è tornato in mente in questi giorni, quando il Presidente della Repubblica ha dichiarato che tocca soltanto ai magistrati fare luce su Ustica».

A palazzo di giustizia il giudice Vittorio Bucarelli e il pm Giorgio Santacroce interrogheranno, come testimoni, i militari che il 27 giugno 1980 prestavano servizio al radar di Poggio Ballone, il centro da cui sono stati tratti i dati che, alcune settimane fa, hanno clamorosamente riaperto il caso Ustica. Sono i sottufficiali De Giuseppe e Colucci e i radaristi, tornati alla vita civile, Antonio Graziano, Massimo Di Giacinto, Santo Pingitore, Jean Louis Meloni e Alessandro Corti.

☐ la Repubblica
giovedì 21 giugno 1990

Il Presidente respinge le insinuazioni sul suo operato a Palazzo Chigi

Un monito di Cossiga ai politici "Basta speculare su quei morti"

di DANIELE MASTROGIACOMO

ROMA – «Chi pensa di costruire delle fortune politiche sulla tragedia di Ustica è un personaggio esecrabile». Con voce pacata ma tono fermo e deciso, il Presidente della Repubblica ribadisce un principio che spezza le polemiche delle ultime settimane. Sul più controverso giallo nella storia dell'aviazione civile lo Stato non ammette alcuna forma di speculazione.

Il riferimento è chiaro: troppe volte, sebbene in modo velato, in particolare da parte di socialisti e repubblicani, si è ricordato che proprio Cossiga all'epoca dell'incidente del Dc 9 dell'Itavia ricopriva la carica di presidente del Consiglio.

Il Presidente ieri, per la prima volta ha rotto gli indugi davanti ad una fitta delegazione di familiari delle vittime, di rappresentanti del Comitato per la verità su Ustica e di avvocati. «Nessuno ha bisogno di ricordarmi – ha sostenuto Cossiga – che nel giugno del 1980 ero presidente del Consiglio. Premetto che ho ricoperto quella carica per soli due mesi. Ma questo è poco importante. E' importante chiarire che subito dopo la vicenda, tutti, dico tutti e ripeto tutti, dissero che si trattava di una tragica ovvietà. L'aereo, insomma, era caduto per un cedimento strutturale. Tutti la pensavano allo stesso modo. Nessuno, in Parlamento, ebbe l'acutezza di indagare in altre direzioni, di scavare e di andare oltre quello che appariva appunto una tragica ovvietà. Di Ustica non seppi più nulla. Solo nel 1986, quindi sei anni dopo, ne sentii riparlare in occasione di un incontro con il Comitato per la verità».

Sono passate le 11 e 30. Al Quirinale almeno 60 persone ascoltano in silenzio le parole del Presidente. Da 10 anni si battono per rompere l'omertà che avvolge la strage del Dc9 di Ustica con i suoi 81 morti.

Il caso Ustica non è un caso di ordinaria amministrazione. Investe diversi apparati dello Stato e si è trasformato in un banco di prova per la credibilità delle istituzioni. La magistratura non è ancora riuscita a trovare la verità. Anzi, le interferenze, la sovrapposizione dei ruoli e dei poteri, gli intrecci di interessi, hanno finito per dividere alcuni organi inquirenti creando confusione su confusione. Incertezza su incertezza. Con un solo risultato: il rischio di affidare anche questa vicenda dell'Italia dei misteri agli archivi della Storia. Un rischio che Cossiga valuta con attenzione.

I legali di parte civile gli elencano le grossolanità delle indagini istruttorie. E gli ricordano soprattutto la serie di iniziative sollecitate dall'Aeronautica militare che hanno creato il partito fautore dell'ipotesi di un esplosione interna all'aereo. «Questo», sostengono gli avvocati, «ha provocato una scelta di campo obbligata anche tra i periti nominati dal giudice, costretti a dividersi e a sostenere ipotesi opposte a quelle sostenute solo pochi mesi prima». Il commento del Presidente della Repubblica è diretto: «E' vero. Sono sacrosante parole».

L'incontro dura oltre un'ora e mezzo. Molto più del previsto. E i passaggi salienti del colloquio sono riassunti durante una conferenza stampa dagli stessi partecipanti. Si è parlato di tutto, toccando gli aspetti più delicati della vicenda. Per primo li espone il senatore Nicolò Lipari, dc, presidente del Comitato per la verità su Ustica. «La giornata di oggi», commenta il parlamentare, «dimostra che la strada da noi imboccata è quella giusta. C'è esigenza nella società civile di arrivare presto ad una verità. C'è un aspetto che mi ha colpito nell'incontro con Cossiga. Il presidente ha detto che egli oggi si sente espressione della nazione. Questo significa che al di là delle critiche che gli potranno essere mosse, egli prenderà delle iniziative. Ci ha annunciato che interverrà presso la presidenza del Consiglio, i ministri della Difesa e degli Esteri perché si faccia del tutto per chiarire questa brutta pagina dell'Italia dei misteri».

«Da parte nostra – aggiunge Lipari – intendiamo presentare un' iniziativa di legge perché con l'entrata in vigore del nuovo codice di procedura penale, il 24 ottobre, non si corra il rischio della prescrizione. Un rischio che non si corre per il reato di strage, ma visto che non è stata avviata alcuna azione penale in questo senso, è meglio cautelarsi».

Di Julio, della sinistra indipendente, aggiunge: «Cossiga definisce esecrabile chiunque speculi su questa vicenda. Il suo è un monito rivolto ai vari organismi affinché lavorino ognuno nei loro ambiti. Le interferenze potrebbero prestare il fianco a conclusioni affrettate che combatteremo fino in fondo. Ed è per questo che ci auguriamo che Cossiga presieda il plenum del Csm quando si deciderà se istituire una commissione sull'operato dei giudici incaricati su Ustica».

E proprio sui giudici si snoda il resoconto del colloquio al Quirinale. Afferma l'avvocato o Ferrucci: «Cossiga crede che sia importante in questo momento cancellare i dubbi sorti dopo il ripensamento di alcuni periti. Chiederemo una nuova perizia. Ma solo sui tracciati radar, oggetto della divisione tra gli inquirenti». Aggiunge l'avvocato De Maria: «Il Capo dello Stato convocherà i dirigenti degli uffici giudiziari. A loro chiederà perché i magistrati dell'inchiesta non hanno lavorato bene».

la Repubblica
giovedì 21 giugno 1990

Il capo di Stato maggiore, Stelio Nardini, ha tenuto una conferenza al Centro studi della Difesa

'L'aeronautica vuole la verità'

nostro servizio

ROMA – Per la prima volta sul caso Ustica interviene anche un capo di Stato maggiore dell'Aeronautica. Da due mesi il generale Stelio Nardini ha sostituito Franco Pisano alla guida dell'arma azzurra: sino a ieri nessuno tra i suoi predecessori aveva risposto alle domande dei giornalisti su questo argomento.

Nardini ha tenuto una conferenza al Casd, il Centro alti studi difesa, e rispondendo alla domanda di un ufficiale di Marina ha voluto affrontare la questione. «Se oggi qualcuno dovesse chiedermi perché è caduto il Dc-9 a Ustica io non potrei che rispondere che non lo so. Ritengo di essere una persona onesta, non potrei rispondere altrimenti». «Ho letto sacchi di documenti su Ustica», continua Nardini, «ma non posso esprimere pubblicamente un mio parere perché non sono il giudice, non sono un perito. Comunque ripeto, non so perché il Dc 9 è caduto; non lo so io e non lo sanno i giudici che stanno indagando».

Dopo la conferenza, Nardini ha incontrato brevemente alcuni giornalisti: «L'archiviazione sarebbe la peggiore delle soluzioni per noi, l'Aeronautica sarebbe quasi costretta a ricorrere contro un'archiviazione del processo su Ustica. Vogliamo la verità: non so quale possa essere, e non escludo a priori che possano esserci stati errori dell'Aeronautica. Io naturalmente mi sento responsabile per tutta la forza armata. Ma non possiamo accettare di essere messi sotto processo in sedi che non sono quelle giudiziarie. Non mi fa piacere vivere in uno Stato che non è in grado di spiegarci cosa è successo. Nessun paese, infatti, ha mai recuperato un relitto a 3.500 metri di profondità; noi lo abbiamo fatto, grazie all'intervento, nell'agosto dell'86, del capo dello Stato ma ancora non conosciamo le cause che hanno provocato l'incidente».

«Ricorderò benissimo - ha detto ancora il capo dell'Aeronautica - i nomi di quei politici che senza sapere, come io non so, hanno dato giudizi sommari, né io per questo mi sentirò imputato». Un'inchiesta - ha infine detto Nardini - ha come obiettivo primario scoprire le cause della sciagura nell'interesse della collettività e solo in un secondo momento la ricerca delle responsabilità.

la Repubblica
venerdì 22 giugno 1990

All'epoca del disastro di Ustica una decina di ex militari istruivano l'aviazione libica. Il segretario del sindacato Appl: "Anch'io fui contattato"

Quei piloti italiani al servizio di Gheddafi

di DANIELE MASTROGIACOMO

ROMA – «Addestrare i piloti di Gheddafi? Tra la gente che vola, tra gli ex dell'Aeronautica, non è certo una novità sconvolgente. Ci contattarono in molti: alcuni accettarono, altri rifiutarono. La scelta non era ideologica. Ci premeva soprattutto salvare la pelle. Perché in fondo al contratto c'era una clausola molto chiara per un militare: tra le prestazioni si prevedeva anche un lavoro di controllo frontaliero. Il che, tradotto in linguaggio corrente, significava scontro aereo in caso di intercettazione con altri caccia stranieri».

Rodolfo Rolli, comandante Ati e segretario generale dell' Appl, il sindacato che raggruppa una larga fetta dei piloti civili italiani, non ha difficoltà ad ammetterlo. Anche lui, come decine e decine di suoi colleghi, si candidò per andare ad allenare i futuri comandanti delle squadriglie libiche. La circostanza era nota. Almeno ufficiosamente. Se ne parlò anche sui giornali, quando sull'onda delle prime polemiche per la tragedia di Ustica, qualcuno iniziò a collegare il Mig del colonnello caduto sui monti della Sila e l'incidente del Dc 9 Itavia nel sud Tirreno. Adesso, con le dichiarazioni dell'ammiraglio Fulvio Martini, direttore del Sismi, la voce è diventata ufficiale. Deponendo davanti alla Commissione stragi, il responsabile dei servizi segreti militari ha detto che nel 1981 un'informativa del Sismi affermava che una decina di ex piloti militari italiani diedero delle indicazioni ai libici «per penetrare nei punti critici della difesa aerea».

Un particolare inquietante che non aveva trovato riscontri finora. Il comandante Rolli, naturalmente, non ne sa nulla. Ma lo ritiene verosimile. O almeno plausibile. «Del resto», aggiunge, «occasioni di sconfinamento ce ne sono state parecchie. Anche da parte di caccia di paesi considerati nemici. Comunque, bucare la schermatura radar, in questo caso non solo italiana ma Nato, è uno scherzo da ragazzi. Perfino in Unione sovietica qualcuno lo ha fatto. Il caso Rust fa ancora clamore: atterrò con il suo monoposto sulla piazza Rossa beffando i ferrei controlli dei radar». La tecnica è semplice: si vola a bassissima quota e solo quando si è intercettati si tira su il muso e ci si alza a candela. «Anche se il controllore riesce a individuarti», spiega Rolli, «è difficile seguire una traccia piccolissima. Il caccia colpisce l'obiettivo e poi torna a casa tranquillamente».

Non si è mai arrivati a tanto. Ma, più volte, la nostra rete difensiva aerea è stata messa sott' accusa per sconfinamenti che facevano clamore. Colpa di quella decina di piloti italiani che avrebbero svelato i segreti radar del fronte sud? «Mi sembra un'accusa eccessiva», afferma il comandante Rolli, «anche se molti altri segreti, soprattutto tecnici, di mestiere, li hanno probabilmente forniti i miei colleghi. Se oggi la Libia ha piloti in grado di far decollare e atterrare un caccia il merito è nostro».

Tutto iniziò nel 1981. Un periodo nero per i professionisti dell'aria. Le compagnie erano in crisi, si volava poco, si licenziava, non si assumeva. Rodolfo Rolli proveniva dalle file dell'Aeronautica militare. E con un brevetto in mano tentava di trovare un lavoro in qualche vettore civile. Venne preso dall'Alitalia. Con un contratto a tempo. Pochi mesi e poi di nuovo a spasso. Altre domande su domande. Una compagnia valeva l'altra.

«Poi un giorno», ricorda il segretario generale dell'Appl, «un collega mi parlò della possibilità di andare a lavorare in Libia. La voce circolava da tempo negli ambienti. L'occasione era offerta dalla Siai Marchetti. Bisognava insegnare a pilotare gli SF 260. La casa di Sesto Calende ne aveva venduti 240 a Gheddafi. Ma nessuno sapeva manovrarli. Il contatto avvenne con un intermediario. No, non ricordo chi fosse. Ricordo solo che mi diede un appuntamento in un ufficio a Roma».

«La Marchetti dava le garanzie, ma il contratto era con la Libia. Un contratto durissimo: dovevamo partire soli, niente fidanzate o mogli, passaporto ritirato, vacanze saltuarie. Sì, i soldi erano tanti. Per quei tempi: mi sembra 5 milioni al mese, per due anni. Bisognava volare tutto il giorno nel deserto e addestrare le squadre dei futuri piloti libici. Ero giovane, entusiasta, soprattutto disoccupato. Ma alla fine rinunciai. C'era quella clausola che mi lasciava perplesso: era previsto anche un lavoro di controllo frontaliero. In gergo militare significa che dovevamo sorvegliare i confini del paese ospite. E questo voleva dire che se ci fossimo trovati di fronte a degli sconfinamenti, eravamo obbligati a sparare. Sì, entravamo in guerra. No, niente da fare. Il prezzo era troppo alto. Non avrei mai combattuto contro ex miei colleghi. Nonostante i soldi e l'entusiasmo».

la Repubblica
venerdì 22 giugno 1990

Mentre Parigi smentisce: "Non siamo coinvolti nell'incidente"

Troppo lenta l'indagine giudiziaria Cossiga convoca il ministro Vassalli

di GIOVANNI MARIA BELLU

ROMA – L'ambasciata francese smentisce. Ripete che la sera della sciagura «nessuna unità militare francese» si trovava nell'area di Ustica. Gli Stati Uniti e la Gran Bretagna tacciono. Ma gli accertamenti per scoprire chi ha voluto allontanare la verità sulla tragedia del Dc-9 vanno avanti. Ieri pomeriggio ne hanno discusso il presidente della Repubblica, Francesco Cossiga, e il ministro della Giustizia, Giuliano Vassalli. Al centro del colloquio, dice una nota del Quirinale, le «questioni di cui il capo dello Stato è stato investito in relazione al disastro di Ustica». Mercoledì Cossiga aveva assicurato ai familiari delle vittime un suo intervento per chiarire i motivi dei ritardi nell'indagine condotta dalla procura romana.

Il sospetto di «insincerità» formulato dinanzi alla commissione stragi dal responsabile del Sismi a proposito di informazioni sulla tragedia del Dc-9 inviate dai servizi segreti di Francia, Gran Bretagna e Stati Uniti ha avuto, com'era del resto prevedibile, l'effetto d'una bomba. «Questo è un paese assurdo – ha commentato il ministro delle Finanze, il socialista Rino Formica – quando io dicevo queste cose mi davano del pazzo».

Mercoledì 27 giugno, decimo anniversario della strage in cui morirono 81 cittadini italiani, l'ammiraglio Martini tornerà davanti alla commissione parlamentare. Spiegherà cosa intendeva esattamente dire, ma soprattutto dovrà chiarire perchè mai il Sismi, nel 1986, producesse ancora documenti contraddittori, desse ancora credito a notizie la cui falsità era stata provata fin da sei anni prima. Come quella del coinvolgimento nella strage del terrorista nero Marco Affatigato.

L'ambasciata francese, nel ribadire l'assenza di «unità militari» dalla zona di Ustica, ha sottolineato che le dichiarazioni di Martini «sono state rese a porte chiuse e che, pertanto, non si prestano facilmente a interpretazioni» ed ha aggiunto che è «comunque difficile arrivare a scrivere quello che oggi afferma la stampa italiana».

Il fatto è che i sospetti dell'ammiraglio Martini su Stati Uniti, Gran Bretagna e Francia non sono affatto sorprendenti. Al contrario, confermano le tesi prevalenti sulle cause della tragedia e, di conseguenza, sul movente del depistaggio.

L'ammiraglio Fulvio Martini, direttore del Sismi

Lo scenario del 1980, come lo stesso ammiraglio Martini ha confermato alla commissione stragi, presentava fortissime tensioni tra governo di Tripoli, Italia, Francia e Stati Uniti. Un quadro che ha consentito di dire, anche quando non si disponeva di elementi di prova, che un fatto di guerra aerea nel Mediterraneo avvenuto in quei giorni doveva inevitabilmente comprendere, con un ruolo di vittime o di aggressori, i libici.

I documenti del Sismi di cui la commissione stragi è venuta in possesso sono di due tipi, e sono in contraddizione tra loro, come se fossero stati prodotti da due enti diversi. Alcuni segnalano le «attività volative libiche nell'area di Ustica», esprimono perplessità sulla scelta della «Infremer» (una società, sottolinea lo stesso servizio segreto militare, «legata ai servizi segreti francesi») e, in definitiva, confermano quello scenario inizialmente solo dedotto: lo scenario di guerra. Altri ripropongono, ostinatamente, e anche al di là dell'evidenza, la tesi del cedimento strutturale.

A dieci anni dalla tragedia, insomma, c'è ormai un punto fermo: i servizi segreti italiani, o una parte di essi, hanno agito attivamente per allontanare la verità. Una verità dietro la quale c'è, molto probabilmente, un intrigo internazionale.

I problemi che l'audizione dell'ammiraglio Martini ha posto saranno esaminati nei prossimi giorni dal comitato per il controllo dei servizi segreti, presieduto dal democristiano Mario Segni. E' invece già abbastanza chiaro il ruolo che il Sismi e il Sisde ebbero nei giorni della tragedia. Ecco quanto ha detto ieri a *Repubblica* Francesco Mazzola, senatore democristiano, sottosegretario ai servizi segreti al tempo della strage di Ustica. «Noi non attivammo i servizi perchè la tesi di tutti era allora quella dell'incidente. Se si sono attivati da soli, di certo non hanno fatto giungere al governo alcuna notizia. E questo è stato un fatto gravissimo». Mazzola afferma che le ipotesi sul missile non furono mai comunicate all'esecutivo e aggiunge un particolare piccolo ma, alla luce dei fatti, molto significativo: «Ricordo che per un'altra vicenda, un fatto legato a un'inchiesta di terrorismo, scoprimmo fin da allora che i servizi segreti non avevano informato il governo. Non si trattava d'un fatto di grande gravità, ma la mancata informazione ci preoccupò. Chiedemmo chiarimenti ai responsabili, si giustificarono dicendo che non avevano ritenuto la cosa tanto importante da dovercela comunicare. Quell'atteggiamento ci insospettì, ci indusse a essere molto più attenti». Il capo del Sismi, come è noto, era Giuseppe Santovito, tessera della loggia P2 numero 1630, il capo del Sisde, il servizio segreto civile, era Giulio Grassini, tessera 1620, il capo di Stato maggiore della Difesa era Giovanni Torrisi, tessera 1825.

☐ la Repubblica
sabato 23 giugno 1990

il giallo di Ustica

Argomento del colloquio con il presidente del Consiglio sarebbe stato il ruolo dei servizi segreti dopo la strage. Incontri separati con i responsabili dei magistrati romani: riferite le accuse dei familiari delle vittime, incontrati mercoledì dal capo dello Stato

Ustica, Cossiga chiama Andreotti

Convocati al Quirinale anche i giudici 'Fate luce sui problemi dell'istruttoria'

di GIOVANNI MARIA BELLU

ROMA – Cossiga chiama a rapporto i poteri dello Stato sul caso Ustica. Ieri sono saliti al Quirinale il presidente del consiglio, Giulio Andreotti, e i capi degli uffici giudiziari romani, Ugo Giudicendrea, procuratore della Repubblica, e Carlo Minniti, presidente del Tribunale. A tutti, come già aveva fatto ieri l'altro, nell'incontro col ministro della Giustizia, Vassalli, Cossiga ha esposto i contenuti del colloquio che, mercoledì, ha avuto con l'associazione dei familiari delle vittime e il comitato per la verità sulla strage: la più alta autorità dello Stato ha deciso di diventare il portavoce della disperata e ostinata richiesta di verità d'un gruppo di cittadini e di farsi garante dell'impegno a fare chiarezza su cosa veramente accadde la notte del 27 giugno del 1980. Non era mai accaduto prima, in questa forma, con questa forza.

Un farsi garante, infatti, non solo sul piano morale ma anche sostanziale. A proposito delle «separate udienze» coi giudici romani il comunicato ufficiale del Quirinale dice: «Gli incontri, come precedentemente concordato, hanno avuto per oggetto i problemi connessi con lo svolgimento dell'istruttoria formale sul disastro di Ustica, per quanto di competenza dell'ufficio istruzione e degli uffici del pubblico ministero». Ma quali sono questi «problemi connessi con lo svolgimento dell'istruttoria formale»?. Fonti del Quirinale precisano che si tratta, appunto, di quelli esposti dai familiari delle vittime. E, nell'incontro con Cossiga, i familiari e i parlamentari dell'associazione per la verità su Ustica avevano denunciato i ritardi e le «grossolanità» nell'istruttoria, avevano chiesto la sostituzione dei magistrati che la conducono: il sostituto procuratore Giorgio Santacroce, il giudice istruttore Vittorio Bucarelli.

La denuncia dei depistaggi

Cossiga, naturalmente, non ha fatto propri questi giudizi, queste perplessità, queste richieste. Di certo, però, ne ha preso atto, li ha ritenuto seri, tanto da decidere di trasferirli alle autorità giudiziarie e politiche. Nel contempo, convocando i capi degli uffici romani, il presidente della Repubblica non ha inteso compiere un gesto assimilabile a quello compiuto alcune settimane fa, con la convocazione dei dirigenti degli uffici giudiziari di Palermo dopo la denuncia di Leoluca Orlando. Il Quirinale è categorica nell'escludere che, tra i due interventi, possa essere creata qualunque analogia. Se non per il fatto di aver ribadito, con un gesto, una convinzione: che il capo dello Stato possa avere rapporti con i giudici anche senza passare attraverso il filtro del Consiglio superiore della magistratura.

Il materiale che Cossiga ha affidato al governo e che invierà nei prossimi giorni ai capi degli uffici giudiziari non ha nè il tono nè la forma della supplica. E' una denuncia dura, documentata, su dieci anni di depistaggi, di manovre oscure, di ritardi. Un intrigo che ha prodotto quintali di documenti, di interrogatori, di rapporti. Il caso Ustica è infatti la *summa* di dieci anni di storie italiane e internazionali: ci sono i servizi segreti deviati dalla loggia P2, i rapporti coi paesi alleati, le tensioni con la Libia, il terrorismo nero, le inefficienze del nostro sistema di difesa.

Un intreccio confuso, un groviglio nel quale è sempre più difficile orientarsi. In questo scenario, l'intervento di Cossiga accanto ai familiari delle vittime è anche un modo di richiamare una verità semplice ma fondamentale: il caso Ustica è soprattutto la morte atroce di 81 cittadini italiani. La parte anteriore della carlinga che si squarcia a 9000 metri di quota, l'aereo che lentamente, avvitandosi su se stesso, precipita: c'è ancora l'atroce sospetto che molti dei passeggeri siano rimasti coscienti fino a quell'istante.

Un atroce stillicidio

Di queste e altre notizie i familiari delle vittime in questi dieci anni hanno subito un atroce stillicidio. Ogni nuova «verità», poi magari contraddetta, è stato un modo per tornare nell'incubo. E il fatto di non riuscire mai a giungere a un punto fermo, di vedere i periti giudiziari che si smentivano a vicenda e che, in alcuni casi, smentivano se stessi (per esempio prima affermando e poi negando la tesi del missile) ha fatto del caso Ustica il paradigma di tutte le più sporche storie italiane.

Mercoledì Cossiga se l'è sentito ripetere dai familiari delle vittime al Quirinale. E quello stesso giorno, poche ore dopo, interrogato dalla commissione stragi a San Macuto, un altro palazzo romano, il capo dei servizi segreti militari, ammiraglio Fulvio Martini, ha confermato ai parlamentari la sensazione che gli apparati dello Stato abbiano fatto poco per scoprire la verità. Peggio: s'è avuta una conferma del fatto che c'è stato chi, negli apparati dello Stato, ha fatto di tutto per inquinare le acque.

Non si sa se le questioni dei servizi segreti e del ruolo avuto dal Sismi e dal Sisde nel caso Ustica, siano state affrontate da Cossiga nel colloquio con Andreotti: il comunicato ufficiale è di poche righe. Ma è difficile pensare che il capo dello Stato e il presidente del consiglio abbiano potuto affrontare la questione dei ritardi nelle indagini senza tener conto dell'audizione a palazzo San Macuto dell'ammiraglio Martini.

«Il giudice mi disse: la verità sulla strage è un affare dei politici. Rivolgetevi a loro». Così, in una recente intervista, Giannine Bonfietti, moglie d'una delle 81 vittime, ha sintetizzato un suo colloquio, avvenuto nel 1981, col pubblico ministero Giorgio Santacroce. Forse la vera indagine sulla tragedia di Ustica è cominciata ieri. Mercoledì, decimo anniversario della strage, proseguirà, a San Macuto, l'interrogatorio del capo del Sismi.

Il governo britannico si difende "Noi non abbiamo mai mentito"

ROMA – Dopo i francesi, anche gli inglesi scendono in campo per chiarire la loro posizione sul caso Ustica, in seguito alle rivelazioni del direttore del Sismi, l'ammiraglio Fulvio Martini, che nei giorni scorsi aveva messo in dubbio la «sincerità» dei servizi segreti di Gran Bretagna, Usa e Francia.

In un breve comunicato, l'ambasciata inglese a Roma afferma che «la stampa italiana ha riportato voci secondo le quali il governo britannico avrebbe dato risposte menzognere alle richieste di informazioni da parte delle autorità italiane circa l'attività militare britannica nel o nei pressi del luogo e all'ora o verso l'ora in cui accadde il disastro aereo di Ustica nel 1980».

«Il governo britannico – termina il comunicato – afferma categoricamente che qualsiasi voce del genere è completamente priva di fondamento».

L'associazione dei parenti aveva consegnato un duro atto di accusa su dieci anni di ritardi e depistaggi, in cui si chiede la sostituzione di Bucarelli e Santacroce

la Repubblica
sabato 23 giugno 1990

Lo dice l'Avvocato dello Stato a quattro giorni dal decennale

"Quel reato è in prescrizione" ai parenti niente risarcimento?

di FRANCESCO VIVIANO

PALERMO – Il reato è caduto in prescrizione, dimenticate. Questa la risposta dello Stato ai familiari delle vittime della strage di Ustica del 27 giugno 1980 (81 morti) che oltre a non aver ottenuto verità e giustizia adesso si vedono respinta anche la richiesta del risarcimento danni avanzata in un giudizio civile.

L'Avvocatura distrettuale

Ma quel che è più sconcertante è il fatto che lo Stato, contando sulla lentezza di uno dei suoi organi, ha facilmente scommesso sulla certezza che il reato andrà sicuramente in prescrizione.

Ai dieci anni di quel tragico incidente mancano infatti soltanto quattro giorni.

Una tragica ed amara beffa che ha colpito, ancora una volta, padri, mogli, figli di quelle ottantuno vittime innocenti, finite negli abissi del mare. Lo Stato si rifiuta quindi di risarcire, in sede civile, i danni. Lo ha fatto sapere attraverso l'Avvocatura distrettuale che ieri, davanti al tribunale di Palermo, dove è cominciata la causa promossa dai parenti di tre delle ottantuno vittime, contro la presidenza del consiglio, ed i ministeri di Trasporto della Difesa e degli Interni, ha sostenuto che le «pretese della controparte devono ormai ritenersi colpite da prescrizione».

L'Avvocatura dello Stato ha chiesto quindi che il tribunale dichiari la nullità e la inammissibilità delle richieste di risarcimento danni avanzate dagli avvocati Rocco Chinnici, Vincenzo ed Alfredo Fallica, per conto della vedova Giuseppe D'Alfonso e dei suoi congiunti.

L'Avvocatura dello Stato anche se ribadisce «il malessere e lo sgomento destati dai fatti» ed esprime «la massima partecipazione umana al dolore di chi dalla vicenda è stato direttamente coinvolto e colpito», non può ricondurre «l'esame della controversia» in ambiti strettamente giuridici. A sostegno di queste tesi giuridiche l'Avvocatura dello Stato afferma che «a nessuna delle amministrazioni statali potrebbe essere imputata la colpevole causa del disastro, per nessuna delle ipotesi avanzate in via di mera congettura».

L'Avvocatura dello Stato sottolinea inoltre che «rilievo alcuno potrebbero assumere ai fini dell'affermazione della responsabilità delle amministrazioni, eventuali, e allo stato del tutto ipotetiche, asserite responsabilità di organi dello Stato relative al preteso occultamento di elementi atti a consentire la ricostruzione della verità».

La presa di posizione ha naturalmente provocato l'amara reazione dei parenti delle vittime del disastro che da anni avevano citato in giudizio lo Stato per il risarcimento in sede civile.

I loro difensori hanno sostenuto che lo Stato, attraverso l' Avvocatura distrettuale, si scrolla di ogni responsabilità ed invoca la prescrizione.

«Tale posizione, ufficializzata mediante la costituzione in giudizio dello Stato – affermano gli avvocati Fallica e Chinnici – ha destato tra le famiglie delle vittime profonda delusione e viva costernazione». Se è vero (ed i legali sostengono che non è vero) che esiste una prescrizione, «è giusto far ricadere una tale responsabilità sui familiari delle vittime, investiti per dieci anni da una disorganica inchiesta promossa dagli organi dello Stato che hanno manifestato con tutta chiarezza le gravi carenze ampiamente pubblicizzate?».

Escluse responsabilità

I familiari delle vittime attraverso i loro legali, si domandano «se esiste una commissione parlamentare, se esiste un Parlamento che ha manifestato il massimo interesse per la vicenda, a che cosa mira tale interesse se non si è pensato di risarcire in qualche modo i congiunti di quelle vittime innocenti». Nel suo intervento difensivo l'Avvocatura dello Stato ha escluso ogni responsabilità dell'esecutivo e ritiene irrilevanti «le invocazioni di controparte di un intervento legislativo volto a giustificare un'erogazione risarcitoria da parte dello Stato, non avendo il Parlamento ritenuto di esercitare in tale senso la sua discrezionalità politica».

I legali dei familiari delle vittime del disastro aereo di Ustica hanno chiesto che lo Stato intervenga con sollecitudine attraverso un provvedimento legislativo «poiché le famiglie non possono attendere chissà per quanti altri decenni». Per gli avvocati Fallica e Chinnici la eccezione di prescrizione non ha soltanto un'infondatezza di natura giuridica, ma anche di natura socio-morale.

il giallo di Ustica

Il magistrato ha deciso di proseguire le indagini per tutta l'estate. Intanto il presidente della commissione stragi Gualtieri, nella relazione che invierà al Parlamento, accusa: "La cosa più inaccettabile è stata la distruzione dei documenti. L'inchiesta è stata svuotata dall'interno"

Davanti al giudice i capi dei "servizi"

Convocati come testimoni i vertici del Sismi e del Sisde

di GIOVANNI MARIA BELLU

ROMA – «L'inchiesta» del Quirinale sul caso Ustica va avanti, mentre i capi del Sismi e del Sisde verranno sentiti giovedì prossimo dal giudice Vittorio Bucarelli. L'intervento di Cossiga non s'è concluso con il colloquio del capo dello Stato coi dirigenti degli uffici giudiziari romani. Mercoledì, ai familiari delle vittime della strage del Dc-9, Cossiga aveva assicurato un suo intervento nei confronti di tutti quelli che, sul piano istituzionale, possono contribuire a ricostruire la verità. E ha mantenuto la promessa incontrando, giovedì, il ministro della giustizia, Vassalli, venerdì il presidente del consiglio, Andreotti, il procuratore della Repubblica di Roma, Giudiceandrea, e il presidente del Tribunale, Minniti. L'elenco potrebbe allungarsi la prossima settimana con colloqui tra il capo dello Stato e il ministro degli Esteri, De Michelis, il ministro della Difesa, Martinazzoli, i vertici delle Forze armate. Un programma preciso non è stato elaborato ma è certo: «l'inchiesta» del Quirinale andrà avanti.

L'ultimo intervento, del resto, ha confermato e rafforzato l'attenzione al caso Ustica espressa dal capo dello Stato fin dal 1986 quando chiese all'allora presidente del consiglio, Craxi, che il governo si adoperasse per il recupero del relitto dell'aereo. Iniziativa che rese possibile, pur con sette anni di ritardo, l'esame dei resti del Dc-9. Il fatto che il recupero sia stato realizzato in modo oggi giudicato non solo approssimativo ma addirittura sospetto sintetizza il nodo irrisolto del caso Ustica: a ogni richiesta di verità seguono, puntualmente, atteggiamenti che vanno in direzione opposta. Mercoledì prossimo si svolgerà, davanti alla commissione stragi, la seconda parte dell'audizione del direttore del Sismi, ammiraglio Fulvio Martini.

Il giorno seguente, giovedì, il responsabile del Sismi e il prefetto Riccardo Malpica, direttore del Sisde, saranno interrogati a palazzo di Giustizia dal giudice Vittorio Bucarelli come testimoni. L'indagine continuerà ininterrottamente per tutta l'estate, anche se la legge dispone che tra il 23 luglio e il 15 settembre i termini giudiziari siano sospesi e, di conseguenza, ci sia un blocco dell'attività giudiziaria ordinaria. Bucarelli, però, ha superato l'ostacolo con un'ordinanza: riferendosi al nuovo codice di procedura penale, il quale impone entro il 24 ottobre prossimo si concludano improrogabilmente le istruttorie avviate con il vecchio rito, ha deciso di sfruttare tutto il tempo che gli resta a disposizione. Perciò, dopo aver ascoltato Martini e Malpica, interrogherà il 2 luglio, sempre come testimoni, un ufficiale e ed altri otto sottoufficiali del centro radar di Poggio Ballone, che erano in servizio nel momento in cui il Dc 9 dell'Itavia precipitò. Bucarelli, poi, d'accordo con il pubblico ministero Giorgio Santacroce, affiderà entro la fine del mese prossimo ad una équipe internazionale di esperti la «superperizia» per cercare di stabilire le cause del sinistro.

Alla commissione stragi, Martini dovrà spiegare perchè, nel 1987, in un documento del suo ufficio, sentì la necessità di sottolineare che la società a cui era stato affidato il recupero, la *Infremer*, fosse legata ai servizi segreti francesi. Non è che un esempio: per il caso Ustica il problema dei depistaggi è diventato importante quanto la ricostruzione di quel che accadde la sera del 27 giugno del 1980. L'intensità e la sistematicità dell'inquinamento sono una delle prove del fatto che, quella notte, nei cieli italiani accadde qualcosa di inconfessabile.

E la relazione che il presidente della commissione stragi, il repubblicano Libero Gualtieri, intende inviare al Parlamento suona oggi come un preciso atto d'accusa. *L'Espresso*, nell'ultimo numero, ne dà anticipazioni significative: «Ma la cosa più inaccettabile – scrive Gualtieri – è stata la distruzione della documentazione. L'Aeronautica era depositaria, fin dall'inizio, di tutta una serie di importanti documenti di prova. Una parte di questa documentazione fu messa sotto sequestro dalla magistratura... Ma una parte notevole sfuggì, se così posso dire, alle ordinanze di sequestro. E ancora: «Vi è poi una parte di documentazione, non sequestrata, che l'Aeronautica ha lasciato disperdere pur sapendo che su Ustica era in corso un'inchiesta... I militari non potevano, quindi, disperdere le prove. Questo è ciò che ritengo inaccettabile. L'inchiesta è stata svuotata dall'interno».

L'indagine della commissione stragi è, tra le tante, quella che si è spinta più avanti nell'accertamento della responsabilità nei depistaggi. Non a caso, è anche quella che ha suscitato maggiori reazioni. Come un monito all'organismo parlamentare è stato interpretato il recente riferimento critico, fatto dallo stesso Cossiga, alle «indagini parallele». E come una risposta al presidente della Repubblica è stato inteso il discorso fatto mercoledì, poco prima dell'audizione dell'ammiraglio Martini, dal presidente Gualtieri: «Abbiamo sempre rispettato la distinzione dei ruoli, ma anche il nostro ruolo va rispettato». Il fatto è che l'inchiesta sui depistaggi finisce inevitabilmente con l'adombrare, come Gualtieri ha già fatto, responsabilità, quanto meno colpose, di enti militari e di politici. E tutte le volte che si arriva a questo punto viene riproposto il fatto che Cossiga fosse, al tempo della strage, presidente del consiglio dei ministri.

Pappalardo ricorda le vittime del Dc-9

PALERMO – Alla vigilia del decimo anniversario del disastro aereo di Ustica, il cardinale Salvatore Pappalardo martedì 26 alle 12 celebrerà una messa nella cattedrale cittadina. La celebrazione è stata promossa dai familiari delle vittime i quali invitano al rito «tutti coloro che desiderano unirsi nel sostegno della ricerca della verità».

L'ammiraglio Fulvio Martini

La leader dell'associazione dei parenti racconta l'incontro col capo dello Stato

"Cossiga ha mantenuto la parola"

"Il presidente si sta impegnando davvero per arrivare alla verità. Ha preso coscienza del fatto che dieci anni di misteri non possono essere classificati come un caso di negligenza. E che non tutto può esser delegato ai giudici"

di ALDO BALZANELLI

BOLOGNA – «Che il capo dello Stato abbia deciso di affiancarci nella disperata e ostinata battaglia per la verità che da anni stiamo portando avanti, ci dà grande conforto. Il nostro auspicio ora è che la forza e l'autorevolezza del suo intervento siano determinanti e decisivi». Ha dell'incredibile la tenacia con la quale Daria Bonfietti, la presidentessa dell'associazione parenti delle vittime della strage di Ustica, combatte la sua battaglia contro i depistaggi, le menzogne, i ritardi di un'inchiesta che a distanza di anni da quel tragico 27 giugno del 1980 è arrivata poco più in là del nulla.

Qualche giorno fa, Daria Bonfietti ha incontrato, insieme ad altri parenti delle vittime e agli avvocati che affiancano l'associazione, il presidente della Repubblica Francesco Cossiga. «Non è stato certo un incontro formale», racconta, mentre in un afoso sabato di fine giugno riordina le carte dell'associazione. La settimana appena conclusa ha rilanciato l'attenzione delle più alte cariche dello Stato intorno a uno dei misteri più inquietanti della storia italiana».

«Mercoledì il presidente ci aveva assicurato che avrebbe convocato il presidente del Consiglio, il ministro della Giustizia e i vertici degli uffici giudiziari per sollecitare il massimo impegno nella ricerca della verità su Ustica. I più scettici tra noi avevano pensato "Le solite promesse...". E invece oggi dobbiamo prendere atto con soddisfazione che le promesse sono state mantenute».

«Per la verità, in un primo tempo, Cossiga ci aveva fatto capire che riteneva poco opportuno incontrarci proprio mentre infuriavano le polemiche sul lavoro dei giudici incaricati dell'inchiesta. A questo andava ad aggiungersi la "crisi" dei rapporti della Presidenza della Repubblica con il Consiglio superiore della magistratura».

Poi però ha cambiato idea.

«Già. Non so cosa sia accaduto, ma ho la sensazione che negli ultimi mesi il presidente abbia preso piena consapevolezza di un fatto: che l'incredibile sequenza di omissioni, bugie, depistaggi, insabbiamenti che attraversano dieci anni di indagini, non possono essere classificati come un caso di negligenza. E che neppure si può delegare soltanto alla magistratura il compito di fare chiarezza su cosa sia accaduto quel 27 giugno di dieci anni fa nel cielo di Ustica».

Cosa vi ha detto al riguardo il presidente Cossiga?

«Ci ha detto che dieci anni di indagini ancora senza risultati apprezzabili sono il sintomo di evidenti disfunzioni. Ha aggiunto che non se la sente proprio di essere il capo di uno Stato che non riesce a garantire verità su questa avvilente tragedia e che non può non farsi interprete di questa domanda di giustizia così chiara e impellente».

Ancora una volta insomma, come già accadde nel 1984, le sorti della verità sono nelle mani di Cossiga?

«Ho visto che qualcuno l'ha criticato perché nel 1980 era presidente del Consiglio e perché ha ammesso che all'epoca si convinse che la caduta del Dc9 era stata una "tragica fatalità". A me questo interessa poco. Anzi, mi sembra significativo registrare che il capo dello Stato afferma che per anni è stato convinto che il Dc9 di Ustica fosse caduto per un cedimento strutturale. Oggi mi interessano di più gli impegni che il presidente della Repubblica prende. E verificare se poi li mantiene. Quello che è accaduto in questi ultimi giorni mi sembra positivo. Ora è auspicabile che tutti gli altri organi dello Stato avvertano la necessità di una grande spinta e di interventi coraggiosi per vincere le resistenze che ancora sembrano esserci in alcuni apparati dello Stato e che finora sono state sufficienti a impedire di dipanare questa intricata matassa».

Cos'ha detto Cossiga del lungo elenco di ritardi, omissioni, elencati nel libro bianco che gli avete consegnato?

«Ovviamente, a noi, non poteva dire nulla. Ma spero abbia letto il dossier, perché quelle cinque paginette contengono una sequenza di fatti davvero impressionante: quattro anni trascorsi senza risultati; l'incredibile disordine nel quale era tenuto il materiale istruttorio; l'assoluta mancanza di indirizzo e coordinamento; il mancato controllo dell'esecuzione degli ordini di sequestro del materiale; il fatto che fino al 1988 non si siano accertati fatti sui quali oggi si incentra l'iniziativa del giudice istruttore; l'atteggiamento apertamente ostruzionistico nei confronti delle parti civili; la non conoscenza dei giudici di parte del materiale in loro possesso (valga per tutti l'esempio del tracciato radar di Poggio Ballone)».

E due giorni fa è arrivata l'Avvocatura dello Stato a chiedere di dichiarare inammissibile il risarcimento dei familiari perché caduto in prescrizione.

«È vero, anche se noi abbiamo sempre ritenuto che non esistesse un problema di risarcimento staccato da un problema di ricerca della verità. Certo è sconcertante vedere che proprio mentre la più alta carica dello Stato si espone in prima persona al nostro fianco, l'Avvocatura esprime una simile posizione burocratica».

Mercoledì cade il decennale della strage...

«Saremo a Palermo dove il cardinale Pappalardo celebrerà una messa nella Cattedrale. La cerimonia è anticipata al giorno 26, alle 12, il giorno prima dell'anniversario. Il nostro auspicio è che dalla gente di Palermo venga la testimonianza che questa battaglia non la stiamo conducendo da soli».

"Il radar di Poggio Ballone registrò 15 aerei militari"

ROMA – «Le tracce identificate dal radar di Poggio Ballone, la sera del disastro di Ustica, che si riferiscono ad aerei militari sono quindici». Lo ha affermato l'on. Luigi Cipriani, componente della Commissione stragi. Il parlamentare ha precisato che «il dato è tratto dal tabulato consegnato alla Commissione la scorsa settimana e non più dalla semplice trascrizione su cartine dei tracciati radar».

Dopo aver reso noto gli orari, le sigle degli aerei e la loro velocità, l'on. Cipriani ha detto: «Non sono in grado di collocare su una cartina queste tracce perché non corrispondono alle rappresentazioni grafiche di Poggio Ballone finora conosciute ed anche perché molte risultano illeggibili. Comunque, quello che è certo, è che dai tabulati emergono 15 tracce senz'altro di aerei militari data la velocità, aerei presenti nell'area di competenza del radar toscano che va dalla Corsica al centro del Tirreno, a partire dalle ore 20,12 fino alle 21,05, cinque minuti dopo il disastro di Ustica.

la Repubblica
martedì 26 giugno 1990

Due schegge che accusano

In quei frammenti la verità su Ustica

di FRANCO SCOTTONI

ROMA – Due frammenti metallici, rinvenuti nei cuscini del Dc 9 Itavia, potrebbero svelare i misteri sulla causa dell'abbattimento dell'aereo civile sul cielo di Ustica. Lo affermano i tre periti Ennio Imbimbo, Leonardo Lecce e Mariano Migliaccio nel documento consegnato al giudice istruttore Vittorio Bucarelli il 26 maggio scorso. Le due schegge di alluminio, secondo i tre periti, non si può escludere che facessero parte della testata o del corpo del missile che colpì il Dc 9, in volo la sera del 27 giugno 1980 da Bologna a Palermo con 81 persone a bordo.

Abbiamo sottoposto ad alcuni esperti le notizie e le motivazioni riportate nel supplemento di perizia e malgrado che queste ultime non contenessero un' approfondita descrizione, il parere è stato univoco: «la composizione chimica del metallo indica che si tratta di frammenti di un ordigno bellico di tipo aeronautico». In sostanza, il giudice Bucarelli tra l'enorme materiale, quasi tutto coperto dal segreto istruttorio, potrebbe avere, da anni, tra le sue mani anche la prova definitiva e inconfutabile che è stato un missile ad abbattere il Dc 9 e, come vedremo, anche un preciso orientamento sulla nazionalità del missile stesso.

Scrivono i periti Imbimbo, Lecce e Migliaccio a pagina 302 della loro relazione: «Di tutta la numerosa serie di frammenti metallici e non, ritrovati nei cuscini e negli schienali, solo due frammenti metallici (individuati nel documento "Rarde" con le sigle 52–Im e 6–4M) presentano chiare evidenze di potere essere direttamente associati ad un fenomeno esplosivo (gas wash, fusioni parziali, rolled edges, ecc.). Per tali caratteristiche e per quella associata alla loro "particolare" composizione chimica, così come verbalmente evidenziato dagli esperti Rarde al Collegio peritale, questi frammenti costituiscono elemento di giudizio molto importanti».

I risultati del Rarde (Royal Armament Research and Development Establishment) e l'esame dei due reperti sono stati sottoposti all'ing. Spoletini, nominato consulente ausiliario, che ha escluso la loro appartenenza ad un ordigno esplosivo (bomba) collocato all'interno dell' aereo ma non ha fatto altre significative precisazioni. I periti Imbimbo, Lecce e Migliaccio precisano a tale riguardo: «L'esame di tali reperti da parte dell' ingegner Spoletini è purtroppo solo qualitativo. Invece di entrare nel merito della loro "caratteristica" composizione chimica e della loro altrettanto particolare forma e dimensione, egli si limita a considerare alcune possibilità».

La «caratteristica» composizione chimica dei due frammenti è dovuta al fatto che la lega ha un ridotto contenuto di rame e di manganese rispetto al metallo usato dalla Douglas per costruire il rivestimento e altre parti della fusoliera. Un esperto da noi interpellato sulle leghe di alluminio ci ha precisato che nel metallo usato per la costruzione di aerei (Avional) il rame si trova in percentuali che vanno dal 3,7 per cento al 5, mentre il manganese va dallo 0,3 all' 1,2. La lega che sembra più simile a quella riscontrata dal Rarde è il «Peraluman» (rame 0,05, manganese 0,15 per cento). Ma c'è di più. Nel caso di un missile a guida radar semiattiva, come quello indicato dai periti giudiziari come il più probabile ad essere stato lanciato contro il Dc 9, la punta dell'ordigno viene costruita con il sistema meccanico della «imbutitura» e il metallo più adatto è appunto del tipo «Peralumen».

I tre periti, Imbimbo, Lecce e Migliaccio concludono la loro relazione sui due frammenti metallici, convinti che si tratti di schegge di un missile. «In mancanza di dati certi sulla composizione chimica di leghe di alluminio, utilizzate nel campo missilistico», affermano, «non si è in grado di stabilire con sufficiente certezza l'appartenenza o meno dei due frammenti ad uno dei tre seguenti e possibili elementi strutturali: a) struttura della fusoliera dell'aereo, b) parte in alluminio di una testa di guerra, c) corpo del missile realizzato in leghe di alluminio, con esclusione della testa di guerra». C'è da aggiungere, però, per quanto riguarda il punto a), che il Rarde ha effettuato delle prove di confronto su elementi di struttura prelevati dal Dc 9 e i due frammenti, prove che hanno evidenziato la netta differenza del materiale.

L'ipotesi più probabile dei tre periti, che sia stato un missile aria-aria ad abbattere il Dc 9, indica, altresì, che potrebbe trattarsi di un missile a guida radar semiattiva con una carica esplosiva di modesto peso, dai 10 ai 15 chilogrammi. Nel 1980, all'epoca del disastro di Ustica, secondo i documenti dello Stato Maggiore Difesa i missili in dotazione alle forze aeree italiane non erano a guida radar, degli altri missili in dotazione alla Nato alcuni avevano cariche esplosive prive del Tnt, altri, come lo «Sparrow», prive del T4. Come è noto su alcuni reperti sono state trovate le tracce sia del Tnt e sia del T4.

L'unico missile che aveva le caratteristiche indicate dai periti era lo «AA22 Advanced Atol» in dotazione ai Mig 23 tipo esportazione, cioè lo stesso tipo di caccia trovato sui monti della Sila. A questo punto sarebbe sufficiente chiedere all'Urss se alcune parti del missile AA2–2 sono fabbricate con la lega di alluminio riscontrata nei due frammenti. Ma questo tipo di notizia potrebbe essere, da tempo, a conoscenza delle nostre autorità militari, di quelle della Nato oppure di Israele. Si tratta di una notizia relativamente «top secret», in quanto i Mig 23 e i missili in dotazione sono stati esportati e venduti in diversi Paesi. Purtroppo l'inchiesta giudiziaria che doveva approfondire tutti gli elementi a disposizione si è trascinata per 10 anni senza giungere ad una conclusione precisa.

a Repubblica
ercoledì 27 giugno 1990

Palermo, omelia amara davanti ai parenti delle vittime

La denuncia di Pappalardo 'Il radar ancora non funziona'

di ALESSANDRA ZINITI

PALERMO – «La vita umana non può andare perduta per distrazione o per disattenzione. Questa è una responsabilità che non ci possiamo assumere. Ma se qualcuno ne dovesse sentire il peso farà bene a liberarsene quanto prima». Un monito e insieme una speranza. Così il cardinale Salvatore Pappalardo ha concluso la sua omelia alla solenne concelebrazione in ricordo delle ottantuno vittime della sciagura aerea di Ustica. Ai familiari, segnati da dieci anni di vana attesa, l'arcivescovo di Palermo dice che la verità è ormai un diritto irrinunciabile. Ma dal pulpito della cattedrale, il cardinale non perde l'occasione per lanciare un forte richiamo a quegli apparati dello Stato che dal disastro aereo sono stati direttamente investiti. Quella sciagura, insomma, non ci ha insegnato nulla. Dopo dieci anni niente è stato fatto per la sicurezza nei nostri cieli. Quanto è avvenuto potrebbe ancora accadere. Con severità Pappalardo denuncia: «Il 27 giugno del 1980 emerse che l'area del basso Tirreno era scoperta, priva di quelle vigilanze delle apparecchiature radar necessarie al controllo di quanto accadeva in quello spazio di cielo. Si pensò allora che dovesse essere installata una grande base radar proprio nell'isola di Ustica, in modo tale da assicurare l'ispezione di quella fetta di cielo. La stazione radar è stata costruita in questi anni. Recentemente l'ho anche potuta visitare. Il radar c'è, ma con mia grande sorpresa non funziona, non ha mai funzionato. Questa struttura si trova lì inerte, forse anche arrugginita. Vorremmo che queste disattenzioni non si verificassero e che quello che è costato denaro pubblico potesse essere realizzato in una maniera che giustifichi la spesa. È un richiamo che è necessario perché anche i mali per i quali abbiamo sofferto ci insegnino qualcosa. Anche il sacrificio di quelli che sono morti potrebbe avere una sua arcana utilità, potrebbe servire a salvaguardare la vita di altri. È uno stimolo che vogliamo esercitare su chi ne ha la responsabilità». La denuncia del cardinale coglie nel segno. Ad Ustica, quella grande sfera bianca che è il radar, sembra solo un tragico monumento alla sciagura di dieci anni fa. Sono stati spesi miliardi per quelle apparecchiature mai entrate in funzione, ormai assolutamente obsolete e inservibili. L'onorevole Stefano De Luca, unico politico presente alla messa di suffragio insieme all'ex sindaco Leoluca Orlando, annuisce alle parole del presule. Sui volti dei parenti delle vittime che affollano i primi banchi della cattedrale nessun segno di stupore. Solo tanta stanchezza e amarezza. A loro, le parole del cardinale Pappalardo vogliono infondere nuova fiducia. L'arcivescovo annette grande importanza all'interessamento del presidente della Repubblica e si dice convinto che «con la buona volontà di tutti, stimolata anche da opportuni interventi, si potrà giungere alla verità. Una verità sempre più necessaria e senza per questo invocare chissà quale ritorsione o vendetta. Nella conoscenza della verità – dice Pappalardo rivolto ai familiari – il vostro spirito potrà anche acquietarsi, anche se potrà esigere determinate riparazioni ove ne sia il caso». Costi quel che costi – afferma il cardinale prima della messa ai microfoni delle tv – bisogna arrivare alla verità. È necessario dire una parola definitiva su un interrogativo che è pesato per dieci anni sulla coscienza e sulla sensibilità di tutta la nazione. Poi, dall'altare, Pappalardo si pone domande senza risposta: «Dobbiamo pensare che c'è chi conosce la verità e non la dice? Dobbiamo pensare che nessuno sa e che fino ad ora non si è potuto conoscere quanto è veramente accaduto? Certo, è ragionevole sospettare che ci siano cose che non si siano volute dire. Speriamo che l'opinione pubblica possa anche rappresentare una spinta a trovare questa verità». Dai familiari delle ottantuno vittime della sciagura parte un nuovo appello a tutta la società civile, a quanti vogliono unirsi nella ricerca della verità. Daria Bonfietti, presidente del comitato per la verità su Ustica, afferma: «Il fatto che il presidente della Repubblica Cossiga abbia messo in atto le sue promesse sollecitando il governo fa pensare che davvero qualcosa si stia muovendo. Comunque, a dieci anni da una delle più vergognose e avvilenti tragedie della storia della Repubblica, il nuovo atteggiamento assunto dai vertici dello Stato ci sembra solo dovuto».

la Repubblica
mercoledì 27 giugno 1990

Un "pool" di tre giudici pronto a proseguire tutte le indagini sulla tragedia

L'inchiesta non sarà archiviata

ROMA *(f.s.)* – Negli ultimi anni molteplici sono stati i disastri aerei nel mondo dovuti a cause diverse come, ad esempio, gli errori dei piloti, l'usura del velivolo, un ordigno esplosivo a bordo, l'impatto di un missile. Ma nel giro di poco tempo gli esperti, in qualsiasi parte del mondo fosse avvenuto il disastro, sono riusciti a stabilire le cause del disastro e le eventuali responsabilità di coloro che hanno determinato le sciagure. L'eccezione la fornisce l'Italia con la sciagura di Ustica. A dieci anni dall'abbattimento del Dc 9 Itavia, in volo da Bologna a Palermo, con 81 persone, non è stata accertata con certezza la causa di quel disastro aereo e sussistono seri dubbi che mai sarà sciolto l'interrogativo: è stata una bomba a bordo o un missile?

C'è chi afferma che si tratta di un intrigo internazionale, quindi soltanto il governo o gli ambienti politici possono fornire la verità su Ustica. Ma gli stessi politici rimandano questa responsabilità alla magistratura sostenendo che spetta ai giudici far luce su quanto avvenne la sera del 27 giugno 1980. Ma dopo anni di indagini fatte in ritardo o mai messe in movimento, il giudice Vittorio Bucarelli, «dominus» del processo istruttorio, come stabiliva il vecchio codice di procedura penale, si trova in un' «impasse», il collegio peritale da lui nominato si è spaccato: quattro periti sostengono che è stato un missile ad abbattere il Dc 9 Itavia mentre altri due affermano che si tratta di una bomba collocata all'interno del velivolo.

Nessuno conosce, all'infuori del giudice Bucarelli, tutto il materiale istruttorio finora raccolto. Soltanto le perizie tecniche che per legge devono essere depositate e gli interrogatori degli imputati (21 ufficiali e sottufficiali dell'Aeronautica militare, accusati di falsa testimonianza e di favoreggiamento), interrogatori cui hanno partecipato i legali di parte civile, sono stati resi noti all'opinione pubblica. Da questi documenti emerge con evidenza che l'istruttoria presenta lacune di ogni genere, al punto che i legali di parte civile hanno chiesto che il giudice inquirente venga sostituito e per questo sono ricorsi al Capo dello Stato, al Csm, al ministro di Grazia e giustizia.

Il giudice Bucarelli con un'ordinanza, depositata ieri, ha stabilito che l'istruttoria su Ustica proseguirà anche nel periodo delle ferie e pertanto, secondo le norme stabilite con l'entrata in vigore del nuovo codice, entro il 24 ottobre prossimo cesserà il processo istruttorio. A quel punto il giudice potrà emettere una sentenza di proscioglimento degli imputati o un'ordinanza di rinvio a giudizio ma l'inchiesta proseguirà per il reato di strage o disastro aviatorio contro ignoti. Gli atti torneranno al pubblico ministero e il procuratore capo, Ugo Giudiceandrea, ha già precisato che un «pool» di tre magistrati saranno incaricati di svolgere le indagini.

la Repubblica
mercoledì 27 giugno 1990

Ustica
10 anni dopo

Nell'anniversario della tragedia avvenuta il 27 giugno 1980, il capo dello Stato ha continuato i suoi contatti e ha rinnovato il suo appello perchè sia accertata la verità. Ieri Cossiga ha visto il ministro della Difesa e il presidente della commissione d'inchiesta

Ottantuno morti senza giustizia

di GIOVANNI MARIA BELLU

ROMA – Le istituzioni «celebrano» il decimo anniversario della strage di Ustica mettendosi a rapporto. Ieri Cossiga ha ricevuto l'ufficio di presidenza della commissione stragi, il ministro della Difesa, Martinazzoli (che era accompagnato dal capo di stato maggiore, generale Corcione), il procuratore generale di Roma, Filippo Mancuso; questo pomeriggio lo stesso Martinazzoli sarà sentito dall'organismo parlamentare.

Al presidente della commissione stragi, il repubblicano Libero Gualtieri, e ai membri dell' ufficio di presidenza, Cossiga «ha rinnovato il suo appello perché sia compiuto ogni sforzo per l'accertamento della verità» e ha consegnato copia del verbale dell'incontro avuto, mercoledì scorso, con l'Associazione dei familiari delle vittime e col Comitato per la verità sulla tragedia del Dc-9. Altrettanto ha fatto negli incontri con Martinazzoli, Corcione e Mancuso.

Le polemiche nelle istituzioni

E' da giovedì che gli appelli del presidente della Repubblica sul caso Ustica si susseguono in una serie di udienze ai massimi livelli istituzionali. Nei giorni scorsi erano andati al Quirinale il presidente del Consiglio, il ministro della Giustizia, i capi degli uffici giudiziari romani.

Ma ieri, con la commissione stragi, Cossiga non ha ricevuto solo un'istituzione dello Stato: ha incontrato anche un organismo parlamentare che, in oltre un anno, ha interrogato generali, ammiragli, capi di stato maggiore, responsabili dei servizi segreti. E che, più di ogni altro organo d'indagine, ha fatto emergere che dietro la strage di Ustica si è giocata una enorme e sporca partita. Forse un intrigo internazionale, certamente un fatto inconfessabile.

«Il senatore Gualtieri – si legge nel documento del Quirinale – a nome dell'ufficio di presidenza della commissione, ha ringraziato il presidente Cossiga per il suo autorevole intervento, confermando il rigoroso impegno della commissione di continuare nella propria attività volta ad assolvere l'alto mandato conferito dal Parlamento». Il presidente della Repubblica, dopo aver consegnato la documentazione prodotta dai familiari delle vittime, ha assicurato «che continuerà a seguire con la maggiore attenzione i lavori della commissione parlamentare».

Quando, due settimane fa, prima a Milano e poi a San Marino, Cossiga criticò l'esistenza nel paese di «indagini parallele», si pensò a un riferimento ai lavori della commissione stragi. E, conseguentemente, quando mercoledì Gualtieri ha aperto la seduta con un forte richiamo ai poteri d'indagine del Parlamento, l'affermazione è stata interpretata come una risposta indiretta a Cossiga. Visto in questo contesto, l'incontro di ieri è stato anche l'occasione di un chiarimento istituzionale. Naturalmente si tratta d'una deduzione: il comunicato del Quirinale è, come sempre, asettico e i membri dell'ufficio di presidenza – c' erano i vicepresidenti Casini (Dc), Bellocchio (Pci) e i segretari Buffoni (Psi) e Nicotra (Dc) – si sono reciprocamente vincolati al silenzio. Ma l'udienza, (che è stata preceduta da un breve incontro a due tra Cossiga e Gualtieri), è durata due ore: troppo tempo per non pensare che il caso Ustica non sia stato affrontato anche nei suoi aspetti più delicati.

Uno di essi sarà verificato proprio oggi quando, per la seconda volta, si presenterà alla commissione stragi l'ammiraglio Fulvio Martini, direttore del Sismi (il servizio segreto militare) e protagonista, una settimana fa, d' una audizione giudicata dalla commissione lacunosa e, da qualche parlamentare, addirittura reticente.

Mercoledì scorso i monitor della sala stampa di San Macuto si sono spenti più di una volta. Per esempio quando Martini, alla domanda sulla «sincerità» delle informazioni ricevute dai servizi segreti di Francia, Gran Bretagna, Stati Uniti, Grecia e Israele, ha risposto in forma dubitativa. Si è poi appreso che, alla richiesta di ulteriori spiegazioni, l'ammiraglio ha circoscritto i dubbi ai «servizi» dei paesi alleati. Oggi si vedrà se, come qualcuno ha sostenuto, si trattasse d' una considerazione generica e priva d'importanza o se invece il capo del Sismi abbia cominciato a dire qualcosa sugli aspetti internazionali del caso-Ustica.

Un atto di guerra

Di certo, a parte questo riferimento ai servizi segreti dei paesi stranieri, Martini è stato prudentissimo. Ha detto molti non so, ha risposto in modo sfumato e vago a molte domande. Come quelle sul caso-Affatigato, dal nome del terrorista nero che, nel primo e ormai «storico» depistaggio, fu indicato da un anonimo telefonista come l'autore di un attentato suicida al Dc-9. Subito si scoprì che Affatigato era vivo, e che la telefonata di rivendicazione era falsa. Ma si notò pure che il falso era stato ben congegnato: l'anonimo era perfino riuscito a indicare esattamente la marca dell' orologio che il terrorista portava al polso. Un depistaggio, insomma, da servizi segreti.

Martini dovrà spiegare perché, a sei anni dalla strage, il Sismi continuasse ad accreditare la cosiddetta pista-Affatigato e se sia mai stata fatta un'indagine per comprendere chi ideò il primo depistaggio.

Dietro quella vicenda c'è, probabilmente, una parte importante della verità sulla tragedia. Infatti perché mai, dieci anni fa, quando (secondo la versione ufficiale) tutti pensavano a un «normale» incidente, qualcuno già tentava di accreditare la tesi della bomba a bordo? Tesi che poi, molto tempo dopo, fu recuperata anche ufficialmente. Ma solo quando il cedimento strutturale divenne anche tecnicamente insostenibile e cominciò a proporsi sempre con più forza la possibilità che il Dc-9 fosse stato abbattuto da un missile. Che, cioè, il 27 giugno del 1980, nel cielo italiano fosse avvenuto un atto di guerra.

☐ la Repubblica
giovedì 28 giugno 1990

Il Parlamento sa, l'Italia attende...

di ENZO FORCELLA

QUESTA storia infinita di Ustica è davvero «la via dell'ombra» come la definisce il libro bianco che i parenti delle vittime hanno nei giorni scorsi presentato al presidente Cossiga. Lampi di luce, sempre più vividi e conturbanti, squartano periodicamente questa spessa cortina d'ombra. Ma poi, paradossalmente, sembra che tutti questi lampi finiscano per infittire il mistero anziché diradarlo.

L'ultimo squarcio di luce è venuto dalla deposizione in due tempi che l'ammiraglio Martini, capo del Sismi, ha reso alla Commissione parlamentare d'inchiesta.

UNA deposizione, è opportuno sottolinearlo, svoltasi in buona parte «a video spento», e quindi sottratta ai taccuini dei giornalisti. Ma se, come tutto lascia ritenere, la sintesi che ne è trapelata è esatta il meno che se ne può dire è che si tratta di una testimonianza esplosiva con la quale il nocciolo della vicenda viene spostato dal settore militare a quello politico e, più ancora, dal piano della politica interna a quello delle relazioni internazionali.

«Non abbiamo elementi per stabilire se il Dc9 è stato abbattuto da un missile o da una bomba – avrebbe detto in sostanza l'ammiraglio Martini – ma se, in pura via di ipotesi, si è trattato di un missile qualcuno questo missile deve pure averlo lanciato. E' sicuro che nel cielo di Ustica quella sera non volava nessun aereo militare italiano. E da fonti altrettanto sicure, di provenienza britannica, risulta altresì accertata l'estraneità della Libia. Restringendo via via il campo si giunge alla conclusione che gli unici paesi che avevano aerei nel Mediterraneo erano la Francia e gli Stati Uniti. Quindi...».

Il quindi, ossia le conclusioni di questo «ragionamento logico» come lo ha definito lo stesso Martini, è stato lasciato, per quel che se ne sa, alla discrezionalità dei commissari.

E' PIUTTOSTO singolare, per non dire altro, che il capo dei servizi segreti, di fronte a una commissione parlamentare d'inchiesta, parli «in via di ipotesi» come in una conversazione al club dove ognuno si può dilettare a tratteggiare i «possibili scenari» senza impegnare nient'altro che il proprio acume e la propria fantasia. Non si capisce neppure bene come mai, con tutta la rete di avvistamenti e controlli che abbiamo sparsi sul nostro territorio, vi sia stato bisogno delle fonti inglesi per escludere il coinvolgimento della Libia. Ma stiamo discutendo, ripeto, sulla base di resoconti di seconda mano e non è il caso di insistere troppo sui particolari.

I punti essenziali dello «scenario» tratteggiato dall'ammiraglio Martini sembrano essenzialmente due.

1 La rinuncia alla tesi del «cedimento strutturale» che, pur esclusa decisamente e quasi ridicolizzata dagli esperti della Commissione Blasi, ha costituito per anni la linea del Piave su cui si erano attestate l'Aeronautica Militare e su una parte del mondo politico.

2 Il sostanziale passo avanti che l'audizione del capo del Sismi fa fare alle stesse conclusioni degli esperti.

Come si ricorderà, sino al maggio scorso (quando due dei suoi cinque componenti hanno fatto marcia indietro su pressioni – come sostengono gli avvocati di parte civile – degli stessi militari) la commissione di esperti nominata dal magistrato aveva stabilito senza possibilità di dubbio che l'aereo della Itavia era stato abbattuto da un missile. Nulla poteva dire, invece, sulla nazionalità di fabbricazione del missile né, meno ancora, su quella dell'aereo che lo aveva lanciato.

Ora, sia pure in pura ipotesi, l'ammiraglio Martini ci dice che questo aereo, se vi è stato, poteva essere solo o francese o statunitense. La gravità della «ipotesi» non ha certo bisogno di essere sottolineata. Ragioniamo un momento, però, sulla sua portata e i suoi possibili sviluppi. Intanto sembra ovvio che il capo del Sismi prima di illustrare il suo «scenario» ai parlamentari della Commissione Gualtieri ne abbia parlato con i ministri responsabili se non addirittura col presidente del Consiglio. E poiché l'ammiraglio è in carica, se non vado errato, dal 1984 sarebbe interessante sapere da quanto tempo gli si era affacciata questa ipotesi e da quanto ne aveva messo al corrente il potere politico.

Sta di fatto che è la prima volta che un rappresentante delle Forze Armate scende risolutamente in campo e, sia pure nella maniera obliqua che si è visto, ammette che sì, forse, qualcosa di molto delittuoso è accaduto; qualcosa che non coinvolge la responsabilità dell'Aeronautica italiana ma quella di un Paese straniero.

LO STESSO ammiraglio Martini nella precedente audizione aveva precisato che i Servizi, pur nutrendo dubbi sulle smentite ricevute dai Paesi interessati, non avevano e non hanno modo di andare più a fondo.

La palla passa ora al potere politico. Potrà fare lui gli ulteriori passi per ottenere le informazioni che i Servizi non sono riusciti ad avere? Oppure li ha già fatti con esito altrettanto negativo?

A suo tempo si parlò molto (se ne fece eco anche l'ex sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Giuliano Amato) della possibilità che l'Aeronautica, o alcuni settori di essa, avesse fatto tutto da sola all'insaputa dei politici. Direi che la tesi, dopo quanto ha detto o ha fatto capire l'ammiraglio Martini, diventa ancor più difficilmente sostenibile.

Tanto più, si può aggiungere, che il governo ha ripetutamente dichiarato che sulla vicenda di Ustica non esisteva nessun «segreto di Stato». Ma allora o il responsabile del Sismi ha parlato a ruota libera, scambiando l'auletta del Parlamento per la sede di un club, oppure qualcosa di simile a un «segreto di Stato» esiste e sinora da varie parti, per una infinità di ragioni, alcune magari anche comprensibili, si è cercato di occultarla.

Mi sembra importante e significativo, comunque, che quest'ultimo lampo di luce che ha ancora una volta bucato la «via dell'ombra» si sia verificato in sede di Commissione parlamentare d'inchiesta sulle stragi.

La quale non deve accertare che cosa è veramente avvenuto a Ustica quella dannata sera del giugno 1980 ma «se ci sia stata da parte dei poteri di vigilanza e degli organi sottostanti una attività in qualche modo censurabile nel corso dei 10 anni in cui il problema di Ustica è stato portato avanti».

L'INCHIESTA della magistratura continuerà a fare il suo lento, troppo lento corso. Ma intanto la Commissione Gualtieri, come il suo stesso presidente ha dichiarato, ha raccolto abbondante materiale per dimostrare che effettivamente, da parte di militari e di uomini politici, ci sono state numerose attività, per usare un eufemismo, altamente «censurabili». Il Parlamento ha ormai a disposizione i risultati di questa commissione.

La gente si attende di sapere presto che cosa ne pensa e quali provvedimenti intende prendere.

ENZO FORCELLA

☐ la Repubblica
giovedì 28 giugno 1990

Reiterato il decreto sul monitoraggio delle operazioni

Clamorosa ipotesi di Martini – Martinazzoli: "L'inchiesta non cadrà in prescrizione"

'Un missile? Poteva essere solo americano o francese'

di GIOVANNI MARIA BELLU

ROMA – «Se ad abbattere il Dc-9 è stato un missile qualcuno deve pur averlo lanciato». E su quel «qualcuno», secondo Fulvio Martini, direttore del Sismi, c'è un solo dubbio: o Francia o Stati Uniti. Con un identico grado di possibilità: 50 per cento a testa.

Erano le 11 di ieri mattina quando, a palazzo San Macuto, davanti alla commissione stragi, il capo del servizio segreto militare ha formulato questa «ipotesi di lavoro». I video del circuito chiuso erano spenti. Improvvisamente la porta della sala stampa si è spalancata ed comparso, agitatissimo, il democristiano Nicotra: «Noi – ha annunciato – non abbiamo più servizi segreti». Sventolava un foglietto di carta con una sua dichiarazione su quanto aveva appena detto l'ammiraglio Martini: «Limiti notevoli, non conoscenza, affermazioni non certo responsabili». «E' incredibile – ha esclamato Nicotra lasciando palazzo San Macuto – ora vado a telefonare ad Andreotti. Deve prendere provvedimenti!»

La caccia alle streghe

Cosa era accaduto? Ci si attendeva una rettifica del giudizio di «insincerità» nei confronti degli alleati formulato la settimana scorsa da Martini (che pure si è lamentato per i resoconti giornalistici) e invece il capo del Sismi, oltre a precisare i suoi sospetti, ha addirittura accennato a un possibile finanziamento libico della campagna elettorale del presidente statunitense Bush attraverso le royalties texane. Molto probabilmente è stata questa, insieme all'attribuzione della paternità del «missile eventuale», l'affermazione che ha fatto drizzare i capelli all'onorevole Nicotra.

Forse proprio per tranquillizzarlo, nel pomeriggio il ministro della Difesa, Mino Martinazzoli, ha detto all'organismo parlamentare (suscitando una reazione garbatamente risentita del presidente Libero Gualtieri) che «le streghe non ci sono più da quando abbiamo smesso di bruciarle». In realtà si riferiva all'Aeronautica militare italiana. Gualtieri ha risposto che l'Aeronautica non è certo la strega da bruciare, ha precisato che la commissione non si è mai lasciata arruolare nel «partito del missile nè nel partito della bomba». Una polemica diventata vecchia dopo le ipotesi dell'ammiraglio.

Strana giornata per la commissione stragi: un anno fa quando, univocamente, i periti giudiziari avevano sancito, sul piano scientifico, la tesi del missile, questi ragionamenti non erano stati fatti. Adesso che i periti si sono divisi, e che due di essi hanno rilanciato la tesi della bomba a bordo, si tenta di dare una bandiera al missile. Ed è significativo che, tra le forze politiche, lo sconcerto dell'onorevole Nicotra sia rimasto isolato. Il democristiano Casini ha parlato dell'affacciarsi di «ipotesi plausibili», il comunista Macis ha sottolineato che per la prima volta si è ragionato come se l'ipotesi della bomba non esista più.

Francia o Stati Uniti, dunque, una deduzione: dato un certo presupposto (il Dc-9 è stato abbattuto da un missile) l'ammiraglio Martini trae una ovvia conseguenza («il missile qualcuno deve pur averlo lanciato») e quindi ragiona sui possibili imputati. Poichè i Mig libici non hanno autonomia sufficiente per fare una missione omicida nei nostri cieli, e poichè è stata anche esclusa la possibilità d'un coinvolgimento inglese, ecco che restano gli altri due alleati. Quasi un sillogismo.

Ma un sillogismo che conferma i sospetti più gravi sulle cause della tragedia del Dc-9: ieri per la prima volta, in commissione stragi, si è parlato come se lo scenario più inquietante tra i vari scenari della tragedia fosse un'ipotesi plausibile: il Dc-9 abbattuto per errore da un caccia alleato impegnato in una azione di guerra contro la Libia. Un ragionamento, oltretutto, fatto nel mezzo d'una audizione nella quale il capo del Sismi, pur escludendo che il servizio segreto abbia agito per depistare, ha fatto sapere che un suo collaboratore, autore nell'87 delle informative che riproponeva la tesi del cedimento strutturale, è stato rimosso.

Non è che uno dei tassello che danno corpo alle ipotesi dell'ammiraglio. Tre anni fa, quando finalmente fu compiuto il recupero del relitto, si pensò d'essere a un passo dalla verità. Poi si scoprì che una parte fondamentale della carcassa era rimasta in fondo al mare e che la società incaricata, la francese Infremer, con sede a Tolone, secondo lo stesso Sismi, era legata ai servizi segreti francesi. Nell'87 il Sismi lo segnalò con una informativa indirizzata all'allora sottosegretario Giuliano Amato. L'Infremer ugualmente vinse la gara d'appalto. Ieri molti commissari hanno domandato a Martini se sapesse chi decise di scègliere la società francese «sospetta» nonostante ci fossero altre ditte disposte a realizzare il recupero. Martini ha detto di sapere che la gara d'appalto fu gestita dal ministero di Grazia e giustizia mad' ignorare chi, personalmente, fece la scelta. Si dovrà indagare anche su questo. Problema non irrilevante se (anche questo è emerso ieri), fin dal 25 giugno dell'87, l'allora ministro degli Esteri Giulio Andreotti chiese si sapere chi mai decise l'affidamento della commessa.

L'unica certezza è che il recupero è stato fatto male. Anche Martinazzoli ne è consapevole: ha detto che, se la commissione lo chiederà, sosterrà la proposta di avviarne un secondo, per riportare a terra i rottami «dimenticati» in fondo al mare.

Si è parlato molto della Francia ieri alla commissione stragi. Ci si è anche chiesti perchè mai Marco Affatigato, il terrorista nero il cui nome comparve nel primo depistaggio sul caso Ustica, vivesse proprio in Francia. C'è il sospetto che, come l'Infremer, anche Affatigato fosse legato ai servizi segreti del governo di Parigi. Un commissario l'ha domandato, l'ammiraglio non ha saputo rispondere.

La versione del governo

Ma sono emersi anche altri fatti. Il verde Marco Boato ha citato un documento del Sismi, datato 18 dicembre del 1980, che risulta inviato al senatore dc Francesco Mazzola, sottosegretario con delega ai servizi al tempo della strage. Secondo Boato nel documento «si dicevano cose opposte a quelle dette dal ministro Rino Formica sul missile. Se non è un falso – ha commentato – il rapporto tra Sismi e governo dell'epoca non è andato come è stato detto». Martini si è limitato a confermare che il documento proprio a Mazzola fu inviato.

E, quanto all'arroluolamento di ex piloti italiani in Libia, l'ammiraglio ha indicato la società italiana che se ne occupava, la «Ali» di Roma. «Società – ha detto il missino Staiti – formata in buona parte da ex generali dell'Aeronautica».

Martinazzoli, nel corso della sua audizione, ha rinnovato la propria stima ai vertici militari. Il caso Ustica, insomma, non deve gettare un'ombra su tutte le forze armate. Ma ciò non significa che provvedimenti disciplinari, se la commissione parlamentare segnalerà responsabilità specifiche, non saranno adottati. Martinazzoli si è impegnato a farlo. Così come ha assicurato il suo impegno per evitare la prescrizione dell'indagine giudiziaria.

In tarda serata la scarna audizione del prefetto Malpica, direttore del servizio segreto civile. Si è appreso che, in dieci anni, il Sisde ha prodotto tredici documenti sul caso Ustica. Lo stesso Malpica ha definito «deludente» il lavoro svolto.

☐ la Repubblica
venerdì 29 giugno 1990

Ustica, gli "007" dal magistrato

Il capo del Sisde è sicuro "Non è stata una bomba"

di FRANCO SCOTTONI

ROMA – I capi del Sismi e del Sisde sono stati sentiti, ieri, come testi dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli. «Non credo all'ipotesi della bomba a bordo» ha dichiarato il prefetto Riccardo Malpica al termine del suo interrogatorio. Il capo del Sisde, che non conosce alcun elemento importante sull'abbattimento del DC 9 Itavia, come ebbe a dichiarare mercoledì scorso alla Commissione stragi, ha motivato la sua convinzione sulla falsa pista, quella dell'ordigno esplosivo collocato all'interno dell'aereo, con due considerazioni. Se si fosse trattato di una bomba a tempo, ha spiegato il prefetto Malpica, questa sarebbe esplosa sulla pista di Bologna, tenuto conto che il DC 9 partì con due ore di ritardo. In secondo luogo non regge neppure l'ipotesi di un ordigno collegato ad un sistema che, a seconda dell'altezza raggiunta dall'aereo, avrebbe innescato la bomba.

Infatti il DC 9, ha sostenuto il prefetto Malpica, prima di giungere su Ustica e qui cominciare la manovra di discesa, toccò ogni quota possibile.

Le dichiarazioni del capo del Sisde sono importanti se si tiene conto che il servizio segreto per la difesa e la prevenzione interna, ha molta esperienza in fatto di attentati e in particolare di ordigni esplosivi. La tesi della bomba a bordo ha trovato, così, un'altra smentita da parte di un'autorevole personalità.

Prima del prefetto Malpica, era stato sentito, per due ore, l'ammiraglio Fulvio Martini, capo del Sismi, il servizio segreto militare. Secondo indiscrezioni, l'ammiraglio avrebbe confermato nella sostanza, il racconto fatto alla Commissione stragi. Per quanto riguarda il coinvolgimento nella vicenda di aerei di nazionalità americana o francese, il capo del Sismi avrebbe ripetuto al magistrato che è una sua ipotesi.

Al termine dell'interrogatorio, il capo del Sismi ha cercato di «dribblare» i giornalisti. «Non ho accusato nessuno degli alleati, su questo non ci sono dubbi. Non ho nessun sospetto su americani e francesi. Non ho nulla da dire». Queste sono state le poche frasi da lui pronunciate mentre cercava di raggiungere la via per uscire dal sesto piano di piazzale Clodio. E' apparso, però, alquanto contrariato e di cattivo umore.

Sono stati due interrogatori che non dovrebbero aver portato alcun elemento positivo per lo sviluppo dell'inchiesta giudiziaria. Quello che è apparso un po' strano è il fatto che i due capi dei servizi segreti siano stati convocati il giorno successivo alla loro audizione alla Commissione stragi. Così si è avuta la netta sensazione di due indagini parallele ma che poi si intersecano: quello che fa la commissione parlamentare viene ripetuto dalla magistratura.

Intanto il senatore dc Francesco Mazzola (all'epoca della strage sottosegretario con delega ai servizi segreti) ha smentito di aver ricevuto dal Sismi, nel dicembre del 1980, una informativa in cui si parlava della tragedia del Dc-9.

Il problema si era posto l'altro ieri alla commissione stragi quando il parlamentare verde Boato aveva domandato a Martini se gli risultasse che il documento era stato inviato al governo. Dopo aver ricordato che a quel tempo non dirigeva i servizi, Martini aveva risposto: «Posso dire che le cose che spediamo di solito arrivano al destinatario». Il punto è che Mazzola ha sempre escluso che il governo di allora avesse avuto dal Sismi notizie su Ustica e quindi l'esistenza di un documento indirizzato a lui era apparsa una smentita. Ieri Mazzola ha ribadito la versione definendo «inquietante» la comparsa di carte che all'esecutivo «non arrivarono mai».

«Il Dc-9 Itavia rimase dieci ore a galla. Fu visto alle 7 del mattino successivo dal pilota della Marina, Sergio Bonifacio, che guidava un aereo Atlantic Breguet ma la sua testimonianza è stata tenuta segreta per nove anni». Queste clamorose rivelazioni sono contenute in un servizio pubblicato dal settimanale «l'Europeo».

Secondo l'articolo, Sergio Bonifacio fu interrogato, alcuni giorni dopo l'abbattimento del Dc-9 Itavia, dal procuratore militare di Cagliari e nei mesi scorsi dal giudice Bucarelli. E' questa una pista molto importante ma tutta da verificare, infatti appare molto strano che un aereo possa galleggiare per dieci ore in mare quando le prove tecniche su ammaraggi di aerei civili stabiliscono in pochi minuti la possibilità di galleggiamento.

Inoltre c'è da tener conto che il Dc-9 non era integro e quindi più soggetto ad essere inghiottito dall'acqua.

Il quotidiano «l'Ora» di Palermo in un servizio riporta la testimonianza fornita da un redattore del giornale secondo la quale un sottufficiale della Aeronautica militare, Ugo Zammarelli, che all'epoca del disastro di Ustica faceva parte dei servizi segreti militari gli avrebbe fatto delle rivelazioni. Il sottufficiale gli riferì di aver accertato che un missile, con funzioni tecniche ai fini dei rilievi atmosferici, veniva lanciato quotidianamente dalla Sardegna e cadeva a largo delle coste laziali. Il 27 giugno 1980 purtroppo furono sbagliati tutti i dati: orario, parabola, forza e forse anche il tipo di missile. Il sottufficiale avrebbe fatto una relazione e due anni fa, pochi giorni dopo una dichiarazione ufficiale in tv che dava per imminente l'apertura dei cassetti militari nei quali era finita la relazione, venne travolto da un motociclista mentre camminava su un marciapiede in Calabria e rimase ucciso.

L'ex deputato Falco Accame ha scritto una lettera al presidente della Commissione stragi, Gualtieri, osservando che se non è stata un'esplosione, o un cedimento strutturale «deve essere presa in considerazione l'ipotesi che il DC 9 possa essere stato colpito lievemente da un radiobersaglio».

A 10 anni di distanza seguitano a rincorrersi clamorose rivelazioni e si formulano molteplici ipotesi. Ma ci sono delle prove e degli elementi inconfutabili che sono stati già raggiunti nell'istruttoria del giudice Bucarelli. Sono state trovate le tracce di T4 e Tnt, due potenti esplosivi, sono stati trovati reperti investiti da un'esplosione. Il problema che ancora non é stato chiarito con certezza si restringe al dilemma: bomba a bordo o missile?

la Repubblica
venerdì 29 giugno 1990

Nuove polemiche e accuse di superficialità alla conduzione dell'inchiesta

E il Csm si prepara a sentire i giudici

ROMA – I giudici romani che indagano sulla strage di Ustica saranno presto ascoltati dal Csm. Questo é l'orientamento di alcuni membri del Consiglio superiore in vista della decisione che la prima commissione prenderà lunedì prossimo sulla vicenda.

Il consigliere del Psi, Dino Felisetti, che nelle scorse settimane aveva chiesto l'intervento del Csm sui ritardi dell'inchiesta giudiziaria ha dichiarato: «Se i miei colleghi della Prima commissione non avessero ceduto otto giorni fa alla smania d'archiviazione, si sarebbero risparmiati l'odierna riapertura a comando».

Ma sull'operato dei giudici romani sul «caso Ustica» é intervenuto l'avvocato Franco Di Maria, rappresentante di parte civile. «Quello che emerge con chiarezza é la superficialità, per non dire di peggio, con la quale é stata condotta questa indagine nel corso di 10 anni e il disordine di tutto il materiale probatorio». Il legale ha proseguito: «Gli stessi periti, nel loro elaborato, si sono lamentati esplicitamente della confusione nella quale é stato ritrovato il materiale istruttorio loro consegnato. Questo disordine e il mancato e adeguato controllo del materiale sequestrato non ha consentito di rilevare tempestivamente che si trattava di materiale monco di alcune parti essenziali: per esempio l'assenza dei tabulati radar di Martinafranca, il foglio di presenza dell'esercitazione «Synadex», le registrazioni radar di Siracusa e di altri centri. Inoltre é stata ignorata l'esistenza dei tracciati di Poggio Ballone mentre la trascrizione fonica dei nastri di Ciampino e di Marsala, che pure da anni erano stati acquisiti all'istruttoria, solo nel 1990 é stata effettuata e su richiesta delle parti».

Il tribunale civile di Palermo, dinanzi al quale pende la richiesta di risarcimento da parte dello Stato ai familiari delle vittime, ha disposto, con un'ordinanza, l'acquisizione delle risultanze peritali depositate presso il tribunale di Roma. E' stata così accettata la richiesta della parte civile che mira a contrastare la posizione dell'Avvocatura dello Stato che sembra si sia pronunciata per la improponibilità dell'azione risarcitoria in vista anche dei termini di prescrizione.

A tale riguardo, però, é intervenuta la stessa Avvocatura dello Stato con alcune precisazioni: il reato di disastro colposo si prescrive in 15 anni mentre per il reato di strage non c'é addirittura prescrizione nell'ambito delle leggi penali. In caso di richiesta risarcitoria, secondo quanto stabilisce il codice civile, e nell'ipotesi di responsabilità dello Stato, per omessi controlli sull'aereo prima della partenza o per «errori» delle forze armate si oppone comunque la prescrizione quinquennale. L'Avvocatura, però, precisa che non ha mai affermato l'intervenuta prescrizione di ogni possibile altra pretesa risarcitoria dei familiari delle vittime e men che meno, la prescrizione del reato di disastro colposo ipotizzato.

la Repubblica
Venerdì 29 giugno 1990

Le proposte del dc Casini e la polemica con la Ifremer

"Torniamo a cercare i rottami ma stavolta cambiamo ditta"

di GIOVANNI MARIA BELLU

ROMA – Un intervento per il recupero di quel che resta del relitto del Dc-9; un'azione diplomatica «ai massimi livelli» per chiarire il possibile scenario internazionale del caso Ustica; una iniziativa legislativa per fare in modo che l'inchiesta giudiziaria prosegua secondo le regole dell'attuale codice di procedura penale. Sono le richieste che la Democrazia cristiana ha deciso di rivolgere al governo dopo l'intervento di Cossiga e i nuovi sviluppi dell'indagine parlamentare. Le hanno avanzate Pier Ferdinando Casini e Lucio Toth, rispettivamente vicepresidente e capogruppo alla commissione stragi.

Sintetizzano la linea ufficiale del partito, segnalano una attenzione e una preoccupazione forti per la possibile verità che, dopo dieci anni di silenzi, comincia a delinearsi: una azione di guerra nei cieli italiani, l'errore tragico di un caccia militare di un paese alleato, o la Francia o gli Stati Uniti, forse impegnato in una rappresaglia antilibica. E soprattutto ai paesi alleati, secondo la Dc, l'iniziativa diplomatica dovrà essere rivolta.

La novità della posizione democristiana è il giudizio sulla «plausibilità» di questo scenario. Quegli stessi sospetti che, un anno fa, quando i periti erano concordi sulla tesi del missile, non furono ufficializzati, si propongono, come «preoccupazione politica», benché i periti si siano divisi. Casini ora parla della necessità di «una verifica a 360 gradi per non lasciare l'opinione pubblica nell'incertezza. Una esigenza che viene dal basso – aggiunge – e che è diventata più forte dopo l'intervento di Cossiga».

Questa richiesta di chiarezza non contiene una valutazione negativa sull'attività dei periti o dei magistrati («Al contario – dice Casini – rifiutiamo la scorrettezza di chi esprime opinioni mentre l'inchiesta giudiziaria è ancora in corso») ma segnala che ormai, anche secondo la Dc, sul caso Ustica si gioca la stessa credibilità dello Stato.

Onorevole Casini, voi ora chiedete il recupero del relitto, ma c'è chi teme che in questo modo i tempi della verità si allunghino enormemente.

«Questi timori erano legati soprattutto alla prescrizione dell'istruttoria penale ma l'assicurazione che si è avuta, anche dal ministro Martinazzoli, su una iniziativa legislativa, li fa cadere. E' vero, c'è il rischio che i dieci anni possano diventare anche di più, ma è anche certo che non si può convivere col dubbio che la verità sulla tragedia sia in fondo al mare. In ogni caso questo secondo recupero andrà fatto molto rapidamente e dovrà essere affidato a una società diversa da quella che ha proceduto al primo».

Voi dunque condividete i sospetti sulla affidabilità della francese Ifremer.

«Voglio dire che i sospetti sono stati avanzati e che, a questo punto, c'è un livello di responsabilità politica che esclude pregiudizialmente la possibilità di affidarsi a una società sospettata d'essere legata ai servizi segreti francesi».

Nel corso dell'audizione dell'ammiraglio Martini è emerso che fin dall'87 Andreotti, allora ministro degli Esteri, chiese di sapere «da chi» la Ifremer era stata scelta. Quindi Andreotti nutriva sospetti fin da allora, quando il recupero era appena cominciato?

«Mi sembra più che plausibile che un ministro degli Esteri solitamente così attento come Andreotti si ponesse il problema di chiedere elementi informativi. Tanto più che, nel caso specifico, si era scelta non una società italiana ma estera».

Ma chi scelse la Ifremer? Per il momento si sa solo che l'appalto fu gestito dal ministero della Giustizia.

«Posso dire che non mi risulta che la scelta sia stata fatta a livello politico. Credo sia stata compiuta autonomamente dall'autorità giudiziaria».

Proponete una iniziativa diplomatica «ai massimi livelli». Ma perché solo oggi?

«Sono stati acquisiti nuovi dati, elementi che costituiscono un comune bagaglio di valutazioni...»

Dunque lo scenario internazionale del caso Ustica è oggi, per voi, più plausibile di un anno fa?

«Noi continuiamo a non avere ipotesi preferenziali sulla bomba o sul missile e rifiutiamo la logica di chi si è arruolato aprioristicamente in questi partiti. Su questo si deve essere chiari. Oggi noi parliamo di "scenari ipotetici" non ancora suffragati da elementi concreti ma nemmeno "non ipotizzabili"».

Ma ritiene o no che lo scenario internazionale sia più plausibile di prima?

«Non mi sembra un'ipotesi che si possa escludere con leggerezza».

la Repubblica
sabato 30 giugno 1990

Nuovo "giallo" nelle rivelazioni sulla tragedia di Ustica

Cossiga ai familiari "Fu azione di guerra" Il Quirinale smentisce

di FRANCO SCOTTONI

ROMA – Ancora un «giallo» nell'intricata vicenda del Dc9 Itavia, abbattuto sul cielo di Ustica. In una conferenza stampa, convocata da Daria Bonfietti, rappresentante della associazione dei familiari delle vittime si è appreso che il Presidente della Repubblica, in un incontro avvenuto al mattino, avrebbe affermato di essere convinto che la causa del disastro del 27 giugno 1980 era dovuta ad un'azione di guerra. Il consigliere del Quirinale, Ortona, presente al colloquio e da noi interpellato, ha precisato che Cossiga non ha mai pronunciato frasi del genere.

«Mi sono reso conto che nei nostri cieli é avvenuta un'azione di guerra e quello che è più grave è il fatto che né il presidente del Consiglio, né i ministri della Difesa e dei Trasporti, né l'on. Mazzola che coordinava i servizi segreti non siano stati informati di quanto era accaduto». Questa è la frase che sarebbe stata pronunciata dal Presidente della Repubblica Cossiga, durante l'incontro con una delegazione composta da Daria Bonfietti, l'avvocato Alessandro Gamberini in rappresentanza dei legali di parte civile e dell'on. Sergio De Julio per il Comitato per la verità su Ustica.

A tarda sera è arrivato un comunicato del portavoce del Quirinale che tra l'altro rileva che «il presidente Cossiga ha dichiarato durante il colloquio di non essersi formato alcun giudizio sull'accaduto e che anche se si fosse formato un convincimento personale non avendo egli né compiti, né responsabilità, né mezzi per accertare la verità, non avrebbe avuto il diritto di esprimerla pubblicamente, anzi avrebbe avuto il dovere di astenersi dal comunicarla».

Il portavoce ha aggiunto che i motivi per i quali il presidente ha agito sono: «il dovere di accertare la verità e di rendere giustizia, il dovere di tutelare i diritti dei vivi e la memoria dei morti, l'interesse a sapere se egli e il governo dell'epoca siano stati tenuti all'oscuro da chi e da che cosa». «Esemplificando», ha ricordato il portavoce, «il Presidente ha osservato poi che se come è stato ipotizzato da alcuni organi di informazione si fosse svolta una battaglia aerea nel cielo di Ustica e il governo ne fosse stato tenuto all' oscuro, la cosa sarebbe da considerare fra l'incomprensibile, l'incredibile e il grave».

«Evidentemente», ha concluso il portavoce, può essere stata quest'ultima frase detta in tono colloquiale, dato il carattere dell'incontro, a trarre in inganno in buona fede la signora Bonfietti».

L'incontro era stato chiesto dallo stesso Cossiga per illustrare l'attività che aveva svolto per il «caso Ustica» dopo l'ultimo incontro del 20 giugno scorso mantenendo, così, le sue promesse. La Bonfietti ha detto che il Capo dello Stato dopo aver elencato i numerosi incontri avuti con magistrati, ministri e con il sen. Gualtieri, presidente della Commissione stragi ha precisato che la fase «pubblica» è terminata. Ma i suoi compiti di Presidente della Repubblica proseguiranno, soprattutto, per tre motivi.

A questo punto, Daria Bonfietti, li ha, così, elencati: il problema morale; la memoria degli 81 morti e infine l'esigenza di verità, proprio perché Cossiga si è reso conto che nei nostri cieli è avvenuta un'azione di guerra.

Ad una richiesta precisa dei giornalisti se il Presidente della Repubblica avesse affermato che si é trattato di un'azione di guerra, la Bonfietti, rivedendo i suoi appunti, ha ribadito che quella era la frase pronunciata da Cossiga, precisando, tuttavia, che non era sicura se avesse detto «azione di guerra o azione bellica».

Nell'elencare l'attività svolta, Cossiga avrebbe parlato di colloqui molto positivi, in particolare con il sen. Gualtieri e il ministro Martinazzoli. Con il primo è stato chiarito l'equivoco apparso sulla stampa in seguito alle sue dichiarazioni sui compiti delle varie istituzioni che per alcuni sono state interpretate come una critica all'operato, oltre che del Csm, anche della Commissione stragi. Il Capo dello Stato ha precisato che la Commissione stragi deve svolgere senza alcuna preoccupazione la sua attività alla ricerca delle responsabilità nell'ambito della sfera politica senza interferire con la magistratura e viceversa.

Si tratta, avrebbe spiegato Cossiga, di due inchieste parallele ma che tuttavia possono avvalersi di collaborazioni reciproche.

Inoltre, secondo la Bonfietti, il Presidente della Repubblica ritiene opportuno che venga effettuato il tentativo di recuperare i resti del Dc 9, rimasti in fondo al mare. A tale riguardo ne ha parlato lungamente con il ministro Martinazzoli, nei giorni scorsi.

Infine Cossiga ha precisato che un suo compito è stato quello di sollecitare, nel maggior modo possibile, i canali diplomatici, nel tentativo di ottenere informazioni più precise relative al caso di Ustica.

L'ambasciatore libico a Roma sostiene che i responsabili furono americani e francesi

"Colpirono il Dc 9 per uccidere Gheddafi"

ROMA – «Noi ci auguriamo che sulla tragedia di Ustica l'Italia arrivi alla verità. Vogliamo anche noi questo per due motivi: innanzitutto perché in questa storia la Libia è stata vittima di una lunga campagna di disinformazione e tanti hanno sfruttato questa sciagura per colpevolizzarci. E poi vogliamo sapere chi ha abbattuto il Dc 9 Itavia perché non escludiamo che si sia trattato di un attentato contro Gheddafi. Non è stata una disgrazia, ma un complotto. Che ora, dopo le dichiarazioni dell'ammiraglio Martini, risulta chiaro».

Lo ha detto ieri l'ambasciatore libico a Roma, Abdul Shalgam. Il diplomatico ha sottolineato che nella sua deposizione il capo del Sismi, Fulvio Martini, ha escluso «logicamente», per una questione di autonomia operativa, l'intervento di caccia libici nella tragedia. «L'ambasciatore americano a Roma ha affermato che nel cielo di Ustica, al momento del disastro non c'erano aerei americani e i francesi hanno detto le stesse cose. Invece non è vero. Meno di trenta minuti prima che il Dc 9 esplodesse, nella zona navigavano una portaerei americana e la "Clemenceau" francese. Washington e Parigi negano, ma dove sono i loro documenti?».

«Sul mistero di Ustica – ha proseguito Shalgham – esistono altre domande senza risposta. Per esempio, sarebbe interessante sapere perché, per recuperare i resti del Dc 9, è stata scelta una ditta francese legata ai servizi segreti di Parigi, quando erano disponibili ditte italiane qualificate a farlo. E poi la storia della "scatola nera" portata in America. E ancora: perché le autorità italiane chiedono prove alla Libia e non fanno lo stesso con gli americani e con i francesi?».

i misteri di Ustica

I "mandanti" di quel progetto andrebbero ricercati tra gli "alleati americani e francesi. Il velivolo sul quale viaggiava il dittatore arabo fu dirottato su Malta mentre la scorta aerea proseguì il volo regolare

Il Sismi avvertì gli "amici" libici

Sui cieli di Ustica doveva scattare un agguato al colonnello Gheddafi

di SANDRA BONSANTI

MA – Forse non ci sono nuove ...tezze, al vertice dello Stato, su ...a accadde nel cielo di Ustica. ... sembra proprio che le vec... ...e certezze siano crollate, la... ...ando posto a dubbi, a giudizi ...eri sui silenzi e i depistaggi di ...uni settori delle Forze arma... Si può riassumere così la si... ...zione dopo l'ultimo incontro ... Francesco Cossiga e la dele... ...ione dei familiari delle vitti... . Daria Bonfietti, presidente ...l'Associazione che da dieci ...ni si batte per ottenere la ve... ..., si «riconosce» nel resocon... ...he il portavoce del Quirinale, ...dovico Ortona, ha fatto delle ...ole pronunciate dal presi... ...nte della Repubblica. Il quale ...ebbe dunque detto che «se» vi ...se stata una battaglia aerea e il ...verno non ne fosse stato infor... ...to, la cosa sarebbe quanto ...no incomprensibile, incredi... ..., «grave».

...i sono voluti dieci anni dun... ... per ottenere quel «se», ...ché un'ipotesi, avanzata pri... ...da pochissimi, poi cresciuta e ...luppatasi in una sorta di clan... ...tinità sempre criminalizzata ...vertici militari, abbia assunto ...ta dignità di ipotesi la non es... ...scartata dal Quirinale. C'è vo... ...o appunto la testardaggine dei ...iliari, sostenuta, in questi ul... ...i tempi, dalla volontà della ...mmissione parlamentare pre... ...duta da Gualtieri di scavare ol... ...i silenzi e i documenti negati. ...nque anche tra i politici c'è or... ...i sempre più netta la sensazio... ...di essere vicini alla verità. E i ...mbri della commissione d'in... ...iesta, insieme ai magistrati ...e affiancano i loro lavori, co... ...inciano a individuare i motivi ...l grande «imbarazzo», a capire ...modo sempre più preciso cos' ...he ha prodotto la scelta di co... ...re di verità ufficiali e devianti ...semplice ma terribile storia ...interno della quale il Dc 9 fu ...battuto.

...'una storia che ha un prece... dente nel 1970, un anno dopo il colpo di stato di Gheddafi. Partì allora quel «piano Hilton» organizzato da mercenari europei che aveva l'obiettivo di colpire il colonnello. Il piano fallì perché l'Italia, cioè i servizi segreti italiani, nell'ambito della politica di amicizia con la Libia della Dc di Moro e di Andreotti, lo fecero fallire. Qualcosa di molto simile dovrebbe esser accaduto nel giugno del 1980: il Sismi allora guidato dal generale Santovito avrebbe avvertito i libici di un progetto di attaccare sul Tirreno l'aereo col quale Gheddafi si recava in Urss. E' probabile che i «mandanti» del progetto vadano ricercati tra quegli «alleati» indicati dall'ammiraglio Martini, e cioè tra americani e francesi. Il Sismi fece una vera e propria «spiata», in seguito alla quale l'aereo di Gheddafi, arrivato su Malta, virò e tornò indietro, mentre altri aerei libici proseguivano la rotta.

Il Dc 9 cadde dunque colpito da un missile all'interno di quella «guerra» che tutti i protagonisti, da allora, ebbero interesse a negare, anzi a cancellare addirittura dalle cose accadute. Furono costretti a negarla, ovviamente, gli organizzatori del piano per colpire Gheddafi. E la negarono (fino a raccomandare, come fece Santovito, di non indagare) gli italiani autori della «spiata»: aver avvertito i libici e non l'aviazione civile salvò Gheddafi ma non i cittadini che persero la v... su Ustica. Dunque, una vicen... inconfessabile. Una storia atte... no alla quale fu necessario f... quadrato affinché non emerg... se mai, come il relitto il cui rec... pero fu affidato ad una società ...affidabile, in quanto legata, s... condo l'ammiraglio Martini, ... servizi segreti francesi.

Vale allora la pena di ricord... re brevemente il quadro politi... all'interno del quale le fonti ... chiusero e furono offerte spieg... zioni devianti: la struttura deb... le dell'aereo, la presenza, a bo... do del Dc 9 del terrorista nero ... fatigato, la bomba. Nel giugn... del 1980 l'Italia politica vive... momenti molto torbidi. La pres... denza del Consiglio di Francesc... Cossiga stava per esser travol... dal caso Donat Cattin, i servizi s... greti erano saldamente nel... mani della P2 (che come sempr... riusciva a mettere insieme sia ... filo arabi che i filo israeliani ... così come altri vertici delle Fo... ze Armate. Il terrorismo ne... preparava, insieme ai suoi ma... danti, la strage alla stazione ... Bologna (quella del due agosto ...

E' dunque comprensibile ch... Cossiga intenda oggi fare di tutt... affinché possa esser svelata l... rete che si mosse alle sue spall... per coprire le responsabilità str... niere e quelle italiane. Solo ria... dando a quell'estate del 1980 ... capisce il «se» che il capo dell... Stato ha pronunciato ricevend... Daria Bonfietti. Andreotti ha d... chiarato ieri: «Confesso di non ... verci capito niente». Ha anch... aggiunto: «Vedo che si parla di r... cuperare gli altri resti dell'aere... e allora non capisco perché no... sia stato fatto prima». I responsa... bili della guerra nel cielo di Usti... ca, si dice, si sentivano forti dell... garanzia che tutto sarebbe cad... to in prescrizione. Ma nelle cart... della commissione parlamenta... re ormai la storia di quella «spia... ta» impedisce il normale affossa... mento della verità.

Il presidente del consiglio Giulio Andreotti

Parla l'on. De Julio, presente all'incontro

"Cossiga ha espresso soltanto un suo timore"

ROMA – *(f.s.)* L'onorevole Sergio De Julio ha partecipato, insieme a Daria Bonfietti e all'avvocato Alessandro Gamberini, al colloquio con il Presidente della Repubblica Cossiga. Il parlamentare della Sinistra indipendente esprime il suo parere sui contenuti dell'incontro: «Ritengo che il capo dello Stato volesse dare una testimonianza diretta di quello che aveva fatto per Ustica. Non è che ne avesse bisogno, non era un atto dovuto, è stata una sua scelta».

Il Quirinale ha fatto una lunga precisazione sul malinteso che sarebbe avvenuto con la signora Bonfietti. Il merito ad un'affermazione attribuita a Cossiga. Ma nell'incontro si è parlato di una azione di guerra?

«Secondo me il presidente Cossiga ha voluto far rilevare come, all'epoca in cui era presidente del Consiglio, potesse essere stato preso in giro. L'impressione complessiva del colloquio è che Cossiga desse un pò per scontato che qualcosa di estramemente grave fosse successo la notte del 27 giugno 1980. Questo si aggiunge ad un netto mutamento che stiamo riscontrando, nell'atteggiamento di quelle forze politiche che finora hanno maggiormente ostacolato l'andamento delle indagini nella direzione del missile cioé del conflitto bellico».

E dopo che il presidente ha espresso i suoi dubbi, avete cercato di saperne di più?

«Gli ho detto che sarei stato meno preoccupato se mi fossi trovato di fronte ad una responsabilità politica da attribuire ad uno dei vertici dell'esecutivo. Invece mi pare che la situazione sia stata, e possa essere, più grave. Ovvero ci sono state, e forse ancora ci sono, parti dello Stato che si muovono autonomamente senza rispondere all'autorità politica».

Ci risulta che avete chiesto a Cossiga, anche di adoperarsi affinché vengano fatti ulteriori tentativi diplomatici con i governi alleati. Che tipo di interventi saranno fatti?

«Per quanto riguarda i rapporti e le richieste ai governi alleati sarà difficile avere delle informazioni precise, se non saremo in grado di portare qualche elemento decisivo di come avvennero i fatti. Ho chiesto a Cossiga che si adoperi affinché i militari dei Paesi alleati possano venire a rendere testimonianza in Italia. Inoltre il Presidente ha precisato che le sue preoccupazioni sul Csm, sulla Commissione stragi e sulla magistratura si riferivano ad eventuali aspetti negativi che le queste istituzioni potrebbero suscitare nei cittadini se operano in concorrenza l'una con l'altra».

☐ la Repubblica
mercoledì 4 luglio 1990

Un nuovo giallo: il radar di una nave Usa registrò la strage?

Ustica, Cossiga alla Camera 'Ecco il dossier sulla strage'

nostro servizio

ROMA – Il presidente della repubblica, Francesco Cossiga ha inviato alla presidente della Camera, Nilde Iotti, copia del verbale dell'incontro che ha avuto di recente con l'associazione dei familiari delle vittime e con il comitato per la verità su Ustica. Insieme al verbale dell'incontro Cossiga ha inviato alla Iotti anche un sondaggio di opinione che in quell'occasione gli era stato consegnato dai familiari delle vittime del disastro aereo.

La documentazione, per conoscenza, è stata spedita anche al comitato parlamentare per i servizi di informazione e sicurezza. E' intanto slittato a giovedì prossimo l'esame da parte del Csm del caso Ustica, mentre la commissione stragi della Camera ha deciso di iniziare una nuova serie di audizioni per approfondire tutti i vari passaggi che portarono la società francese «Infremar» a recuperare, a partire dal maggio 1987, circa il 70 per cento del velivolo caduto, il 27 giugno del 1980, al largo dell'isola di Ustica.

Tra le audizioni già decise quella dell'onorevole Giuliano Amato, che nel 1986 si occupò del problema nella sua qualità di sottosegretario ala presidenza del consiglio, e l'allora ministro della giustizia Virginio Rognoni. La commissione ha intenzione di raccogliere tutti gli elementi riguardanti il relitto e di verificare, tra le altre cose, l'esistenza di eventuali filmati e foto. A parte queste ultime novità di ambito politico, adesso nella lunga «strage delle bugie» emerge un nuovo elemento.

C'è infatti un altro tracciato radar che potrebbe interessare i giudici romani impegnati nell'inchiesta sul disastro del Dc9 di Ustica. E' quello rilevato da uno dei radar della portaerei americana «Saratoga», che la sera del 27 giugno 1980 era alla fonda nel porto di Napoli. L'esistenza di questo tracciato è stata rivelata dall'ammiraglio James Flatley, all'epoca comandante dell'unità navale statunitense, in un'intervista trasmessa dal Tg2.

Secondo quanto risulta dal testo dell'intervista l'alto ufficiale della marina americana, oggi in pensione, afferma di aver consegnato quei nastri «ai suoi superiori» che gliene fecero richiesta, ma ha precisato di non ricordare la persona alla quale materialmente quei documenti furono dati, e di non essere a conoscenza di chi sia attualmente in possesso dei nastri con le registrazioni radar.

Nell'intervista, l'ammiraglio Flatley ricorda che la «Saratoga» in quei giorni di dieci anni fa stava compiendo alcuni lavori di manutenzione sui radar e che una soltanto delle apparecchiature era in funzione, «anche se tenuta molto bassa». Flatley ha aggiunto che «gli addetti alla manutenzione» quella sera «notarono qualcosa sul radar, ma che in un radar si vedono soltanto dei puntolini che vanno e vengono in continuazione e a meno che non si stia controllando un aereo in particolare non si può sapere da dove si venuto, dove sia diretto, se stia decollando o atterrando».

L'ammiraglio ha escluso infine che quella sera fossero in corso nella zona del tirreno manovre o operazioni militari.

la Repubblica
giovedì 5 luglio 1990

Il giudice Bucarelli li ha avuti solo ieri dall'Aeronautica

Ustica, consegnati 10 anni dopo i tracciati di Poggio Ballone

nostro servizio

ROMA *(f. s.)* – I tabulati del centro radar di Poggio Ballone sono giunti con 10 anni di ritardo sul tavolo del magistrato. Il giudice istruttore Vittorio Bucarelli ha ricevuto dal comando del I° Roc di Monte Verde da cui dipende il radar toscano, i tabulati del 27 giugno 1980 quando precipitò il DC 9 Itavia, tabulati da cui furono trascritte le 11 piantine sequestrate nel 1988.

L'indagine del magistrato dovrà chiarire perché questa documentazione non venne fatta confluire presso l'aeroporto di Birgi insieme a tutti gli altri documenti richiesti prima dal giudice di Palermo e successivamente dal pm Santacroce, inoltre che fine abbiano fatto le registrazioni radar da cui sono stati trascritti i tabulati.

Intanto alla Procura di Roma si sta cercando, attraverso le vie diplomatiche, di poter avere i nastri del radar della portaerei americana «Saratoga» e di poter raccogliere per rogatoria la testimonianza dell'ammiraglio Flatley e di altri ufficiali Usa, in servizio la notte del disastro. A tale proposito l'on. Giancarlo Savoldi del gruppo verde ha rilasciato una dichiarazione affermando che da otto mesi i ministri degli Esteri e della Difesa erano stati informati che un radar della «Saratoga» era in funzione mentre la portaerei si trovava nel porto di Napoli.

Il parlamentare ha precisato che nel novembre 1989 la commissione difesa della Camera compì negli Usa una visita e furono chieste notizie in proposito al comandante della base navale di San Diego in California, cioé «se una portaerei potesse stare in un porto straniero con i radar spenti, come da più parti si era sostenuto in Italia e la risposta fu un no categorico.

Il settimanale «l'Europeo», in un servizio, rilancia l'ipotesi che il Dc 9 Itavia è affondato al largo di Ustica circa dieci ore dopo l'abbattimento. Come è noto, sarebbe l'ex capitano di corvetta Sergio Bonifacio, che la mattina del 28 giugno 1980 si trovava a bordo di un «Atlantic Brequet», un aereo antisommergibile, a notare che il Dc 9 ancora galleggiava. Il servizio parla anche di altri misteri irrisolti come la circostanza secondo la quale la targhetta di immatricolazione del Dc 9 recuperata dalla ditta francese «Ifremer» non corrisponderebbe a quella ufficiale registrata dall'Itavia. E, ancora, che su quell'aereo «la sera del disastro viaggiavano due carabinieri armati e in servizio che scortavano un misterioso personaggio».

Il capo del collegio peritale, Massimo Blasi, sostenitore nella prima perizia dell'ipotesi del missile poi convertito a quella della bomba ha dichiarato: «Mi accorgo con stupore che su Ustica non si vuole la verità ma si vuole una determinata verità».

Il «caso Ustica» sarà esaminato oggi dalla prima commissione referente del Csm che dovrà decidere se ci sono gli elementi per l'avvio di un'indagine conoscitiva su presunte irregolarità dei magistrati che hanno indagato sulla vicenda. Il «plenum» archiviò il 20 giugno scorso la prima richiesta sollecitata da più parti ma successivamente il presidente della Repubblica Cossiga ha inviato al Csm altri documenti e il caso potrebbe essere riaperto.

la Repubblica
venerdì 6 luglio 1990

La prima commissione ha proposto al 'plenum' l'archiviazione della pratica

Il Consiglio superiore replica a Cossiga 'Nessuna indagine sui giudici di Ustica'

di FRANCO SCOTTONI

ROMA – L'indagine preliminare sull'operato dei giudici romani che conducono l'inchiesta sul disastro del DC 9 Itavia non si farà. Questo è l'orientamento della Prima commissione referente del Csm (presidente Antonino Abbate) che ieri mattina all'unanimità ha deciso di proporre al «plenum» l'archiviazione della pratica. E' la seconda volta che l'organo di autogoverno dei magistrati si interessa del «caso Ustica» nel giro di un mese. E' una vicenda che ha coinvolto anche il presidente della Repubblica, Cossiga con due atteggiamenti che sono apparsi all'opinione pubblica, in un certo senso, contraddittori.

Il Csm era stato sollecitato nei mesi scorsi dal consigliere socialista, Dino Felisetti, ad avviare un'indagine preliminare in seguito al clamore suscitato dalla trasmissione televisiva «Samarcanda» e dalla stampa sul ritrovamento dei tracciati radar di Poggio Ballone, sequestrati dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli ma dimenticati tra le carte istruttorie. A questo punto anche i legali che nell'inchiesta giudiziaria rappresentano i familiari delle vittime sono intervenuti presso il Csm depositando una loro memoria con la quale venivano elencate presunte inadempienze da parte dei magistrati inquirenti.

Ma mentre il Csm si accingeva a discutere se aprire o no un'indagine preliminare, il capo dello Stato con una sua dichiarazione avanzava delle critiche severe all'operato di alcune istituzioni dello Stato, senza indicarle precisamente, che, a suo giudizio, travalicavano i propri compiti costituzionali. Per i commentatori politici l'iniziativa di Cossiga si riferiva al Csm per il «caso Ustica» ma non veniva esclusa anche l'attività della Comissione parlamentare sulle stragi che indaga sull'abbattimento del Dc 9 Itavia.

Il Csm, giunto alla scadenza del suo mandato durante il quale non sono mancati alcuni contrasti con il capo dello Stato, il 21 giugno scorso, archiviava la pratica di Ustica con un voto unanime e con la motivazione di non poter interferire nell'attività dei giudici durante il loro esercizio giurisdizionale. In poche parole c'è un'inchiesta giudiziaria in corso, coperta dal segreto istruttorio, e quest'ultimo vale per tutte le istituzioni, anche per il Csm.

Con questa decisione sembrava che si fosse sanato il presunto ultimo contrasto con Cossiga ma c'è stato un colpo di scena. Il capo dello Stato dopo aver ricevuto i familiari delle vittime e i loro legali che gli hanno consegnato altri documenti e hanno messo in rilievo, con le loro dichiarazioni, la completa sfiducia nei confronti dei giudici Vittorio Bucarelli e Giorgio Santacroce, ha convocato i vertici della magistratura romana e il vice presidente del Csm, Cesare Mirabelli. A quest'ultimo ha consegnato il verbale dell'incontro e le copie dei documenti giunti in suo possesso.

La documentazione è stata affidata alla Prima commissione referente del Csm. Anziché riaprire il caso, ieri mattina, è stato deciso di chiedere al «plenum» di allegare la documentazione alla pratica già archiviata anche perché non ci sarebbero elementi di particolare novità rispetto a quelli già precedentemente esaminati. Non si può, tuttavia, escludere che nell'atteggiamento dei consiglieri sia stato presente il clima di disaccordo che questo Csm ha avuto con il capo dello Stato.

La decisione definitiva di archiviazione spetterà comunque al «plenum» che discuterà il «caso Ustica» in una riunione prevista per la prossima settimana. Può darsi che durante il «plenum» si riesca a capire di più su questa vicenda che è poi l'ultima dell'attuale Csm: i nuovi 30 consiglieri sono già stati eletti tra i magistrati e in Parlamento.

la Repubblica
sabato 7 luglio 1990

la rabbia di Cossiga

La "rabbia" del capo dello Stato di fronte alle menzogne sul caso Ustica. "Provo disgusto per le insinuazioni e i sospetti avanzati nei miei confronti"

Cossiga: "Me ne andrei se fossi d'ostacolo..."

di GIUSEPPE D'AVANZO

ROMA – Il «caso Ustica» non è semplicemente un «caso politico e giudiziario»: «è un caso eccezionale». E non soltanto per «le ombre» di cui è ancora gravato, «per le incertezze» che ancora lo opprimono, per «il clamore» creato dalle tesi in conflitto circa le cause e le modalità. E' eccezionale perchè mette «in pericolo» la credibilità delle istituzioni» e «in dubbio la capacità dello Stato di rendere giustizia». E ancora, il «caso Ustica» è eccezionale perchè pone al Quirinale come massima istituzione della Repubblica, al Parlamento, alla Magistratura, e personalmente allo stesso Francesco Cossiga interrogativi di forma e di sostanza, di merito e di metodo.

Lo svolgimento separato e parallelo di inchieste sulla tragedia del 27 giugno del 1980 (81 morti) può creare una situazione di conflitto tra l'istituzione parlamentare e l'ordinamento giudiziario? E se conflitto potrebbe esserci (o c'è) qual è la responsabilità del presidente della Repubblica, «garante dell'ordinamento politico-istituzionale e, del corretto funzionamento delle istituzioni e dei poteri pubblici»? E quali sono compiti e ruolo della Commissione d'inchiesta e quali quelli dell'ordine giudiziario? E, nel merito, che cosa si può (o si deve) fare per evitare una «carenza di giurisdizione» che si approssima con il 28 ottobre quando il nuovo codice entrerà in vigore anche per procedimenti pendenti? E infine: lo stesso Cossiga (nel 1980 a capo dell'Esecutivo) potrebbe essere di «ostacolo» all'accertamento della verità?

La commissione stragi ha ieri reso noto il testo delle osservazioni (undici cartelle) svolte dal presidente della Repubblica durante l'incontro avuto con l'ufficio di presidenza dell'organismo bicamerale il 26 giugno scorso. E' un Cossiga che non si tira indietro. Che affronta a viso aperto ogni perplessità politica e dubbio istituzionale. Che chiarisce quali sono i poteri, i doveri e i limiti di una commissione parlamentare d'inchiesta. Che liquida con severità («pura maldicenza, malevola provocazione») chi ha interpretato le sue critiche alle «giustizie parallele» come delegittimazione del Parlamento, limitazioni e sbarramento del lavoro parlamentare. Che riflette con rigore su tutte le questioni aperte dal "caso Ustica", che non rinuncia a mostrare, quasi a brandire, i suoi sentimenti di uomo dinanzi a una tragedia che ancora non conosce come e perchè.

L'angoscia del Presidente

«Il presidente della Repubblica, dice infatti Cossiga, sente fortemente e con angoscia» la credibilità delle istituzioni in pericolo e l'incapacità dello Stato a rendere giustizia «non solo per le sue responsabilità istituzionali, ma anche perchè è un uomo con i sentimenti di altri uomini: l'angoscia, la speranza, la delusione, il dubbio, l'incertezza, l'impazienza e la rabbia!». E' un Cossiga che non rinuncia a confessare la sua amarezza per le critiche e i mormorii che lo hanno coinvolto: quasi con sdegno replica di essere ancora pronto a far le valigie.

«Io – ricorda – ho sempre risposto con serena coscienza e con ferma determinazione, non senza disgusto ma con doverosa umiltà, a insinuazioni e sospetti sollevati o mormorati nei miei confronti. Oggi affermo che, se avessi la coscienza di avere una qualche responsabilità nel "caso", o se solo ritenessi che, anche ingiustamente, la mia persona, la mia presenza nel più alto ufficio della Repubblica, fosse stata o fosse di ostacolo, anche solo pretestuoso, all'accertamento della verità per l'individuazione e la punizione dei colpevoli in ogni ordine di responsabilità, avrei – come si dice – sgomberato il campo: e, come si sa, non sono uomo che queste cose, quando le sento, le dice ma poi non le fa».

Non ci sono alternative per Cossiga: «Come rappresentante dell'unità nazionale, non posso esimermi dal dare voce alla domanda della "gente comune" affinchè sia accertata la verità e sia resa giustizia». Quindi, innanzi tutto, «è necessario evitare qualunque carenza di giurisdizione». E' inesistente il rischio di prescrizione. «Non vi sarà alcuna scadenza di termini ancora per molti anni», rassicura il presidente; ma «occorrerà riflettere sull'eventualità che l'istruttoria formale attualmente in corso di svolgimento non possa essere conclusa nel lasso di tempo che manca all'entrata in vigore del nuovo codice di procedura penale per i procedimenti pendenti». In questo caso, Cossiga chiede anche un intervento legislativo che modifichi i termini di chiusura delle inchieste così come prevede il nuovo codice. Ma anche questo potrebbe non bastare se «l'impegno di tutti» non sarà «più rigoroso, più attento, più intenso» e «tutti gli atti chiari, motivati, trasparenti, credibili, comprensibili da tutti». «La confusione, le interferenze, le complicazioni o anche solo le faziosità non servono alla ricerca della verità, non la rendono né comprensibile né accettabile». Per essere comprensibile la ricerca della verità deve svolgersi nel solco istituzionale, nell'esercizio delle rispettive attribuzioni. A ciascuno il suo: «Alla Commissione parlamentare d'inchiesta la ricerca dei fatti, al giudice ordinario l'indagine sulle persone». «Il presidente della Repubblica – sottolinea Cossiga – non può certo dare istruzioni, né giuridicamente né politicamente rilevanti, alla Commissione. Egli ha solo il potere-dovere di esprimere il suo avviso, di dare consigli, di mettere in guardia e anche di essere Il Capo dello Stato ricorda che alla Commissione parlamentare spetta «l'accertamento delle responsabilità politiche e amministrative, disciplinari».

I compiti della commissione

Un'indagine che va svolta con la consapevolezza che «contro il peso della sentenza morale, di condanna o di assoluzione, non c'è appello o ricorso», non c'è «garanzia di difesa né obbligo al contradditorio». In altri termini, l'indagine parlamentare non ha «i requisiti essenziali ad un processo, in senso giurisdizionale, secondo il diritto». Ecco perchè occorrono ai membri della Commissione, giudici di un processo politico senza appello, «grandissimo impegno, esemplare rigore intellettuale, politico, morale. Spetta al giudice ordinario «in via esclusiva e primaria» – avverte Cossiga – «l'accertamento dei fatti, delle responsabilità penali delle singole persone, l'irrogazione delle sanzioni».

Cossiga non si nasconde che «il parallelismo, non escluso dalla Costituzione, di un'inchiesta parlamentare e di un'inchiesta giudiziaria sugli stessi fatti, con gli stessi protagonisti, con gli stessi elementi di prova da valutare, può certo creare confusione, fraintendimenti, conflitti e può anche produrre divergenti verità». «E' questo un problema delicato e importante – sostiene Cossiga – del quale il Parlamento dovrà sollecitamente occuparsi».

Il Capo dello Stato auspica, comunque, che «la commissione e l'autorità giudiziaria sappiano operare con prudenza, decisione, fermezza e serenità». Solo così «le conclusioni della commissione saranno trasparenti, comprensibili, credibili, eviteranno non solo il pericolo della strumentalizzazione politica, ma anche *le apparenze* di una strumentalizzazione». Solo così i giudici potranno accertare i fatti, individuare le responsabilità, giungere «a una decisione che, per completezza e trasparenza delle indagini, contribuisca al rafforzamento di quella autorità morale delle istituzioni che la società democratica richiede».

Il presidente della Repubblica conclude con un accorato appello e una confessione: «Occorre fare tutto quello che è umanamente possibile perchè sia raggiunta la verità.

Questo deve essere affermato con intensa passione civile che si alimenta anche di un particolare sentimento: la rabbia». «La rabbia – confessa Cossiga – che tuttora genera il ricordo del fatto che il governo, al tempo della tragedia, con il Parlamento e l'opinione pubblica, furono in qualche fuorviati».

Una gara contro il tempo ad ottobre chiude l'istruttoria

ROMA – L'istruttoria per la strage di Ustica con il vecchio rito dovrebbe essere ultimata il 24 ottobre prossimo. Il giudice istruttore, Vittorio Bucarelli, con una ordinanza ha annullato anche l'ulteriore proroga di 45 giorni consentita per recuperare il periodo delle ferie estive. Pertanto alla fine di ottobre l'inchiesta dovrebbe ritornare, secondo il nuovo codice, alla Procura che avrà un anno di tempo per svolgere le ulteriori indagini. Il procuratore capo, Ugo Giudiceandrea, ha già stabilito che un'equipe di tre magistrati del suo ufficio si dedicheranno a tempo pieno a quest'inchiesta. Ma stando alle recenti dichiarazioni del presidente della Repubblica è possibile che il Parlamento emetta una leggina che proroghi la scadenza del 24 ottobre in modo da consentire al giudice Bucarelli di indagare per altro tempo sulla sciagura di Ustica.

L'iniziativa di Cossiga contrasta con la posizione assunta dai familiari delle vittime e dai loro legali, posizione di completa sfiducia dei magistrati che finora hanno indagato sull'abbattimento del Dc 9. L'operato del pm Santacroce e del giudice Bucarelli è stato oggetto di un ricorso al Csm che ha archiviato il caso su presunte inadempienze dei giudici, perché impossibilitato a interferire nell'attività giurisdizionale ancora in corso.

□ la Repubblica
dom.8 lun.9 luglio 199(

Ottiene pubblicità gratis sui bus
Secci vuole la verità su Montorzi

Strage di Ustica l'Associazione cerca fondi per l'inchiesta

«LA VERITA' ha un prezzo che vogliamo pagare», recita l'appello che i familiari delle vittime della strage di Ustica lanciano dagli autobus a tutta la città. Il messaggio ha come obiettivo la raccolta di fondi a sostegno dell'attività dell'associazione nell'ambito di una campagna già avviata da tempo nelle scuole e in parecchi posti di lavoro.

L'appello ha trovato ospitalità nei trecento spazi – reclame messi a disposizione gratuitamente dalla Igp, la società milanese concessionaria della pubblicità sugli autobus. E i passeggeri potranno leggere sui mezzi dell'Atc anche il numero del conto corrente sul quale è possibile versare i contributi destinati all'Associazione.

Intanto Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione ha ringraziato il presidente della Repubblica Francesco Cossiga per le sue osservazioni rese note dalla Commissione parlamentare sulle stragi. «I sentimenti del presidente — ha detto — sono anche i nostri. Cossiga ha saputo dare ancora voce alla nostra angoscia, alla nostra rabbia e alla nostra speranza. Abbiamo sempre detto che la tragedia di Ustica non era questione che riguardasse soltanto i parenti delle vittime».

Intanto il presidente dell'Associazione delle vittime della strage del 2 agosto, Torquato Secci, ha scritto al presidente dell'Ordine degli avvocati per lamentare «l'ingiustificato» rinvio del procedimento disciplinare aperto a carico dell'avvocato Roberto Montorzi. «La nostra denuncia — scrive Secci — risale al 3 agosto 1989. A nostro giudizio e a giudizio dell'opinione pubblica, di tempo ne è passato veramente troppo».

'Gli Usa fotografarono il relitto'

Amato: 'Me lo disse il giudice'. Bucarelli: 'Non è vero'

la Repubblica
giovedì 12 luglio 1990

Le uniche immagini ufficiali sono quelle francesi. Ma la dichiarazione del deputato socialista dimostrerebbe che gli americani si interessarono al Dc9 perché preoccupati della verità. Ieri il Csm ha deciso di archiviare il caso

di FRANCO SCOTTONI

ROMA – I misteri sul «caso Ustica» anziché sciogliersi aumentano di giorno in giorno. Ieri si é dovuto registrare un altro «giallo» nato da una dichiarazione dell'onorevole Giuliano Amato, durante la sua audizione alla Commissione stragi, e la relativa smentita del giudice istruttore Vittorio Bucarelli. E' una vicenda tutta da raccontare.

A palazzo S. Macuto, l'onorevole Luigi Cipriani chiede ad Amato, sottosegretario alla presidenza del Consiglio con il governo Craxi, a proposito del recupero dei resti del Dc9 Itavia: «Era al corrente di voci che riguardavano foto del relitto scattate prima del recupero fatto dalla società francese Ifremer?»

Amato: «Il magistrato Bucarelli mi parlò, a fine settembre 1986, di fotografie fatte dagli americani, cioé ben prima del recupero di parte del relitto di Ustica, poi compiuto dai francesi della Ifremer, a partire dal maggio dell' anno successivo».

E' una risposta molto importante ai fini delle indagini, infatti dimostrerebbe che gli Stati Uniti si interessarono a quel relitto perché erano preoccupati che con il suo recupero potessero venire alla luce altri reperti compromettenti come, ad esempio, i resti del missile aria-aria, che avrebbe abbattuto il DC 9 Itavia.

Il contenuto delle affermazioni del parlamentare socialista, giunge rapidamente al giudice Bucarelli tramite alcune telefonate dei giornalisti presenti a S. Macuto. Il magistrato, si rende subito conto dell'importanza che potrebbe assumere questa vicenda e dopo averla esaminata con il suo capo, il consigliere istruttore Ernesto Cudillo, rilascia una smentita al collega dell'Ansa.

Bucarelli: «Smentisco la notizia. Le uniche fotografie di cui sono in possesso sono quelle fatte dalla compagnia di recuperi francese Ifremer, preliminarmente alla campagna di lavoro che ha consentito di riportare in superficie i resti del Dc9. Filmati delle riprese subacquee e fotografie fatte dall'Ifremer sono l'unico materiale che esiste agli atti, materiale che é stato depositato, per essere a disposizione delle parti, insieme con la perizia tecnica».

A questo punto viene informato l'onorevole Amato circa la smentita del giudice istruttore. Con un tono secco e preciso, il deputato del Psi, non si lascia sfuggire la sua replica.

Amato: «Io non ho l'abitudine di dire bugie. Riferisco quello che mi ricordo». Poi sulla vicenda é intervenuto anche il presidente della Commissione stragi, senatore Gualtieri: «L'onorevole Amato ha fatto dichiarazioni di cui risponde. Le ho giudicate credibili. Poi ovviamente si ascolterà la controparte». In sostanza non sono da escludere un' audizione del giudice Bucarelli e un suo successivo confronto con Amato.

Ma intanto é sorto un altro «giallo». Esistevano veramente le foto americane? E, nel caso, per quale motivo furono scattate e che fine, poi, hanno fatto?

Dall'audizione dell'allora sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, sono emersi altri particolari di un certo interesse. Si é parlato della famosa frase che l'onorevole Amato pronunciò in un' intervista: «I segreti di Ustica sono chiusi in un cassetto» e il deputato socialista ha precisato il senso di quella sua affermazione. « Ho detto cassetti», ha spiegato, «ma non mi riferivo a cassetti del nostro Palazzo. Pensavo ad un cassetto di un potenziale numero di armadi di questo mondo. Non avevo alcun elemento specifico su nessuno, ma ero convinto che se avessimo recuperato il relitto, chi mentiva sarebbe stato messo in difficoltà».

Amato ha ricordato che all'epoca dei fatti alcuni ufficiali dell' Aeronautica, tra cui i generali Pisano e Tascio, gli avevano detto che i nastri radar non erano manipolabili, mentre invece poi la Commissione appurò che non era vero. Ha anche parlato delle lungaggini burocratiche per il recupero del Dc9, citando momenti di traccheggiamento come, ad esempio, quando ci si trovò di fronte a cifre discordanti: gli americani volevano 14 miliardi di lire, i francesi 6 miliardi.

Il presidente Gualtieri e l'onorevole Amato si sono detti d'accordo nel definire «sconcertanti» le diverse fasi che portarono al recupero del relitto che fu chiesto la prima volta nel 1982 dalla commissione Luzzatti e dal pubblico ministero Giorgio Santacroce. «E' ben grave – ha detto Gualtieri – che fin dal 1982 non si riuscì ad attuare un piano di recupero per problemi finanziari, davanti a queste questioni non ci dovrebbero essere problemi da parte dello Stato».

Così é rimasto il sospetto che a quell'epoca qualcuno negò il finanziamento per permettere agli americani e ai francesi di verificare se, in fondo al mare, con il Dc9 Itavia ci fossero prove compromettenti. Ad una domanda di un possibile coinvolgimento di Usa e Francia, Amato ha risposto: «In presenza di responsabilità straniere sarebbe molto difficile arrivare alla verità». Poi ha aggiunto che la «liquidazione dell'Itavia é stato un atto di cannibalismo capitalista, fu fatta circolare una tesi, quella del cedimento strutturale dell'aereo, per cui liquidare l'Itavia divenne un atto di giustizia». Ieri, infine, il plenum del Consiglio superiore della magistratura ha deciso di archiviare il caso Ustica.

la Repubblica
venerdì 13 luglio 1990

'Così il giudice mi parlò delle foto'

Su Ustica Amato insiste 'Bucarelli ricorda male'

In una lettera inviata all'ammiraglio Martini l'ex sottosegretario alla Presidenza del consiglio chiedeva di contattare i servizi segreti Usa. L'allora direttore del Sismi rispose che l'operazione sarebbe costata 13 miliardi

di DANIELE MASTROGIACOMO

ROMA – Giuliano Amato accusa il giudice Bucarelli di non dire la verità, il magistrato di Ustica replica risentito ai rilievi dell'ex sottosegretario alla presidenza del Consiglio. Il giallo del più controverso incidente nella storia dell'aviazione civile si tinge dunque di un nuovo, ennesimo episodio che lascia perplessi e interdetti. Convocato dalla Commissione stragi, Amato ha dichiarato che tra il settembre e l'ottobre del 1986, quindi prima delle operazioni di recupero del relitto del Dc 9 Itavia, il giudice istruttore di Roma, Vittorio Bucarelli, gli parlò dell'esistenza di alcune foto, scattate dalla marina Usa, sulla carcassa adagiata nella fossa del Tirreno a quasi tremila metri di profondità. La circostanza è inedita. Nessuno, infatti, prima di mercoledì pomeriggio, sapeva che gli americani erano andati a scandagliare i fondali a largo di Ustica per fotografare quanto era rimasto del Dc 9 esploso in volo. Si sapeva solo che la Us Navy era stata contattata per un preventivo. Ma i costi esorbitanti (10 milioni di dollari, circa 13 miliardi di lire) avevano escluso la possibilità di affidare il compito agli americani. L'operazione recupero venne poi appaltata alla società francese Ifremer. La quale, per una cifra più modesta (meno di 10 miliardi di lire), non solo fotografò i resti della carlinga del velivolo civile ma recuperò i due tronconi e i mille pezzi sparsi nel tratto di mare interessato all'incidente. Il tema è stato discusso a lungo in Commissione. Lasciava perplessi la differenza stridente tra i due preventivi proposti per operazioni diverse che richiedevano impegni diversi. Un conto è scendere in fondo al Tirreno e fotografare quello che si trova, un altro recuperare la carlinga di un Dc 9. Per chiarire l'argomento, la Commissione ha ripercorso tutti i passaggi che portarono alla scelta dell'Ifremer. E questo, soprattutto, alla luce delle nuove dichiarazioni dell'onorevole Giuliano Amato.

Tra i tanti documenti, sono saltate fuori due lettere. La prima, datata 11 settembre 1986, è dello stesso Amato all'ammiraglio Fulvio Martini, all'epoca direttore del Sismi. L'ex sottosegretario alla Presidenza scriveva di ritenere «opportuni i contatti con le autorità americane per verificare al più presto la possibilità di fotografare il relitto con un minisommergibile». Nella seconda lettera il responsabile dei servizi rispondeva alle sollecitazioni dell'uomo di governo parlando della disponibilità della Us Navy e accennando al preventivo suggerito. Molti si sono chiesti: se il giudice Bucarelli era già in possesso delle foto scattate dagli americani perché chiedere un preventivo e magari spendere 13 miliardi di lire?

L'onorevole Amato non vuole aggiungere polemiche a polemiche. Non rilascia dichiarazioni. «Quello che ho riferito in Commissione», si limita a precisare, «credo sia stato esaustivo. Se il giudice Bucarelli smentisce le mie dichiarazioni avrà i suoi motivi. Io confermo quanto ho detto. Non sono abituato a mentire». Il silenzio del noto esponente socialista è comprensibile. La questione da lui sollevata è delicatissima. Dalle indiscrezioni raccolte negli ambienti dell'ex sottosegretario alla presidenza della Repubblica si ha comunque una chiave di lettura del nuovo giallo nel giallo. Amato avrebbe appreso dell'esistenza delle foto nel corso di una conversazione, del tutto informale, con il giudice Bucarelli. Il colloquio sarebbe avvenuto alla fine del settembre 1986. «Gli americani», avrebbe detto il magistrato, «hanno in mano alcune fotografie del relitto». Una frase senza conseguenze. Infatti, di quelle istantanee non ci sarebbe traccia e anche l'episodio non risulterebbe agli atti dell'istruttoria. Di qui, la smentita di Bucarelli.

Il giallo, comunque, resta in piedi. Qualcuno mente. Ma se l'onorevole Amato non avrebbe motivo di raccontare bugie su un episodio grave e inquietante, non si capisce perché il giudice dell'inchiesta dovrebbe negare la circostanza. A meno che il mistero delle foto apra uno squarcio sui mille retroscena che hanno reso sempre più intricata tutta la vicenda. In questo caso bisognerebbe capire chi e perché autorizzò gli Usa a scendere nel Tirreno e a fotografare la carlinga del Dc 9, e soprattutto se l'operazione si sia limitata a scattare solo delle istantanee. Qualcuno ricorda che un tale incarico potrebbe essere stato commissionato dalla Douglas, la società costruttrice del Dc 9. Nel pieno delle polemiche su un presunto cedimento strutturale del velivolo era suo preciso interesse chiarire le cause dell'incidente. Si sa che l'industria di Seattle avviò un'indagine conoscitiva giungendo subito a delle conclusioni: venne scartata l'ipotesi di un difetto del jet e si avanzò la tesi dell'esplosione in volo.

I repubblicani reagiscono alle dichiarazioni del dirigente psi con un commento sulla *Voce*. «Il punto grave è che un sospetto gravissimo si proietta sul titolare di un'inchiesta. Emergono tre cose. Primo: il recupero del relitto fu un pasticcio. Secondo: non si vede come istituzionalmente si possa dissipare l'ombra pesantissima gettata sul giudice. Terzo: Amato sembra indirizzare i sospetti verso l'Aeronautica». Replica Marco Boato, senatore del gruppo Verde: «Non ho motivo di ritenere che l'onorevole Amato abbia detto una menzogna. Ho assistito personalmente alle sue dichiarazioni. E' stato spontaneo e puntuale. Ora si apre un grande interrogativo: se le foto di cui Amato ha parlato non risultano formalmente acquisite agli atti dell'istruttoria, si tratterà di verificare se il giudice Bucarelli abbia fatto una dichiarazione inesatta o imprudente all'onorevole Amato a suo tempo, o se abbia all'epoca preso conoscenza di queste foto in modo informale o anomalo».

L'on. Giuliano Amato, ex sottosegretario alla Presidenza del consiglio

☐ la Repubblica
sabato 14 luglio 1990

Il generale Pisano ha risposto alle dichiarazioni di Giuliano Amato

"Anche i servizi segreti esaminarono quei radar"

Ustica, la difesa dell'Aeronautica

di FRANCO SCOTTONI

ROMA – Affermazioni e smentite, declino di responsabilità e puntualizzazioni, si intrecciano ogni giorno sulle vicende che hanno costellato la ricerca della verità per il «caso Ustica». Dopo il «botta e risposta» tra l'on. Giuliano Amato e il giudice istruttore Vittorio Bucarelli, ieri è sceso in campo l'ex capo di Stato maggiore dell' Aeronautica, il generale Franco Pisano, uno dei più accaniti sostenitori della tesi secondo cui è stata una bomba a bordo a provocare l'abbattimento del Dc 9 Itavia. Questa volta il generale anziché scagliarsi contro il cosiddetto «partito del missile» ha indicato, sia pure indirettamente, chi potrebbe aver manipolato i nastri di Marsala.

L'on. Amato durante l'audizione alla Commissione stragi affermò che i generali Pisano e Tascio gli avevano assicurato, prima di un suo intervento in Parlamento, che i nastri radar non si potevano manipolare. La Commissione ha invece appurato in seguito che non era vero. Lo Stato maggiore dell'Aeronautica con un comunicato diffuso ieri ha precisato che «dagli atti in suo possesso risulta che il 29 settembre 1986, il generale Franco Pisano, capo di Stato maggiore, non era tra i presenti all' incontro con l'allora sottosegretario alla presidenza del Consiglio, on. Amato, alla vigilia del suo intervento alla Camera».

Il comunicato prosegue affermando che «erano invece presenti il generale Oreste Gargioli, sottocapo di stato maggiore, il generale Zeno Tascio, capo dell'ispettorato telecomunicazioni, il generale di brigata aerea Mario Arpino, l'ammiraglio Falciai e il consigliere Andrea Manzella».

Il comunicato aggiunge che «sull'argomento delle possibili manipolazioni dei nastri i rappresentanti dell'Aeronautica Militare precisarono in quella occasione che non risultava tecnicamente possibile manipolare le registrazioni presso un centro radar semi-automatico come quello di Marsala. In materia, nel dicembre '89 il maggiore Salvatore Di Natale, ebbe occasione di precisare alla Commissione stragi che in teoria i nastri sono manipolabili ma che si tratta di un'operazione complessa che non può essere fatta a livello di centro radar, ma da enti che dispongono di personale particolarmente esperto e di attrezzature delicate».

Da parte sua, il gen. Pisano afferma di «non aver mai incontrato l'allora sottosegretario, on. Amato, per trattare l'argomento Ustica». Sulla possibilità di manipolazioni, l'alto ufficiale ha precisato che durante una audizione alla Commissione stragi, sulla base dell'opinione espressagli dai tecnici, affermò che «l'operazione era non effettuabile dai centri radar, bensì soltanto a Borgo Piave».

Ed è proprio al «Centro di studi e di attività tecniche» di Borgo Piave furono affidati i nastri radar di Marsala da parte del pm Giorgio Santacroce. Nella perizia consegnata al giudice Bucarelli, i periti più volte hanno avanzato l'ipotesi che i nastri sono stati manipolati in quanto vi sono rilievi radar incomprensibili e fuori da logiche accettabili.

C'è da aggiungere che il nastro di Marsala presenta una durata di 26 ore di registrazione quando normalmente la durata è di sei ore. Un altro particolare riguarda il famoso «buco» di otto minuti di cui nessuno parlò nei giorni seguenti al disastro, il pm Santacroce lo apprese dopo alcuni mesi dagli esperti di Borgo Piave. L'A.M. giustificò il «buco» affermando che a causa di un'esercitazione simulata, la «Synadex», era stato tolto il nastro. Il «buco» cominciava da pochi secondi prima dell'abbattimento del Dc 9 Itavia.

Il comunicato dello Stato maggiore dell'Aeronautica e la precisazione del generale Pisano hanno il sapore di una specie di scaricabarile. In sostanza si afferma che se c'è stato un imbroglio sui nastri di Marsala, questo può essere avvenuto soltanto a Borgo Piave. Ma da chi dipendeva questo centro studi? Dal comando generale dell'Aeronautica o dal Sios, cioé i servizi segreti che all'epoca erano comandati dal gen. Tascio? Sono domande cui avrebbero dovuto dare una risposta i magistrati inquirenti, almeno, quando i periti hanno adombrato i sospetti che le registrazioni possono essere state manipolate. Ma, come appare evidente dal confronto con l'attività che sta compiendo la Commissione stragi, sembra che i due magistrati romani non siano stati all'altezza o, forse, non abbiano avuto il tempo, per seguire indagini delicate e impegnative come si presentavano, appunto, quelle relative all'inchiesta sulla strage di Ustica.

☐ la Repubblica
mercoledì 18 luglio 1990

"Esoneratemi da quell'inchiesta"

Il giudice Bucarelli abbandona Ustica e querela Amato

Nei giorni scorsi i legali dei familiari delle vittime avevano presentato un esposto-denuncia in cui si chiedeva alla Procura generale di far chiarezza su chi mentiva e chi diceva la verità tra i due duellanti "Il conflitto tra le due versioni è tale che solo una può corrispondere alla realtà"

di FRANCO SCOTTONI

ROMA – Sviluppi clamorosi per il «caso Ustica»: il giudice istruttore Vittorio Bucarelli ha chiesto di essere esonerato dalla prosecuzione dell'inchiesta e ha preannunciato la presentazione di una querela per diffamazione nei confronti dell'on. Giuliano Amato. Le iniziative del titolare dell'istruttoria sull'abbattimento del DC 9 Itavia hanno colto tutti di sorpresa anche se la sua conduzione dell'inchiesta era stata spesso discussa. L'ultimo attacco, in ordine di tempo, è stato l'esposto-denuncia presentato sabato scorso dai legali dei familiari delle vittime di Ustica.

Nella denuncia, di cui dovrà occuparsi la Procura di Perugia, si è fatto riferimento «al contrasto tra le versioni fornite rispettivamente dall'on. Giuliano Amato e dal giudice Bucarelli, circa il possesso di quest'ultimo, di foto del relitto del DC 9 Itavia scattate dagli americani». Il documento, così prosegue: «Il conflitto tra le due versioni è tale da dare l'assoluta certezza che, di esse, una soltanto possa corrispondere alla effettiva realtà dei fatti. Ed invero, l'on. Giuliano Amato, ascoltato l'11 luglio '90 a palazzo S. Macuto dalla Commissione stragi avrebbe dichiarato: Bucarelli mi parlò di foto che lui aveva e che erano state scattate dagli americani. Il magistrato, subito avvicinato dai giornalisti ha dichiarato: «Smentisco la notizia. Le uniche fotografie di cui sono in possesso sono quelle fatte dalla compagnia di recuperi francesi Ifremer».

Il «botta e risposta» tra l'ex sottosegretario alla presidenza del Consiglio, all'epoca del governo Craxi, e il magistrato romano è diventato così un altro mistero che si è aggiunto ai numerosi «gialli» che si sono registrati nell'inchiesta sul «caso Ustica». Le affermazioni dell'on. Amato se risultassero veritiere, e per ora nessuno può dubitarne, si trasformerebbero in una pesante accusa contro un giudice: quella cioè di sottrazione di prove dagli atti istruttori.

A palazzo di giustizia sono circolate anche delle lettere, acquisite nell'inchiesta, inviate dall'on. Amato al capo del Sismi, ammiraglio Martini. Il contenuto delle missive darebbe ragione al giudice Bucarelli in quanto l'ex sottosegretario chiedeva ai servizi segreti di interessarsi della vicenda legata al recupero del relitto senza fare menzione delle presunte fotografie scattate dagli Usa. Ma su queste lettere l'on. Amato non ha voluto rilasciare alcuna dichiarazione limitandosi a confermare che quello che «avevo da dire l'ho detto alla Commissione stragi», precisando, inoltre, che «non è mia abitudine dire bugie».

Il giudice Bucarelli, prima che l'indagine della Procura di Perugia prendesse il via, è partito all'attacco e ha preannunciato la presentazione di una querela per diffamazione. Ma a questo punto si innesta un altro mistero in quanto il giudice poteva presentare la denuncia contro l'on. Amato senza chiedere al Presidente del tribunale di potersi astenere dalla prosecuzione dell'inchiesta sulla strage di Ustica. Perché si è dimesso dall'incarico?

Una prima risposta a questo interrogativo potrebbe ricercarsi in un probabile tentativo del giudice Bucarelli di ottenere piena fiducia dal suo superiore con il rigetto della sua istanza di abbandonare l'istruttoria.

Ma ci sono altre e più valide ipotesi in merito all'atteggiamento del magistrato romano. La denuncia presentata dai familiari delle vittime, di fatto ha aperto la strada alla ricusazione del magistrato inquirente sussistendo «inimicizia forte» con le parti offese. Pertanto Bucarelli, forse, ha preferito scegliere lui stesso la strada dell'abbandono dell'istruttoria, in quanto la ricusazione è sempre un elemento disonorevole per un giudice.

C'è da aggiungere che le parti civili dell'inchiesta sull'abbattimento del DC 9 Itavia, erano ricorse al Consiglio Superiore della Magistratura e successivamente al Presidente della Repubblica, consegnando un «libro bianco» dove venivano denunciate le carenze delle indagini e la inosservanza da parte del giudice istruttore delle loro richieste istruttorie.

Il Csm si era interessato di questa vicenda ma in due fasi successive ha archiviato la pratica, non per la inesistenza delle critiche e delle accuse rivolte ai magistrati inquirenti, ma per il fatto che non vi era la possibilità di compiere accertamenti, trattandosi di un'inchiesta coperta dal segreto istruttorio. Le critiche sull'operato dei giudici sono piovute da più parti, da parlamentari e dalla stampa in generale. Non erano infondate se si considera che in dieci anni di indagini, dopo che lo Stato ha speso decine di miliardi tra il recupero del relitto e le perizie (affidate per un periodo di 60 giorni si sono protratte per oltre 4 anni) senza raggiungere un risultato preciso.

La goccia che ha fatto traboccare il vaso è stato senza dubbio il ritrovamento dei grafici delle registrazioni radar di Poggio Ballone. Erano reperti sequestrati nel 1980 ma mai presi in considerazione dagli inquirenti. Su richiesta delle parti civili fu inoltrata nel 1988 un'istanza di sequestro, i carabinieri eseguirono l'ordine e consegnarono i documenti. Un anno dopo, il giudice Bucarelli emette un altro ordine di sequestro non sapendo che quei grafici erano già arrivati, l'anno prima, nel suo ufficio. Questo inconveniente ha reso chiaro alle parti civili e all'opinione pubblica che in un'inchiesta così delicata, dove un documento può risolvere il «giallo» di Ustica, alcune carte si erano perse nella confusione e non erano state consegnate ai periti per stabilire la loro validità probatoria.

Il giudice Bucarelli doveva concludere l'istruttoria il 24 ottobre prossimo e se per quella data non avesse raggiunto alcun risultato concreto avrebbe dovuto consegnare gli atti alla Procura. Quest'ultima con il nuovo rito potrà compiere ulteriori indagini per un anno. Una circolare ministeriale circa l'applicazione dei termini di chiusura di vecchie istruttorie ha stabilito che il periodo delle ferie estive andava conteggiato, pertanto la data del 24 ottobre slittava di 45 giorni. Ma il giudice Bucarelli, con un'ordinanza ha stabilito che trattandosi di un'inchiesta urgente, l'attività istruttoria sarebbe proseguita anche nel periodo estivo. Era sua intenzione affidare a un collegio internazionale di esperti i risultati dell'ultima perizia che ha visto i periti dividersi: Blasi e Cerra hanno sostenuto che il DC 9 è caduto a causa di una bomba a bordo mentre Imbimbo, Lecce, Migliaccio e Romano hanno affermato che è stato un missile aria-aria ad abbattere l'aereo.

Anche il pm dell'inchiesta, Giorgio Santacroce, trasferito alla Procura Generale, non si interesserà più del «caso Ustica». Sarà sostituito da un pool di tre sostituti procuratori. Occorrerà, tuttavia, attendere gli sviluppi dell'iniziativa del giudice Bucarelli per capire meglio cosa succederà per il proseguo delle indagini. Tuttavia, visti i risultati non certo positivi di dieci anni di istruttoria, l'impiego di nuovi magistrati apre la speranza che forse qualcosa di concreto si saprà su quanto avvenne la notte del 27 giugno '80 sul cielo di Ustica.

la Repubblica
mercoledì 18 luglio 1990

La lunga storia delle aspre polemiche su un'inchiesta contestata

Soddisfatti i familiari delle vittime "Un ostacolo in meno per la verità"

di GIOVANNI MARIA BELLU

ROMA – I familiari delle vittime della strage sono soddisfatti: come fosse stato un passo avanti verso la chiarezza, come fosse emersa una circostanza nuova e importante. Romeo Ferrucci, legale di parte civile per i parenti dei morti del Dc-9 di Ustica, parla in questi termini della fine dell'«era Bucarelli». Ed esprime così un giudizio pesantissimo, forse il giudizio più duro che nei confronti di un giudice possa essere espresso.

Dieci anni di indagini, migliaia e migliaia di atti giudiziari, centinaia di ore di interrogatorio. L'inchiesta sulla tragedia del Dc-9 ha prodotto una tale quantità di materiale che – se questa fosse una normale vicenda giudiziaria – sarebbe impossibile anche solo immaginare un giudizio favorevole sull'uscita di scena di un magistrato che conosce la materia. Una simile perdita di esperienza e di conoscenze sarebbe anzi considerata come una autentica sventura processuale. Per il caso Ustica succede il contrario: Bucarelli getta la spugna, e le persone più fortemente interessate all'accertamento della verità applaudono. Come se, appunto, col magistrato fosse stato rimosso un ostacolo all'accertamento della verità. «Sì – dice l'avvocato Ferrucci – è in sostanza questo quello che pensiamo».

Lo conferma il giudizio espresso da un altro dei legali di parte civile, Alfredo Galasso: «Salutiamo questa occasione come l'opportunità per rilanciare l'inchiesta sulla strage di Ustica: si apre un momento di speranza nuova nelle indagini. Se il 24 ottobre prossimo non sarà depositata, come è facile che sia, la sentenza ordinanza del giudice istruttore – aggiunge il legale – l'intera inchiesta sarà retrocessa alla procura della Repubblica e quindi al pool che si è appena formato. Questo sembrerebbe all'apparenza un elemento negativo ma io dico che, a questo punto, è positivo perché certi giudici giovani e desiderosi di andare avanti nell'inchiesta prenderanno in mano l'intera situazione».

Le tensioni tra i legali dei familiari delle vittime e i magistrati inquirenti sono una delle tante incredibili storie parallele del caso Ustica.

L'audizione di Giuliano Amato alla commissione stragi le ha fatte esplodere definitivamente. Ma le considerazioni di opportunità, il timore che uno scontro frontale coi giudici potesse creare un danno irreparabile all'inchiesta, erano già venuti meno da tempo: «Più volte – ricorda Galasso – abbiamo chiesto al presidente della Repubblica di sostituire questi giudici poiché noi non li reputavamo affidabili».

Bucarelli lascia l'inchiesta e adesso l'avvocato Ferrucci non solo parla dell'istanza di astensione come d'un successo ma ricorda le mille circostanze d'un rapporto difficile, di disistima e anche di sospetto. E riferisce, come testimone diretto, una circostanza che potrebbe avere un peso nella controversia giudiziaria tra il magistrato e il vicesegretario del Psi: «Il 5 settembre del 1986 – ricorda l'avvocato – ebbi un incontro con Giuliano Amato. Mi disse che, proprio il giorno precedente, c'era stata da parte dell'autorità militare americana e del comando di Napoli una offerta di collaborazione nel senso di fotografare il relitto del Dc-9, senza oneri per lo Stato».

Una notizia data, dunque, quando nessuno poteva sospettare che la questione delle fotografie al relitto sarebbe diventata un elemento essenziale nell'«indagine sull'indagine». Una notizia che, però, oggi dimostra che la questione delle foto statunitensi al relitto fu quantomeno posta concretamente.

Ci fu un'offerta di collaborazione, senza oneri per lo Stato. Si tratterà ora di vedere se quell'offerta fu accolta (e se, cioè, le fotografie furono scattate) o se fu respinta. E, in quest'ultima eventualità, si tratterà di capire chi e perché abbia respinto una offerta gratuita per il raggiungimento della verità.

Era il 1986. Il relitto del Dc-9 ormai da sei anni giaceva in fondo al mare. «La realizzazione di uno studio di fattibilità sul recupero – ricorda Ferrucci – fu una delle questioni affidate al collegio peritale nominato nel 1984. Di uno studio analogo, realizzato fin dal 1981, non si tenne conto e, nel contempo, la nuova analisi non fu svolta. Il relitto, infatti, fu recuperato solo dopo l'intervento del capo dello Stato». E', questa vicenda, un altro dei tanti motivi di scontento dei legali nei confronti dei magistrati inquirenti.

Il primo segnale delle tensioni arrivò prestissimo, quando, all'inizio dell'inchiesta, gli avvocati dei familiari chiesero di poter prendere visione di tutto il materiale che la legge consentiva di divulgare: «Bucarelli – ricorda Ferrucci – ci disse che non esistevano documenti di questo genere. Invece c'erano: gli atti di natura tecnica e gli ordini di sequestro, per esempio».

La formulazione incompleta degli ordini di sequestro è stata, come si ricorderà, uno degli argomenti utilizzati dall'Aeronautica militare per spiegare la distruzione di alcuni importanti documenti relativi alle registrazioni radar.

☐ la Repubblica
mercoledì 18 luglio 1990

Le spiegazioni del magistrato

"Mi hanno dato del bugiardo dovevo reagire"

ROMA – «Poiché sono stato accusato dall'onorevole Amato di aver detto bugie», ha affermato il giudice istruttore Vittorio Bucarelli, subito dopo aver chiesto di astenersi dalla prosecuzione dell'inchiesta, «mi trovo nella spiacevole necessità di uscire dal riserbo che mi ero imposto di fronte a tutte le polemiche che hanno accompagnato l'istruzione del processo per il disastro aereo di Ustica».

«Ho deciso», ha aggiunto il magistrato, «di proporre querela per diffamazione nei confronti dell'onorevole Giuliano Amato. Valuterà l'autorità giudiziaria chi abbia ricordi più precisi in merito alla nota questione delle fotografie che sarebbero state scattate ai relitti dell'aereo. La mia iniziativa mi obbliga conseguentemente a proporre al presidente del tribunale di Roma, Carlo Minniti, istanza di astensione dalla prosecuzione dell'istruttoria».

L'inchiesta giudiziaria sull' abbattimento del Dc9 Itavia con 81 persone a bordo fu avviata dalle Procure di Roma e di Palermo. L'istruttoria sommaria proseguì nella capitale fino alla primavera del 1984 quando dopo la sua formalizzazione arrivò al giudice istruttore Bucarelli.

Il 21 novembre 1984, il giudice nominò un collegio peritale e chiamò a presiederlo l'ingegner Massimo Blasi. Il collegio peritale consegnò la prima perizia il 16 marzo del 1989 a cinque anni di distanza. Nel frattempo nel 1987 erano iniziate le operazioni di recupero del relitto da parte della ditta francese «Infremer». I primi interrogatori dei militari del radar di Marsala avvennero nel 1988 ad otto anni di distanza dalla sciagura. Alcuni di loro furono incriminati nel 1989, su richiesta del pm Santacroce, di falsa testimonianza e favoreggiamento. Ma numerose sono state le iniziative giudiziarie che si dovevano fare con una certa rapidità e che invece si sono protratte nel tempo.

Critiche alle "omissioni" e contestazioni della "fuga"

I politici contro il magistrato "Inquietanti interrogativi"

La commissione stragi ha ascoltato l'ingegner Luzzatti, presidente della prima commissione d' inchiesta sulla tragedia

di GIOVANNI MARIA BELLU

ROMA – I politici non condividono la soddisfazione dei legali di parte civile per l'uscita di scena del giudice Bucarelli dall'indagine sul caso Ustica. La vedono come un disimpegno pericoloso per l'accertamento della verità, se non come una fuga. Ieri, alla commissione stragi, questi giudizi sulla «istanza di astensione» presentata dal magistrato romano, hanno fatto da sfondo all'interrogatorio dell'ingegner Carlo Luzzatti, presidente della prima commissione d'inchiesta sulla tragedia del Dc-9. Quella che, nominata dal ministero dei Trasporti, indagò dai giorni successivi alla strage (avvenuta il 27 giugno 1980) fino al 1986. E così si è assistito a un confronto tra due inchieste e tra due diverse «ere» dell'interminabile storia di Ustica. Si è sentito l'ingegner Luzzatti esprimere la «amarezza» di chi, arrivato vicino alla verità, non potè più andare avanti, chiese invano il recupero del relitto, scrisse al governo senza ottenere risposta. E, contemporaneamente, si sono sentiti i parlamentari della commissione criticare la «fuga» di un magistrato che, nel momento in cui «la verità è vicinissima» (così si è espresso il verde Marco Boato) ha deciso di lasciare l'indagine.

I legali dei familiari delle vittime, l'altro ieri, avevano fondato la loro «soddisfazione» su una assoluta disistima nei confronti del magistrato, responsabile, a loro giudizio, di gravi errori e omissioni. E anche il fatto che ancora incomba il rischio della prescrizione è, per le parti civili, largamente superato dal vantaggio di vedere l'inchiesta affidata a nuovi giudici.

Secondo il democristiano Pier Ferdinando Casini, vicepresidente della commissione, l'abbandono di Bucarelli è invece «una seria sconfitta per lo Stato democratico, che pone inquietanti interrogativi». L'esponente della Dc in particolare sottolinea le difficoltà che i nuovi magistrati incontreranno nel prendere in mano una inchiesta così complessa: «Dieci anni di lavoro che, se non vanificati, appaiono oggi fortemente compromessi». Anche per il comunista Francesco Macis c'è questo pericolo: «Bucarelli – dice – poteva scegliere altre strade per difendersi».

In molti giudizi i timori sul futuro dell'indagine sono accompagnati da critiche durissime al magistrato: secondo l'indipendente di sinistra Sergio De Julio e il radicale Roberto Cicciomessere, Bucarelli ha soltanto colto la palla al balzo per andarsene, secondo il missino Staiti «la querela è un diritto, ma è sciocco esercitarla nel momento in cui cominciano a emergere brandelli di verità». E anche in uno dei pochi giudizi positivi sulla scelta del giudice romano, c'è una critica personale durissima: «Esce finalmente dalla scena giudiziaria – dice il missino Rastrelli – il duo Bucarelli-Santacroce, che si è posto oggettivamente sul fronte amplissimo delle coperture e delle omissioni che finora hanno impedito l'accertamento della verità».

Per il demoproletario Cipriani l'uscita di scena di Bucarelli è nel contempo «un bene e un male». E, quanto al «bene», l'esponente di Dp fa riferimento a una vicenda particolare: «Ho letto – dice – gli ultimi interrogatori del personale del radar di Poggio Ballone. In due dicono a Bucarelli che la traccia circolare sulla Corsica è un caccia francese. Lui li rimanda a casa».

Una valanga di accuse dalla quale si distacca l'organo del Pri, *La voce repubblicana*, che definisce «comprensibile» la decisione di Bucarelli e l'attribuisce alle continue polemiche contro di lui scoppiate alla commissione stragi.

Di certo restano aperte due questioni. Intanto si tratta di capire chi, tra Bucarelli e il vicesegretario del Psi Giuliano Amato ha ragione sul giallo delle foto al relitto del Dc-9 fatte, o non fatte, dagli Usa. Per il dc Casini la questione va risolta subito con un «chiarimento rigoroso». Ieri si è anche ipotizzato un confronto in commissione, ma nessuno ha ancora formalizzato la proposta. Il presidente, Libero Gualtieri, pri, non l' ha voluta commentare. L'altra questione è il futuro dell'inchiesta e la scelta dei nuovi giudici: «Molto – ha detto il comunista Macis – dipende ora dalle scelte che saranno fatte negli uffici giudiziari di Roma».

L'altro fatto certo è che l'indagine della commissione parlamentare, oggi più che mai, va avanti. Il presidente Gualtieri si è detto ottimista sui risultati futuri. In effetti, come ha sottolineato il comunista Tortorella all'inizio della seduta, la commissione a questo punto è l'unico organo d' indagine che continua a funzionare.

E ieri, nell'audizione dell'ingegner Luzzatti, se n'è avuta una prova. L'ex presidente della commissione governativa è stato molto cauto e ha evitato (come aveva già fatto un anno fa, in una precedente audizione) di pronunciarsi a favore d'una ipotesi piuttosto che di un'altra. Non ha potuto, però, nascondere il rammarico di chi dovette dare per concluso un lavoro ancora incompiuto. Una indagine che, nonostante i pochi dati disponibili (Luzzatti ha confermato che le perizie necroscopiche furono fatte in modo approssimativo) riuscì a chiarire che il Dc9 era caduto in seguito a una esplosione; o una bomba o un missile. E ieri, alla fine, la linea equidistante di Luzzatti è stata messa a dura prova dal verde Boato che, leggendo una serie di passi della relazione governativa, ha evidenziato come, fin dall'82, moltissimi elementi facessero pensare a un missile come causa più probabile dell'abbattimento dell'aereo. Era necessario, per chiarire ogni dubbio, recuperare il relitto. Fu fatto cinque anni dopo, in seguito all'intervento del capo dello Stato. Ma l'incarico fu affidato a un'impresa forse legata ai servizi segreti francesi.

la Repubblica
giovedì 19 luglio 1990

Come ultimo atto, prima di abbandonare l'incarico, il giudice ha nominato il collegio di esperti internazionali a cui verrà affidata la nuova indagine tecnica. Il magistrato ha spiegato la sua rinuncia con la situazione "intollerabile" creata dalle polemiche

il caso Ustica

L'eredità Bucarelli: i "super periti"

di FRANCO SCOTTONI

ROMA – «Ribadisco che ho preso la decisione di astenermi dall'inchiesta perché non era più tollerabile da parte mia una situazione di continua polemica». Così ha esordito, ieri, il «dimissionario» giudice istruttore, Vittorio Bucarelli, titolare dell'istruttoria sulla strage di Ustica. Un magistrato, restio a parlare con i cronisti giudiziari, ma che diventa assai loquace quando ha di fronte le telecamere della Rai-tv. Al microfono, ha poi detto: «Era, inoltre, questo il solo modo per far valere nell'unica sede propria, cioè quella giudiziaria, le mie ragioni».

Il giudice, come è noto, ha querelato per diffamazione l'on. Giuliano Amato circa l'esistenza di foto scattate dagli americani al relitto del DC 9, in fondo al mare. Dopo un attimo di pausa, il magistrato ha dato un annuncio che non sembra in completa sintonia con la sua decisione di «lasciare»: "Aggiungo che martedì ho nominato il collegio internazionale dei periti ai quali il 30 luglio prossimo sarà formalmente affidata l'indagine tecnica».

È sempre stato difficile interpretare l'attività istruttoria del giudice Bucarelli, anche quest'ultima sua iniziativa appare singolare. Nella giornata di martedì scorso il magistrato decide di abbandonare l'inchiesta e rende nota questa sua decisione attraverso un'agenzia di stampa. Contemporaneamente, come lui stesso ha dichiarato, nomina i nuovi periti e li convoca per il 30 luglio. Compie, così, un atto importante che qualcuno sostiene avrebbe dovuto demandare al giudice che lo sostituirà.

Sulla scelta dei periti ogni magistrato agisce in modo autonomo e soggettivo seguendo una sua logica e avvalendosi della propria esperienza acquisita durante gli anni della sua attività di inquirente. Ma il giudice Bucarelli non ha tenuto conto di questo aspetto, ha preferito far trovare il nuovo magistrato di fronte a un fatto compiuto.

Sui periti giudiziari che hanno operato finora, c'è già stata una vivace polemica con i rappresentanti delle parti civili. A parte la spaccatura all'interno del collegio peritale, i legali hanno denunciato al Presidente della Repubblica e al Csm l'utilizzo, come periti ausiliari, di dipendenti di industrie, collegate ai vertici dell'Aeronautica militare. È noto che alcuni generali sono stati accaniti sostenitori, forse «per un errato spirito di corpo» come affermò Cossiga, della tesi relativa allo scoppio di una bomba a bordo.

Comunque nessuno è in grado, a priori, di mettere in dubbio la correttezza dei nuovi periti nominati due giorni fa. Lo stesso giudice Bucarelli ne ha reso noti i nomi: Aurelio Misiti, Paolo Santini, Antonio Castellani e Giovanni Picardi, professori della facoltà di ingegneria dell'università di Roma; Carlo Carosa, professore della facoltà di ingegneria di Pisa; Antonio Fornari, Giovanni Pierucci e Paolo Danesino dell'Istituto di medicina legale dell'Università di Pavia. Come periti stranieri sono stati nominati i professori Hans Forsching (Università tedesca Braunschuerg); Arnold Francis Taylor (Granfield aviation safety center, Inghilterra) e D.C. Cooper dell'Università di Birmingham (Inghilterra).

La nomina del magistrato che dovrà sostituire il giudice Bucarelli, ieri era ancora all'esame del Presidente del tribunale, Carlo Minniti. L'alto magistrato è in attesa di un documento di Bucarelli con il quale il giudice istruttore illustrerà i motivi della sua decisione. Il dott. Minniti ha precisato che il sostituto sarà scelto, secondo l'anzianità, tra i giudici istruttori che costituiscono il cosiddetto «ufficio stralcio», cioè che ancora non sono stati utilizzati, secondo le norme del nuovo codice. Il nome che circola con più insistenza, negli ambienti giudiziari, è quello di Rosario Priore, già responsabile dell'«ufficio stralcio», attualmente anche consulente della Commissione parlamentare sulle stragi. Gli altri nomi sono quelli dei giudici Francesco Monastero, Adele Rando, Maria Luisa Carnevale e Augusta Iannini.

Ieri mattina, l'avvocato Franco Di Maria, uno dei legali dei familiari delle vittime, ha depositato agli atti istruttori le «Note alla perizia d'ufficio e contributo al proseguimento delle indagini» elaborate dal consulente Paolo Miggiano. L'avvocato Di Maria in merito alla rinuncia di Bucarelli ha affermato che «ragioni di umana solidarietà, sempre a tutti dovuta, mi spingono a dispiacermi, sul piano umano, per la decisione certamente difficile e dolorosa. È stata tuttavia una decisione doverosa con cui un protagonista del processo esce di scena non certo nel migliore dei modi ma, anzi, con un pesante alone di sospetti che spetterà alla magistratura verificare».

Il legale ha proseguito: «Sarebbe ipocrita da parte mia e dei miei colleghi di parte civile, dolersi della decisione del giudice di astenersi dall'inchiesta. Lascia un giudice che noi abbiamo sempre considerato (al di là, ovviamente, delle sue intenzioni) come un ostacolo all'accertamento della verità. Per quanto attiene alla sua sostituzione spero che non ci si voglia attenere a criteri di anzianità o automatici che possono andar bene per i processi di ordinaria amministrazione mentre questo è un processo di particolare eccezionale rilevanza che richiede una scelta del giudice basata su specifiche competenze e attitudini».

Importante è il documento del consulente di parte civile, Paolo Miggiano. In particolare l'esperto mette in rilievo tutta una serie di elementi riscontrati dalle indagini sul centro radar di Marsala. Sulla base di questi esami gli avvocati Franco e Marco Di Maria, Romeo Ferrucci, Alfredo Galasso, Alessandro Gamberini e Goffredo Garaffa hanno presentato una memoria difensiva delle parti civili con la quale si chiede al giudice istruttore di avviare nuove indagini e accertamenti, inoltre, si propone la formulazione di alcuni quesiti ai nuovi periti. Nella memoria si sostiene, tra l'altro, che l'esercitazione simulata «Synadex» che ha giustificato il perché i radaristi non si accorsero dell'abbattimento del DC9, non venne mai fatta; che i tempi indicati per la sospensione delle registrazioni radar non sono regolari; che non è stata attuata nessuna procedura di sorveglianza dello spazio aereo e che l'ordine di servizio dell'esercitazione è palesemente falso.

temporaneamente, come lui stesso ha dichiarato, nomina i nuovi periti e li convoca per il 30 luglio. Compie, così, un atto importante che qualcuno sostiene avrebbe dovuto demandare al giudice che lo sostituirà.

Sulla scelta dei periti ogni ma-

pubblica e al Csm l'utilizzo, come periti ausiliari, di dipendenti di industrie, collegate ai vertici dell'Aeronautica militare. È noto che alcuni generali sono stati accaniti sostenitori, forse «per un errato spirito di corpo» come affermò Cossiga,

Come periti stranieri sono stati nominati i professori Hans Forsching (Università tedesca Braunschuerg); Arnold Francis Taylor (Granfield aviation safety center, Inghilterra) e D.C. Cooper dell'Università di Birmingham (Inghilterra).

ambienti giudiziari, e quello di Rosario Priore, già responsabile dell'«ufficio stralcio», attualmente anche consulente della Commissione parlamentare sulle stragi. Gli altri nomi sono quelli dei giudici Francesco Monastero, Adele Rando, Maria

una decisione dovorosa con cui un protagonista del processo esce di scena non certo nel migliore dei modi ma, anzi, con un pesante alone di sospetti che spetterà alla magistratura verificare».

Il legale ha proseguito: «Sareb-

non venne mai fatta; che i tempi — indicati per la sospensione delle registrazioni radar non sono regolari; che non è stata attuata nessuna procedura di sorveglianza dello spazio aereo e che l'ordine di servizio dell'esercitazione è palesemente falso.

La commissione stragi ha ascoltato l'ingegner Luzzatti, presidente della prima commissione d' inchiesta sulla tragedia

I rottami del Dc 9 precipitato a Ustica

Critiche alle "omissioni" e contestazioni della "fuga"

I politici contro il magistrato "Inquietanti interrogativi"

di GIOVANNI MARIA BELLU

ROMA – I politici non condividono la soddisfazione dei legali di parte civile per l'uscita di scena del giudice Bucarelli dall'indagine sul caso Ustica. La vedono come un disimpegno pericoloso per l'accertamento della verità, se non come una fuga. Ieri, alla commissione stragi, questi giudizi sulla «istanza di astensione» presentata dal magistrato romano, hanno fatto da sfondo all'interrogatorio dell'ingegner Carlo Luzzatti, presidente della prima commissione d'inchiesta sulla tragedia del Dc-9. Quella che, nominata dal ministero dei Trasporti, indagò dai giorni successivi alla strage (avvenuta il 27 giugno 1980) fino al 1986. E così si è assistito a un confronto tra due inchieste e tra due diverse «ere» dell'interminabile storia di Ustica. Si è sentito l'ingegner Luzzatti esprimere la «amarezza» di chi, arrivato vicino alla verità, non potè più andare avanti, chiese invano il recupero del relitto, scrisse al governo senza ottenere risposta. E, contemporaneamente, si sono sentiti i parlamentari della commissione criticare la «fuga» di un magistrato che, nel momento in cui «la verità è vicinissima» (così si è espresso il verde Marco Boato) ha deciso di lasciare l'indagine.

I legali dei familiari delle vittime, l'altro ieri, avevano fondato la loro «soddisfazione» su una assoluta disistima nei confronti del magistrato, responsabile, a loro giudizio, di gravi errori e omissioni. E anche il fatto che ancora incomba il rischio della prescrizione è, per le parti civili, largamente superato dal vantaggio di vedere l'inchiesta affidata a nuovi giudici.

Secondo il democristiano Pier Ferdinando Casini, vicepresidente della commissione, l'abbandono di Bucarelli è invece «una seria sconfitta per lo Stato democratico, che pone inquietanti interrogativi». L'esponente della Dc in particolare sottolinea le difficoltà che i nuovi magistrati incontreranno nel prendere in mano una inchiesta così complessa: «Dieci anni di lavoro che, se non vanificati, appaiono oggi fortemente compromessi». Anche per il comunista Francesco Macis c'è questo pericolo: «Bucarelli – dice – poteva scegliere altre strade per difendersi».

In molti giudizi i timori sul futuro dell'indagine sono accompagnati da critiche durissime al magistrato: secondo l'indipendente di sinistra Sergio De Julio e il radicale Roberto Cicciomessere, Bucarelli ha soltanto colto la palla al balzo per andarsene, secondo il missino Staiti «la querela è un diritto, ma è sciocco esercitarla nel momento in cui cominciano a emergere brandelli di verità». E anche in uno dei pochi giudizi positivi sulla scelta del giudice romano, c'è una critica personale durissima: «Esce finalmente dalla scena giudiziaria – dice il missino Rastrelli – il duo Bucarelli-Santacroce, che si è posto oggettivamente sul fronte amplissimo delle coperture e delle omissioni che finora hanno impedito l'accertamento della verità».

Per il demoproletario Cipriani l'uscita di scena di Bucarelli è nel contempo «un bene e un male». E, quanto al «bene», l'esponente di Dp fa riferimento a una vicenda particolare: «Ho letto – dice – gli ultimi interrogatori del personale del radar di Poggio Ballone. In due dicono a Bucarelli che la traccia circolare sulla Corsica è un caccia francese. Lui li rimanda a casa».

Una valanga di accuse dalla quale si distacca l'organo del Pri, *La voce repubblicana*, che definisce «comprensibile» la decisione di Bucarelli e l'attribuisce alle continue polemiche contro di lui scoppiate alla commissione stragi.

Di certo restano aperte due questioni. Intanto si tratta di capire chi, tra Bucarelli e il vicesegretario del Psi Giuliano Amato ha ragione sul giallo delle foto al relitto del Dc-9 fatte, o non fatte, dagli Usa. Per il dc Casini la questione va risolta subito con un «chiarimento rigoroso». Ieri si è anche ipotizzato un confronto in commissione, ma nessuno ha ancora formalizzato la proposta. Il presidente, Libero Gualtieri, pri, non l'ha voluta commentare. L'altra questione è il futuro dell'inchiesta e la scelta dei nuovi giudici: «Molto – ha detto il comunista Macis – dipende ora dalle scelte che saranno fatte negli uffici giudiziari di Roma».

L'altro fatto certo è che l'indagine della commissione parlamentare, oggi più che mai, va avanti. Il presidente Gualtieri si è detto ottimista sui risultati futuri. In effetti, come ha sottolineato il comunista Tortorella all'inizio della seduta, la commissione a questo punto è l'unico organo d' indagine che continua a funzionare.

E ieri, nell'audizione dell'ingegner Luzzatti, se n'è avuta una prova. L'ex presidente della commissione governativa è stato molto cauto e ha evitato (come aveva già fatto un anno fa, in una precedente audizione) di pronunciarsi a favore d'una ipotesi piuttosto che di un'altra. Non ha potuto, però, nascondere il rammarico di chi dovette dare per concluso un lavoro ancora incompiuto. Una indagine che, nonostante i pochi dati disponibili (Luzzatti ha confermato che le perizie necroscopiche furono fatte in modo approssimativo) riuscì a chiarire che il Dc9 era caduto in seguito a una esplosione: o una bomba o un missile. E ieri, alla fine, la linea equidistante di Luzzatti è stata messa a dura prova dal verde Boato che, leggendo una serie di passi della relazione governativa, ha evidenziato come, fin dall'82, moltissimi elementi facessero pensare a un missile come causa più probabile dell'abbattimento dell'aereo. Era necessario, per chiarire ogni dubbio, recuperare il relitto. Fu fatto cinque anni dopo, in seguito all'intervento del capo dello Stato. Ma l'incarico fu affidato a un'impresa forse legata ai servizi segreti francesi.

Il comitato parlamentare sui servizi segreti aprirà un'inchiesta sul ruolo del Sismi e del Sisde

Scatta una nuova indagine sui nostri "007"

ROMA – Il comitato parlamentare per i servizi segreti tornerà ad interessarsi della vicenda di Ustica. L'organismo bicamerale si è riunito ieri per ascoltare le comunicazioni in proposito del presidente Mario Segni.

Il comitato parlamentare si è già interessato in passato alle vicende del Dc9, e in particolare all'accertamento delle cause del disastro. Naturalmente nell'ambito delle proprie competenze, e cioè sul ruolo dei servizi segreti.

Da quello che si è potuto apprendere sarà ascoltato, in proposito, il ministro della difesa Mino Martinazzoli nella sua qualità di responsabile politico del Sismi.

Non sono escluse audizioni dei responsabili dei servizi l'ammiraglio Martini (Sismi) e il prefetto Malpiga (Sisde). C'é da ricordare che il capo del Sismi, adombrò dei sospetti sulle dichiarazioni rilasciate, all'epoca, dalle autorità francesi e americane in relazione alla sciagura di Ustica.

Significativa é stata anche l'affermazione del prefetto Malpica, dopo l'interrogatorio come teste, cui é stato sottoposto, nelle settimane scorse dal giudice Bucarelli. Il capo del Sisde affermò ai cronisti giudiziari che era da escludere che fosse stata una bomba a bordo ad abbattere il DC 9 Itavia. Spiegò che se fosse stata una bomba a tempo sarebbe scoppiata quando l'aereo era a terra perché il DC 9 partì da Bologna con due ore di ritardo. Ha escluso anche l'utilizzo di una «bomba barometrica» cioé in grado di scoppiare quando l'aereo raggiungeva la massima altitudine, in quanto questa circostanza si sarebbe verificata molto prima che il velivolo raggiungesse Ustica.

Dopo l'abbandono del magistrato Vittorio Bucarelli

L'inchiesta su Ustica passa al giudice Priore esperto di terrorismo

Nonostante il cambio della guardia continuano le polemiche della parte civile sulla scelta degli undici periti internazionali nominati dall'ex titolare dell' indagine

di LUCIO GENOVESI

ROMA – Dopo una settimana di polemiche e colpi di scena l'inchiesta sulla strage di Ustica cambia mano: come già annunciato, il giudice istruttore di Roma, Vittorio Bucarelli che ha «gettato la spugna», ha passato ufficialmente il testimone al suo collega Rosario Priore. Il cambio di guardia è avvenuto ufficialmente ieri mattina nell'ufficio del presidente del tribunale di Roma Carlo Minniti.

«Si è trattato di una decisione – ha spiegato Minniti ai giornalisti – presa in base alle direttive impartite dal Consiglio superiore della magistratura che, nel caso di trasferimenti di istruttorie condotte con il "vecchio rito", prevede che queste ultime devono essere affidate ai magistrati più "anziani" dell'ufficio stralcio». Ma Rosario Priore non è soltanto il più «anziano», è anche uno dei giudici consulenti della commissione parlamentare stragi, quella che per l' appunto, parallelamente alla magistratura, si sta occupando di Ustica. Il magistrato quindi è facilitato nella lettura degli atti, parte dei quali sicuramente già conosce.

Non solo, ma il suo curriculum è costellato di indagini delicate: il nome di Priore ricorre, infatti, nel corso degli anni di piombo.

I "giustizieri" di Gheddafi

E così le indagini più note sulle Brigate Rosse recano anche la sua firma, come quella sul sequestro e l'omicidio di Aldo Moro. Priore è anche un esperto di terrorismo mediorientale o libico: sta ancora conducendo le indagini su Abu Nidal e sui «giustizieri di Gheddafi», i killer libici che vennero in Italia per assassinare gli oppositori all'attuale regime libico.

È proprio nell'ambito di questa inchiesta che il magistrato inizia ad occuparsi indirettamente della vicenda Ustica e in particolare del Mig abbattutosi sui monti della Sila, praticamente nello stesso periodo della strage del Dc 9 di Ustica, avvenuta il 27 giugno del 1980. Quel Mig che da più parti viene messo proprio in relazione ad uno scenario di guerra nei cieli di Ustica.

Quindi l'uscita di scena di Bucarelli, in «lite» giudiziaria con l' onorevole Giuliano Amato che lo aveva accusato di essere in possesso sin dal 1986 di foto del Dc 9 dell'Itavia scattate dagli americani, non dovrebbe porre seri ostacoli al proseguimento dell'inchiesta. Ma nonostante il cambio della guardia, continuano le polemiche sulla gestione di Bucarelli, oggetto più volte delle critiche di esponenti politici e degli avvocati rappresentanti l' associazione dei familiari delle vittime di Ustica. Ieri, subito dopo la nomina ufficiale di Priore, gli avvocati Franco Di Maria, Alfredo Galasso e Costantino Marini (tre dei componenti della parte civile) hanno avuto un primo colloquio con il nuovo titolare dell'istruttoria, al quale ne seguirà stamane un secondo, nel corso del quale gli avvocati consegneranno al giudice un'istanza dove si contestano le scelte di Bucarelli per l'assegnazione della superperizia internazionale.

La prima scadenza sul calendario, Priore, l'avrebbe infatti il 30 luglio prossimo: per quella data il suo collega Bucarelli aveva infatti fissato l'appuntamento per la designazione dei quesiti agli undici esperti internazionali (i professori Aurelio Misiti, Paolo Santini, Antonio Castellani, Giovanni Picardi – tutti della facoltà di Ingegneria di Roma –, Carlo Casarosa della facoltà di Ingegneria di Pisa, Antonio Fornari, Giovanni Pierucci, Paolo Danesino dell'Istituto di medicina legale di Pavia, e i professori Hans Forsching, Germania, Arnold Francis Taylor e D.C. Cooper, Inghilterra), che dovrebbero sciogliere i dubbi sulle cause del disastro.

La tesi della bomba

Ma sulla scelta dei periti, e sui quesiti che Bucarelli aveva intenzione di porre loro, la parte civile ha già annunciato «battaglia». «A Priore – ha detto l'avvocato Di Maria – abbiamo fatto presente alcuni punti (che saranno illustrati nell'istanza di stamane, *ndr*). Alle ore 15,00 del 17 luglio scorso – ha aggiunto il legale – Bucarelli nomina gli undici periti internazionali. Quattro ore dopo lo stesso magistrato comunica la sua intenzione di abbandonare l'indagine. Dal punto di vista formale il suo comportamento è ineccepibile – ha proseguito Di Maria – ma non è così dal punto logico e di trasparenza: non può decidere di andarsene segnando prima il futuro delle indagini».

Sulla nomina di quegli esperti la parte civile, quindi, non è d' accordo almeno su due punti. Il primo riguarda la presenza nel pool di tre professori specializzati in medicina legale. Come dire che la loro presenza pone nuovamente in discussione la tesi della bomba in alternativa a quella del missile, in quanto sicuramente il compito loro affidato è quello di fare analisi autoptiche sulle salme per vedere se c'è traccia di esplosione interna. In secondo luogo i tre periti stranieri fanno tutti parte dei paesi Nato. «Sarebbe stato il caso – ha detto Di Maria – di nominare qualcuno, ad esempio del Canada, della Svezia o di altri ancora». La polemica contro Bucarelli, quindi, prosegue.

la Repubblica
venerdì 27 luglio 1990

Il magistrato Rosario Priore accoglie le contestazioni dei legali di parte civile

Ustica, stop alla perizia

Il nuovo giudice blocca i super-esperti

Il magistrato
Rosario Priore

di LUCIO GENOVESI

ROMA – «Pregasi comunicare a vista, anche a mezzo telefax a periti residenti in Italia...», sono le parole con le quali il giudice istruttore Rosario Priore ha avvertito ieri tutte le parti interessate all'inchiesta sulla strage di Ustica, del rinvio, a data da destinarsi, del conferimento agli esperti italiani e stranieri della superperizia che dovrebbe, una volta per tutte, accertare le cause del disastro aereo del Dc 9 dell'Itavia. La decisione presa da Vittorio Bucarelli – quattro ore prima di comunicare alla stampa l'intenzione di astenersi dal condurre l'inchiesta su Ustica – di nominare i superperiti internazionali e fissare la data per l'assegnazione dei quesiti (30 luglio) è stata quindi annullata dal collega che ha ereditato l'istruttoria, per l'appunto dal giudice istruttore Rosario Priore.

Una «vittoria» dei legali di parte civile che proprio lunedì mattina avevano presentato a Rosario Priore, una memoria con la quale contestavano duramente anche l'ultimo atto istruttorio compiuto da Vittorio Bucarelli. Ed il giudice Rosario Priore, sembra proprio intenzionato a non «subire» influenze di nessun genere. Per il momento si è limitato a comunicare agli undici periti ed ai difensori degli imputati, nonché ai rappresentanti di parte civile ed al pubblico ministero che «l'assegnazione di incarico peritale nel procedimento in oggetto, fissata all'udienza del 30.7.90, est stata sospesa».

Non si esclude però che il prossimo passo del magistrato possa proprio riguardare un altro punto contestato dalla parte civile, quello relativo alla scelta dei periti fatta da Bucarelli. In particolare i legali nella memoria contestavano la presenza di tre esperti di medicina legale, definita superflua, nonché quella di tre stranieri (due inglesi ed uno tedesco), in quanto nel corso della vicenda sul giallo di Ustica «sono sempre più evidenti – scrivono i legali – le implicazioni dei servizi italiani e stranieri».

Sulla composizione del collegio di esperti chiamato ad espletare la superperizia internazionale, Rosario Priore – stando ad alcune indiscrezioni – starebbe valutando l'eventualità di operare qualche modifica. In ogni caso, già lo slittamento della data di affidamento dei quesiti è stato accolto con soddisfazione dagli avvocati dei familiari delle vittime di Ustica: «Siamo particolarmente soddisfatti – ha detto Franco Di Maria – della decisione presa dal consigliere Priore di rinviare l'udienza relativa alla cosiddetta superperizia. Si tratterà poi di vedere quali saranno queste decisioni, con particolare riguardo alla composizione del collegio peritale».

Lo stesso legale ha poi precisato che, anche se non ci fosse stato il rinvio, la perizia non si sarebbe conclusa prima del 24 ottobre prossimo, data entro la quale in base al nuovo Codice di procedure penale le istruttorie condotte con il «vecchio rito» devono concludersi con il deposito degli atti. «Non è pensabile – ha aggiunto il legale – che un incarico peritale di questa complessità si potesse assolvere in tre mesi di tempo». Vale a dire che il giallo Ustica – se non interverrà il Parlamento od il governo con una nuova proroga dei termini per le inchieste condotte con il «vecchio rito» – finirà nelle mani dei pubblici ministeri. Proprio ieri, lo stesso avvocato Di Maria, accompagnato dal collega Costantino Marini, ha avuto un colloquio con il procuratore capo Ugo Giudiceandrea.

Il dirigente dell'ufficio ha ribadito ai legali la prossima nomina di un pool di pubblici ministeri, affiancati dal procuratore aggiunto Michele Coiro, che andranno in pratica a sostituire il sostituto procuratore della Repubblica Giorgio Santacroce, destinato alla procura generale della Corte di appello. Il pool oltre a seguire attentamente i passi dell'inchiesta sulla sciagura del 27 giugno 1980, settimanalmente s'incontrerà con lo stesso procuratore capo Giudiceandrea il quale ha intenzione quindi di prestare la massima attenzione a questa inchiesta che fino ad oggi ha fatto registrare numerose polemiche sia da parte dei legali che assistono i familiari delle vittime di Ustica, sia da parte di numerosi esponenti politici.

la Repubblica
domenica 5/lunedì 6 agosto 1990

Esaminata da Priore la parte del relitto già riportata in superficie

Ustica, il giudice riapre l'inchiesta forse un nuovo recupero del Dc9

L'indagine andrà avanti senza soste Interrogato il militare che vide la carlinga dell'aereo dopo l'incidente

ROMA – Dieci anni dopo, l'inchiesta sulla tragedia di Ustica di fatto si riapre. Il giudice istruttore Rosario Priore, subentrato il mese scorso al suo collega Vittorio Bucarelli, ha deciso non solo di rileggere i fascicoli, ma di rivisitare testimonianze, di sentire gli imputati.

Ed è anche probabile che a settembre – quando sarà assegnata ad un gruppo di esperti internazionali la superperizia che dovrebbe una volta per tutte accertare le cause che provocarono l'inabissamento del Dc9 – Priore ordini un ulteriore recupero dei relitti dell'aereo dell'Itavia rimasti per tutti questi anni nei fondali del mare.

Nei giorni scorsi Priore, accompagnato dagli ufficiali del reparto operativo dei carabinieri e dai funzionari dell'Ucigos e della Digos, si è recato a Napoli dove, nell'aeroporto di Capodichino, ha visionato i reperti sui quali si sono basate sia la prima perizia Blasi (che identificò in un missile la causa più probabile del disastro) che il supplemento (che rimise in discussione tale ipotesi).

I pezzi del Dc9 sono oggi custoditi in un hangar dell'aeroporto, ma la salsedine li sta seriamente danneggiando. Anche da questo fatto – se i periti internazionali lo riterranno opportuno – è stata avanzata l'ipotesi di procedere ad un ulteriore recupero. Proprio in questa prospettiva, il giudice nei prossimi giorni visionerà i filmati ed i fotogrammi effettuati dal sommergibile della «Ifremer» (la ditta francese che si occupò del primo recupero del Dc9) nei fondali di Ustica. Priore in pratica vuole accertare se effettivamente siano state recuperate tutte le parti del relitto necessarie all'accertamento della verità. Un problema centrale nell'indagine sui depistaggi.

Resta sempre il problema di procedere con estrema rapidità nei nuovi accertamenti, e quindi di approfittare anche della pausa estiva. Per questo il nuovo titolare dell'inchiesta ha avviato una serie di atti istruttori che non richiedono la presenza dei legali che rappresentano sia gli imputati che la parte civile.

Nei giorni scorsi ha infatti ascoltato come testimoni nove dei dodici componenti dell'equipaggio dell'Atlantic Brequet, il sofisticato aereo francese in dotazione all'Aeronautica militare italiana, che la notte del 28 giugno del 1980, dopo che erano trascorse sei ore dal disastro del Dc9, spiccò il volo alla ricerca di eventuali superstiti.

Tra le persone convocate dal magistrato, anche l'ex comandante dell'aereo, l'allora capitano – oggi tornato alla vita civile – Sergio Bonifacio. L'ex ufficiale nel luglio scorso aveva dichiarato, in un'intervista rilasciata al settimanale *L'Europeo* che la mattina del 28 giugno 1980, intorno alle ore 7, dopo sei ore di volo, individuò la zona dove il Dc9 si era inabissato. Notò un oggetto lungo, delle dimensioni di un sommergibile (forse la carlinga dell'aereo, ndr) ancora a pelo d'acqua. Non era la prima volta che il capitano Bonifacio rilasciava quelle dichiarazioni: già nel 1980 le stesse cose le aveva dette alla magistratura militare. Al giudice Priore l'ex ufficiale ha in pratica confermato quella circostanza, smentendo solo di essere arrivato proprio nel momento in cui la fusoliera si stava inabissando. Ha detto comunque di averla vista. E questa affermazione conferma molti degli interrogativi sulla tempestività dell'intervento.

Le dichiarazioni del capitano Bonifacio tuttavia contrasterebbero – stando ad alcune indiscrezioni – con quelle rilasciate da altri componenti l'equipaggio dell'Atlantic Brequet. E questo è un altro motivo per il quale il giudice Priore ritiene di dover approfondire la vicenda.

☐ la Repubblica
giovedì 9 agosto 1990

I giudici potrebbero interrogare gli ufficiali che recuperarono le vittime

Ustica, più tempo per l'istruttoria

di LUCIO GENOVESI

ROMA – Gli ufficiali e i sottufficiali che il 28 giugno del 1980 parteciparono alla missione di soccorso e di recupero delle vittime del Dc 9 di Ustica potrebbero essere ascoltati dal giudice istruttore Rosario Priore e dai pubblici ministeri Giovanni Salvi e Vincenzo Roselli, i magistrati che hanno ereditato l'indagine. E intanto si allungano i tempi di conclusione dell'istruttoria: non scadranno più – come previsto – il 24 ottobre prossimo, bensì il 9 dicembre, 45 giorni dopo.

Il giudice Priore – su richiesta dei pm – ha infatti revocato ieri l'ordinanza con la quale l'ex titolare dell'istruttoria, Vittorio Bucarelli, aveva disposto la deroga alla sospensione dei termini per il periodo feriale che va dal 23 luglio al 15 settembre. Con la nuova ordinanza invece, Priore, Salvi e Roselli, ad agosto e nella prima metà di settembre, potranno ugualmente svolgere una serie di atti che non richiedono la presenza dei legali delle parti in causa.

I magistrati si preparano a compiere accertamenti sulle dichiarazioni di due sottufficiali dell'Andrea Doria e dell'ex presidente della commissione Difesa della Camera, Falco Accame, che, se trovassero riscontro, fornirebbero una ricostruzione del tutto diversa della vicenda: il Dc 9 di Ustica potrebbe infatti non essere esploso in volo, come fino ad oggi si è creduto, ma avere tentato un ammaraggio. E proprio questo aspetto – già affrontato con gli interrogatori dell'equipaggio dell'aereo Atlantic Breguet, il cui comandante disse di avere visto affondare il troncone centrale del Dc 9 – sarà oggetto di interesse da parte dei giudici romani.

Le testimonianze di due sottufficiali dell'Andrea Doria che parteciparono alla missione di soccorso (due sergenti i cui nomi non vengono resi noti) sono state riportate nei giorni scorsi dal «Gazzettino di Venezia». Il 28 giugno del 1980, affermano i militari, «ripescammo un ragazzo che aveva un ginocchio fasciato con la manica della camicia, pensammo tutti che doveva essere sopravvissuto alla caduta del Dc 9». Il corpo del ragazzo con la gamba fasciata, affermano i militari, a differenza delle altre vittime, era «praticamente intatto: non era gonfio, non era sfigurato dalla lunga permanenza in acqua. Aveva i jeans e una camicia dalle maniche lunghe. Quella destra arrotolata, quella sinistra strappata ed era legata sopra il ginocchio destro, quasi come un laccio emostatico. Il ragazzo era senza il piede destro: quella manica di camicia forse era servita per fermare una emorragia». Uno dei sottufficiali parla anche del recupero del corpo di una donna che stringeva al petto un bambino: «Lo teneva tanto stretto che per separarli si è quasi stati costretti a spezzare le braccia a quella mamma». Ed è proprio dalle testimonianze dei due sergenti che Falco Accame ha ricavato la convinzione che il Dc 9 di Ustica non sia esploso in volo, ma abbia tentato un «drammatico ammaraggio di emergenza».

Priore, Salvi e Roselli intendono ora verificare quei racconti e vogliono inoltre ascoltare, con una rogatoria internazionale, anche l'ammiraglio Flattely, l'ex comandante della portaerei americana Saratoga, all'epoca della sciagura ormeggiata nel golfo di Napoli.

L'unico radar in funzione – disse Flattely – non registrò nulla di anormale, soltanto un intenso traffico aereo. Gli altri radar invece quella notte proprio al momento del disastro erano spenti per una manutenzione. E i giudici vogliono approfondire questa circostanza.

Sempre entro agosto, Priore, Salvi e Roselli dovrebbero nominare gli esperti internazionali a cui affidare la superperizia. Secondo indiscrezioni, i magistrati non intenderebbero confermare il pool scelto a luglio da Bucarelli e intenderebbero inoltre chiedere la collaborazione del ministero degli Esteri (finora mai ufficialmente interpellato) perché fornisca informazioni su materie di sua competenza.

la Repubblica
venerdì 10 agosto 1990
IL VENERDI

LE TELEFONATE

Sapremo mai la verità sulla tragedia del Dc-9? Abbiamo provato a chiederlo al giudice istruttore

GIORGIO SANTACROCE

"Per favore non parlatemi di Ustica"

DI FRANCO COPPOLA

Il giudice Bucarelli ha chiesto di potersi astenere dalle indagini; lei, dottor Santacroce, a settembre passerà alla procura generale e non si occuperà più dell'istruttoria. In conclusione, l'inchiesta giudiziaria sulla tragedia di Ustica passerà ad altri magistrati, che dovranno in pratica ricominciare daccapo. Sarà un bene o un male?

«Forse sarà un bene per quanti ci hanno lanciato accuse del tutto ingiustificate».

Ma dieci anni non sono troppi per qualsiasi inchiesta?

«Mi pone un problema a rispondere. Sono ancora il magistrato che si occupa dell'inchiesta su Ustica. Sono direttamente coinvolto. Come potrei dire una qualsiasi cosa?».

Le sto chiedendo di rispondere da cittadino, non da magistrato.

«Ma sono il pubblico ministero di questo processo e dovrei sdoppiarmi per rispondere da semplice cittadino. Ma non posso farlo perché lei mi rivolge domande su di una inchiesta in cui io sono parte in causa. Tra l'altro, c'è stata un'ennesima circolare in merito proprio poco tempo fa; non possiamo parlare».

È vero che voi inquirenti avete preso per buone spiegazioni lacunose e inattendibili provenienti da altri organi dello Stato?

«La prego, non insista. Ho già dovuto querelare "L'Europeo", che ho anche citato civilmente, perché ha scritto cose inventate di sana pianta, fatti che se fossero veri sarebbero di una gravità eccezionale. Addirittura, hanno scritto che avrei chiesto l'assoluzione per un imputato per il quale invece ho chiesto la condanna».

È possibile che a squarciare il velo delle omertà debba essere, come è avvenuto, una trasmissione televisiva come "Telefono giallo"?

«Perché insiste ancora? Noi magistrati non possiamo parlare di inchieste in corso e soprattutto di inchieste affidate a noi. Domande del genere andrebbero rivolte ad altri, non a me».

Ma è vero che la magistratura ha perduto del tempo prezioso, che ha accettato certe testimonianze senza operare un controllo?

«Non posso rispondere. Potrei solo fare un discorso vago e generico che non servirebbe a niente, se non a farmi accusare di essere nebuloso».

Qualcuno ha parlato di vistosa superficialità dell'operato dei magistrati inquirenti...

«Saprei come rispondere, ma qualunque cosa dicessi sarebbe di pregiudizio per me e per l'inchiesta».

Che cosa direbbe ai familiari degli ottantuno morti che attendono verità e giustizia?

«La prego, non insista. Eventualmente, ne parleremo più in là, quando tante cose saranno chiarite e io non mi occuperò più dell'inchiesta sulla tragedia di Ustica».

☐ la Repubblica
giovedì 30 agosto 1990

Il presidente della commissione Stragi, Gualtieri, conferma: "Dobbiamo far verifiche sull'apertura degli archivi segreti"

"Indaghiamo sugli 007 stranieri"

Da Est e Ovest, dossier a valanga adesso il Parlamento vuole la verità

di GIOVANNI MARIA BELLU

ROMA – «E' compito della nostra commissione raccogliere informazioni sul terrorismo, verificarne l'attendibilità, controllarle anche sul posto. Ancora non abbiamo deciso quando andare all'estero. Ne discuteremo il 18 settembre in un ufficio di presidenza già convocato per elaborare il nuovo programma dei lavori».

Libero Gualtieri, presidente della commissione Stragi – un organismo parlamentare di cui l'Italia ha, suo malgrado, l'esclusiva mondiale – conferma l'intenzione di svolgere, nei prossimi mesi, un sopralluogo [illegible] dell'Est (Cecoslovacchia, Ungheria e Germania orientale) per verificare *in loco* l'attendibilità delle notizie che, in un lento ma costante stillicidio, da mesi giungono in Italia.

Documenti in vendita

Prima le rivelazioni al Tg1 del sedicente ex informatore della Cia Richard Brenneke sui legami tra i servizi segreti americani e la P2, poi il caso del politologo democristiano Ruggero Orfei accusato di essere stato una spia al soldo di Praga, infine il «dossier Brennero» e il rincorrersi di ipotesi sull'infiltrazione, tra gli anni '70 e '80, di agenti segreti tedeschi e italiani nelle organizzazioni terroristiche. Sono capitoli diversi, e tutti da chiarire, di un unico problema: l'attendibilità delle «informazioni riservate». Tra giugno e luglio si è aperto un vero e proprio mercato di dossier, offerti in vendita a organi di informazione con improbabili sigilli di autenticità.

L'intreccio diventa sempre più complesso. Nel caso Cia P2 si è ipotizzata l'esistenza di un legame tra il caso Irangate, l'omicidio del premier svedese Olof Palme e l'attentato al Boeing statunitense precipitato nel paesino scozzese di Lockerbie. La «guerra dei dossier» consente di ipotizzare elementi di connessione tra vicende lontanissime, purchè abbiano in comune il fatto d'essere irrisolte. Frammenti di verità o momenti successivi del «gioco al massacro» paventato all'indomani dell'esplosione dello scandalo sul politologo? Lo *screening* che la commissione Stragi intende avviare ha proprio lo scopo di rispondere a questa domanda.

Spiega Gualtieri: «Il caso Orfei? Se è una vicenda di spionaggio, riguarda in particolare il Comitato di controllo sui servizi di sicurezza. Ma se mette in discussione la qualità delle informazioni riguarda anche noi». Il presidente della commissione Stragi aggiunge: «E' una verifica che dobbiamo fare, e non solo quanto ai paesi dell'Est. Se per ipotesi venissimo a sapere che in Spagna o Portogallo esistono documenti, prodotti prima dell'avvento dei regimi democratici, e che riguardano vicende italiane, andremmo anche là».

Il Parlamento intende andare a fondo. La commissione Stragi col sopralluogo all'Est e con tutti gli accertamenti necessari a chiarire, per quanto è possibile, l'attendibilità dei documenti; il Comitato di controllo sui servizi con l'audizione dei protagonisti istituzionali del caso Orfei. Proprio ieri il presidente del Comitato, Mario Segni, ha confermato che martedì prossimo alle 17 (o al più tardi la mattina di mercoledì) ascolterà il presidente del Consiglio, Giulio Andreotti, quindi il direttore del Servizio segreto militare, Fulvio Martini, e il ministro della Difesa, Virginio Rognoni. Il Comitato parlamentare chiederà spiegazioni sul conflitto scoppiato tra la presidenza del Consiglio e il vertice del Sismi su chi abbia deciso di inviare il dossier alla magistratura.

Secondo un'ipotesi ricorrente, la rottura tra il direttore del Sismi e Andreotti trae origine da un'affermazione fatta da Martini lo scorso 20 giugno, nel corso di una audizione dinanzi alla commissione stragi sulla tragedia di Ustica. A una domanda sull'attendibilità delle informazioni inviate dai servizi segreti stranieri, il direttore del Sismi rispose, in seduta segreta, avanzando un sospetto di insincerità su Francia e Stati Uniti. Scoppiò un caso diplomatico che irritò molto Andreotti.

Ustica è l'altro mistero d'Italia attorno a cui ruota il futuro dell'indagine parlamentare. Gualtieri conferma che a metà settembre avrà concluso l'elaborazione della relazione da inviare al Parlamento. Nel gennaio scorso la prima bozza divise la commissione. Nel gruppo democristiano ci fu chi contestò le molte e dure critiche lanciate dal presidente a istituzioni dello Stato, in particolare all'Aeronautica militare. Poi arrivarono le ammissione dell'ammiraglio Martini, i nuovi ammonimenti del presidente Cossiga, lo scontro tra l'ex sottosegretario Giuliano Amato e i giudici romani. Prese di posizione e fatti che hanno fatto cadere molte remore. «Negli ambienti [illegible] le tensioni si sono attenuate – dice Gualtieri – c'è più consenso che all'inizio. No, oggi non temo una relazione di minoranza».

La definizione del programma dei lavori sul caso Ustica condizionerà i tempi del sopralluogo all'Est. «Abbiamo cominciato a parlarne – dice Gualtieri – dopo che Forlani ipotizzò connessioni tra organizzazioni terroristiche italiane e servizi segreti dell'Europa orientale».

Era il primo luglio quando il segretario della Dc, a Budapest, durante i lavori dell'internazionale democristiana, invitò il governo a far luce sui rapporti «tra le trame eversive e le possibili coperture in alcuni paesi dell'Est». Da allora dichiarazioni dello stesso tenore si sono susseguite per tutta l'estate, fino al caso Orfei.

Uomini e computer

Il lavoro di verifica che la commissione Stragi dovrà svolgere sarà complesso. La guerra dei dossier si sta traducendo, per gli uffici di palazzo San Macuto, nell'afflusso di quintali di carta («Siamo in attesa – dice Gualtieri – del dossier sul Brennero») che mette a dura prova l'esile organizzazione degli uffici. Nel programma dei lavori della commissione, annuncia il presidente, c'è anche una richiesta di un potenziamento delle strutture: uomini e computer per passare le «informazioni riservate» ai raggi x.

ROSARIO PRIORE

Venerdì di Repubblica
31 agosto 90

Cento giorni per un giudice

3

DI SILVANA MAZZOCCHI

Per Rosario Priore le "inchieste impossibili" non sono una novità. Da giudice istruttore si è occupato del caso Moro e della strage di Fiumicino, da investigatore puntiglioso ha inquisito i "giustizieri di Gheddafi", da esperto di terrorismo internazionale è entrato a far parte di quel comitato sull'eversione e il traffico di droga che il sottosegretario agli Esteri Claudio Vitalone ha istituito alla Farnesina con l'ambizioso scopo di colpire al cuore il mercato degli stupefacenti. Ma questa volta la posta in gioco è davvero ardua: Rosario Priore ha ereditato l'inchiesta più difficile, il capitolo più inquietante del pur lungo libro dei misteri italiani rimasti irrisolti. A lui è toccato il compito di indagare sul disastro di Ustica, di sciogliere l'intrigo che c'è intorno alla morte di quelle persone che si trovavano a bordo del Dc9 Itavia precipitato il 27 giugno del 1980 nelle acque del Tirreno. Una strage impunita, intrisa ancor più delle tante avvenute nel nostro paese di complicità e coperture indecifrabili.

Altri magistrati hanno indagato inutilmente fra silenzi, reticenze e false versioni e non sono riusciti ad ottenere alcun risultato. La strage di Ustica è rimasta una matassa inestricabile, imbrogliata da registi tuttora sconosciuti, tanto da far ammettere al presidente della Repubblica Francesco Cossiga che «governo e Parlamento furono fuorviati». Un lungo filo di trame che arriva fino ad oggi se il Capo dello Stato ha voluto avanzare il sospetto che dietro i recenti attacchi nei suoi confronti può esserci proprio l'interesse a bloccare la ricerca della verità su Ustica o sull'eccidio di Bologna. Rosario Priore ha accettato l'ennesima sfida (la più difficoltosa della sua carriera) senza esitazione e, per poter giudicare serenamente, subito si è affrettato a dar le dimissioni da quella Commissione stragi di cui era ascoltato consulente e che, guidata dal senatore repubblicano Libero Gualtieri, da mesi tenta di venire a capo della vicenda.

51 anni, scapolo per scelta, un grande amore per la musica classica e per le stelle che scruta spesso con un potente telescopio, Priore è in magistratura dal '65. Timido, ma non al punto di sottrarsi agli appuntamenti mondani che contano; tenace ma senza manie di protagonismo; apolitico ma ben inserito in autorevoli organismi istituzionali come comitati governativi e commissioni parlamentari, il giudice istruttore che ha il compito di sciogliere i segreti di Ustica ha avuto fra le mani le indagini più delicate dei tormentati anni di piombo. Dalla strage all'aeroporto romano di Fiumicino del '73 fino all'ultima inchiesta sul rapimento di Aldo Moro, quella dedicata ai tanti interrogativi dell'"affaire" e alle inefficienze che durante i 55 giorni del sequestro resero inutili le ricerche della prigione dove le Brigate rosse tennero rinchiuso lo statista. Un giudice d'assalto, avvezzo da sempre alle indagini su trame e terrorismo, abituato a scandagliare incoffessabili segreti.

Per dire l'ultima parola sulla strage del 1980, Rosario Priore ha adesso a sua disposizione solo qualche mese. Nonostante la proroga ottenuta sui termini previsti dal nuovo codice di procedura penale per le inchieste cominciate con il vecchio rito, il tempo scade il 9 dicembre prossimo ed è davvero poco. Così il giudice si è rimboccato le maniche, ha annullato le ferie di ferragosto e ha messo a punto un'accurata strategia istruttoria. Il prossimo settembre sarà un mese decisivo e molti sono i nuovi interrogatori e i viaggi all'estero che Priore ha programmato durante il solleone. E chi lo conosce sa che ce la metterà tutta per non deludere i familiari delle vittime e la società civile, umiliati da dieci anni di bugie, di intrighi e di complotti.

Giorni La Malfa/Team

Rosario Priore, il magistrato delle "inchieste impossibili", è adesso impegnato nella sfida più difficile della sua carriera: fare luce sul disastro di Ustica

la Repubblica
sabato 29 settembre 1990

Rivelazioni dell'onorevole De Julio, membro della Commissione stragi

'Almeno tre aerei con la stessa sigla volavano insieme al DC9 dell'Itavia'

Il deputato della Sinistra indipendente, docente alla facoltà di ingegneria, ha esaminato in anteprima i tracciati radar di Poggio Ballone

ROMA *(f.s.)* – Almeno tre aerei, di cui uno sicuramente militare, volavano il 27 giugno 1980 con lo stesso codice «trasponder» del DC 9 Itavia, abbattuto a largo di Ustica. Questa importante circostanza è stata rilevata dall'on. Sergio De Julio della Sinistra indipendente, membro della Commissione stragi. Il parlamentare, docente alla facoltà di ingegneria dell'università della Calabria, ha fatto un meticoloso studio sui tracciati radar di Poggio Ballone che finora non sono mai stati esaminati.

Il «trasponder» è un congegno installato negli aerei civili e militari che «risponde» alle emanazioni elettromagnetiche dei radar, fornendo il suo codice cioè il modo per farsi riconoscere oltre alla quota di volo. Il codice consiste in un numero e nel caso del DC 9 Itavia, era il 1136. Dai tracciati radar di Poggio Ballone è risultato che alle 20,28 del 27 giugno, circa mezzora prima dell'abbattimento del DC 9, almeno altri 3 aerei sono stati individuati con il 1136.

«Mi è stato detto da esperti», ha affermato l'on. De Julio, «che è altamente improbabile, a meno di non voler ipotizzare un errore veramente grave che venga attribuito lo stesso numero di trasponder a più di un velivolo».

Nel rivedere le tracce degli aerei, proiettate attraverso un computer su un grosso schermo si è notato che le traiettorie di tutti gli aerei con il codice 1136 non erano vicine. Infatti, una traccia, quella di una ereo militare che viene da nord e, forse, atterra a Grosseto, è alquanto distante dalle altre. C'è di più, quell'aereo non ha mai inserito nel «trasponder» la quota di navigazione. Di questo aereo militare nessuno finora aveva mai parlato, pertanto non si conosce la sua nazionalità e il motivo per cui ha interrotto il suo volo atterrando a Grosseto.

Nella meticolosa ricostruzione dell'on. De Julio è risultato, inoltre, che la sera della sciagura di Ustica molti aerei militari erano in volo nei cieli italiani. Tra questi risultano velivoli «fermi» anche per molti minuti, in non spiegabili giri in tondo, mentre tra le ore 20 e le 22, ben 22 aerei «zombie», cioè di nazioni non aderenti alla Nato, erano stati individuati dal radar.

Intanto negli uffici giudiziari di piazza Adriana, ieri mattina, i periti hanno visionato i filmati della ditta francese Ifremer riguardanti i rottami del DC 9, rimasti in fondo al mare. E' stato accertato che ci sono pezzi dell'aereo di diverse dimensioni: alcuni raggiungono quasi un metro di lunghezza. I tecnici della Tecnospamec, una ditta genovese che affiancò i francesi nel recupero del relitto, hanno affermato che è facile recuperare anche gli altri rottami. «Si trovano adagiati su un fondale dove non ci sono correnti», hanno precisato, «pertanto è certo che non si sono spostati nemmeno di un centimetro da quando due anni fa li abbiamo filmati». L'avv. Franco Di Maria che ha assistito alla visione dei filmati ha precisato che sembra prevalere un orientamento favorevole al recupero degli altri resti del DC 9.

la Repubblica
giovedì 18 ottobre 1990

Parisi alla commissione stragi: 'Il Dc9 colpito da un missile'

Il capo della polizia "Il terrorismo estero dietro il caso Ustica"

di GIOVANNI MARIA BELLU

ROMA – Anche il capo del servizio segreto civile, il prefetto Riccardo Malpica, è finito nel tritacarne del caso Ustica. Interrogato dalla Commissione stragi, aveva dichiarato di aver messo a disposizione del Parlamento tutti i documenti disponibili. Ieri, nel corso dell'audizione del capo della polizia, il prefetto Vincenzo Parisi, è emerso che esistevano altri documenti inviati dal Sisde alla magistratura ma non all'organismo parlamentare. Il presidente, Libero Gualtieri, s'è detto «sconvolto».

E non meno sconvolgente è una convinzione espressa sempre ieri da Parisi: che dietro la tragedia di Ustica ci sia un fatto di terrorismo internazionale messo in atto, più probabilmente, con un missile. Non un vero e proprio «atto di guerra» (perché questo avrebbe dovuto coinvolgere, ufficialmente, altri Stati) ma un atto terroristico dietro il quale ci sono i servizi segreti deviati di qualche paese straniero.

Ma, sul piano istituzionale, la vicenda più grave è lo scontro tra l'organismo parlamentare e il capo del Sisde. Gualtieri l'ha sottolineato con forza e con amarezza; «Abbiamo ascoltato più volte i capi dei servizi – ha detto – ed era scarso l' afflusso delle documentazioni. Abbiamo chiamato anche il prefetto Malpica, responsabile del Sisde, che ci ha dato risposte molto misere e scarne. La documentazione del Sisde (13 documenti) cita solo due o tre atti riguardanti il primo anno, e poi si va al 1986. Adesso apprendo che Malpica ha mandato nuovo materiale (23 documenti, ndr) al giudice. La considero una situazione intollerabile, anche se abbiamo già scritto che questa documentazione era sconcertante. C'è un depistaggio su Ustica ma, in forma anche più grave, c'è un depistaggio sulla strage di Bologna, che avvenne un mese dopo. Non posso accettare che non abbiamo ricevuto dei documenti richiesti. Ciò è grave. Cercherò di acquisire – ha continuato – gli atti del Sisde in tutti i modi, anche avvalendomi dei poteri propri della magistratura».

La testimonianza di Malpica

Parisi è subito intervenuto per dirsi certo della buona fede di Malpica. Gualtieri non ha mutato opinione, ha ricordato che erano stati richiesti «tutti i documenti disponibili» e ha concluso: «E' inaccettabile che ci abbia detto di no. Dovremo esaminare tutto con attenzione».

La testimonianza del prefetto Malpica, dunque, sarà ora valutata dall'organismo parlamentare che, in questa indagine, agisce coi poteri dell'autorità giudiziaria.

L'audizione di Parisi era molto attesa perché già si sapeva della sua valutazione sulla tragedia del Dc-9, espressa dinanzi al giudice e ripresa da Gualtieri, nella relazione al Parlamento. Secondo Parisi, per comprendere il caso Ustica, bisognava pensare «a un evento di oscura matrice, che potrebbe riferirsi solo ad apparati terroristici o deviati, rispetto al quale potrebbero essere intervenute coperture immediate di cui presumibilmente è stata cancellata ogni traccia». «Il gioco della disinformazione – si legge ancora nella relazione – ha avuto un ruolo chiave nella vicenda, sia per depistare sia per produrre effetti laceranti nelle istituzioni». Dopo aver riportato questa valutazione, Gualtieri, nella relazione, aggiunge un solo commento: «E' un giudizio che possiamo condividere».

La commissione stragi voleva dunque sentire il ragionamento in base al quale Parisi era giunto a una tale conclusione. E il capo della polizia non ha deluso le aspettative. E' anzi andato al di là di esse.

Ha infatti ricostruito la storia di Ustica come una storia di depistaggi e di deviazioni. Ha descritto Marco Affatigato (il terrorista nero che, secondo la telefonata di rivendicazione dell' attentato fatta il giorno successivo, doveva trovarsi a bordo dell'aereo) come un uomo legato ai servizi segreti italiani e statunitensi. E poi ha elencato le varie voci introdotte, di volta in volta, per allontanare la verità e confondere le acque. Dopo Affatigato ci fu la pista mafiosa, poi si parlò addirittura del risultato devastante del suicidio in volo di un passeggero, quindi di possibili legami col colpo di stato in Libia

Una lunga serie di depistaggi

E' da questa serie di depistaggi che Parisi ricava la «prova logica» del fatto che si trattò di un attentato terroristico internazionale. All'indicare un missile come ipotesi più probabile il capo della polizia è giunto alla fine del ragionamento, quando Gualtieri gli ha posto il problema in modo esplicito. Ma, per Parisi, il problema della causa della tragedia non è il principale. Conta soprattutto la certezza del depistaggio.

Ma chi l'ha messo in atto? Non «apparati statuali legittimi». Cioè non uomini politici, né enti militari (che possono aver al massimo peccato di reticenza per un eccesso di spirito di corpo) ma, invece, i servizi segreti deviati. E in proposito Parisi ha ricordato l'esistenza, in quegli anni (erano i tempi delle infiltrazioni della P2 nel Sismi) di personaggi che ritenevano che i servizi segreti potessero permettersi qualunque cosa.

Sulla nazionalità degli autori della strage, Parisi non ha fatto un'ipotesi precisa, ma ha proceduto per esclusioni. In primo luogo quella degli italiani, quindi quella degli americani. La prova di ciò, secondo Parisi, viene proprio dal primo depistaggio, quello fatto utilizzando il nome di Marco Affatigato: «Gli americani – ha detto – non avrebbero mai citato in una operazione di depistaggio fatta da loro un uomo che aveva preso contatto con loro anche tramite il Sisde».

Parisi ha dunque parlato della pista libica, senza escluderla né sostenerla. Quindi ha aggiunto: «Come si può escludere uno Stato terzo, un soggetto deviato di uno Stato lontano?».

Soggetto, comunque «deviato». Sul punto il capo della polizia è stato chiaro: «Se si accettasse che una operazione così subdola avesse una identità di Stato – ha detto – le daremmo una dignità che non merita. L'attentato terroristico serve a lanciare un messaggio. Se il messaggio non è compreso, si ripete».

☐ la Repubblica
venerdì 19 ottobre 1990

Torna la memoria ma la verità è ancora lontana

di ENZO FORCELLA

USTICA, *questa storia infinita di distrazioni e reticenze, di rinvii, occultamenti, depistaggi. Di ministri, uomini politici, generali e alti funzionari dello Stato che per anni hanno giurato di non aver visto o saputo niente e di altri personaggi altrettanto importanti che all'improvviso riacquistano la memoria e si dicono pronti (almeno apparentemente) a collaborare attivamente alle indagini.*

Da qualche mese, grazie soprattutto al lavoro tenace della commissione parlamentare sulle stragi, sembra che la fase del «non c'ero e se c'ero dormivo» si sia finalmente conclusa e che si sia entrati, per l'appunto, in quella del recupero della memoria. Nel giugno scorso c'era stata la clamorosa deposizione dell'ammiraglio Martini, capo dei Servizi Segreti militari. L'altra sera è arrivata quella, non meno clamorosa, del prefetto Vincenzo Parisi attuale capo della Polizia nonché per molti anni (dall'agosto del 1980, poche settimane dopo la tragedia del Dc9, sino al 1987) capo del Sisde, il ramo «civile» dei servizi segreti.

Diciamo subito che anche questa volta, come e forse ancor più di quanto era avvenuto con l'ammiraglio Martini, i lampi di luce che il dottor Parisi ha gettato sulla vicenda anziché avvicinarci allo scioglimento del mistero finiscono paradossalmente per renderlo ancora più fitto. Ma su questo torneremo più avanti. Vediamo, intanto, lo scenario che il capo della polizia ha offerto alla commissione di indagine e, di riflesso, alla opinione pubblica.

In estrema sintesi. La morte delle 81 persone che quella tragica sera erano a bordo del Dc9 non fu accidentale (come ha sostenuto per anni la versione ufficiale). L'aereo fu colpito e distrutto dalla esplosione di un ordigno. Bomba o, più probabilmente, missile che fosse è di secondaria importanza. L'importante è che si trattò di un atto doloso provocato da «apparati terroristici» attivati o comunque sostenuti e coperti da servizi segreti stranieri con la complicità del settore «deviato» di quelli italiani.

ALLORA *non si trattò di un missile lanciato per errore da un aereo militare di nazionalità imprecisata ma di un «atto doloso» diretto proprio a colpire il nostro aereo civile? Anche questo, nello scenario del dottor Parisi, è un particolare di secondaria importanza. Ciò che gli preme sottolineare è che si trattò di un atto di terrorismo all'insaputa degli «apparati statuali legittimi». A quali gruppi appartenevano questi terroristi? E, cosa ancora più importante, da quale nazione dipendevano i servizi segreti che lavorarono di concerto con gli attentatori e si adoperarono immediatamente per insabbiare e depistare le indagini?*

Sono interrogativi che il capo della Polizia lascia senza risposta. Accenna genericamente al «panorama terroristico nazionale e internazionale di quegli anni» e, per quanto riguarda in particolare il nostro paese, alle infiltrazioni piduiste nell'intelligence militare. Esclude (in contrasto con lo scenario a suo tempo delineato dall'ammiraglio Martini) responsabilità americane e, per esclusione, riduce la rosa dei sospetti ai francesi, ai libici, agli iraniani. Ma sono annotazioni marginali. Tutto il filo conduttore della deposizione, è diretto a proporre come spiegazione dell'intiera vicenda una sorta di grande complotto del terrorismo internazionale e dei servizi segreti, più o meno deviati.

All'insaputa, ripeto, dei rispettivi governi. A cominciare, beninteso, da quello italiano che, dal principio alla fine, sarebbe rimasto completamente all'oscuro non solo del complotto ma anche delle successive e innumerevoli manovre di insabbiamento e depistaggio. Così come (ecco un significativo fatto nuovo introdotto dalla deposizione) era rimasto all'oscuro del probabile legame tra la esplosione del Dc9 e la strage che un mese dopo sarebbe stata compiuta alla stazione di Bologna.

«Quando parlo prima penso molto a quello che dico e non sono mai stato smentito» dice Parisi. Non ne dubitiamo. Ma questo rende ancora più sconcertante lo scenario che ci ha proposto per spiegare la tragedia. (Il presidente della Commissione parlamentare, ponendola in relazione con quanto aveva dichiarato, o più esattamente taciuto, l'attuale capo del Sisde Riccardo Malpica, se ne è detto addirittura «sconvolto»).

IL *terrorismo internazionale è una realtà dei nostri tempi. E tutti possono facilmente immaginare i traffici e le collusioni che i servizi segreti dei diversi paesi hanno avuto e continuano ad avere con questo mondo. Ma sono dieci anni che si indaga e si discute sul disastro di Ustica. Come è possibile accettare la tesi che in tutto questo tempo presidenti del Consiglio, ministri, generali e capi di Stato Maggiore, direttori dei diversi servizi segreti abbiano taciuto perché non sapevano assolutamente niente? E come mai soltanto ora a qualcuno di loro è tornata la memoria?*

Se si è disposti ad ammettere che la responsabilità di tutte le menzogne, i depistaggi, le reticenze, l'occultamento di documenti, le contraddizioni testimoniali che nel corso di un decennio hanno punteggiato questa storia va addossata esclusivamente ai membri della disciolta P2 tanto vale metterci una pietra sopra ed affidare la ricerca della verità su Ustica agli storici delle prossime generazioni.

la Repubblica
venerdì 19 ottobre 1990

'Terrorismo e servizi deviati un filo lega Ustica e Bologna'

Il teorema di Parisi spacca la commissione stragi

di GIOVANNI MARIA BELLU

ROMA – Chissà se la testimonianza del capo della polizia, prefetto Vincenzo Parisi, sarà d'aiuto a chi cerca la verità su Ustica o se, invece, contribuirà a confondere ulteriormente le acque. Le opinioni divergono: la commissione stragi si divide ancora. I democristiani sono per la prima ipotesi, i comunisti per la seconda. E' la prima volta che un rappresentante così autorevole della sicurezza interna attribuisce esplicitamente la tragedia a un «attentato terroristico internazionale», che indica nel missile la causa più probabile dell'abbattimento del Dc-9 e che mette in relazione la strage di Ustica (27 giugno 1980) e quella di Bologna (2 agosto 1980). L'ampiezza degli scenari che si aprono è enorme. Così vasta da rischiare di diventare, secondo alcuni, inafferrabile.

E' questo il timore delle persone che hanno un interesse diretto, drammaticamente vissuto, al raggiungimento della verità: «Non riusciamo neppure a capire bene cosa voglia dire Parisi con le sue affermazioni – ha detto Daria Bonfietti, presidente dell'associazione dei familiari delle vittime di Ustica – e ci chiediamo una volta di più come mai, a dieci anni di distanza, salti fuori che tante persone avevano già una loro verità».

Ma quale verità? Quella fornita da Parisi è chiara nella descrizione dello sfondo su cui è avvenuta la tragedia, sfumata nell'identificazione dei responsabili. Il capo della polizia (che l'11 agosto 1980 era vicedirettore del Sisde e che dall'84 all'87 fu direttore dello stesso servizio) ha tenuto a chiarire che, a suo giudizio, si trattò di un «atto di terrorismo» e non di un «atto di guerra». Distinzione fondata sui principi generali del diritto internazionale, distinzione dunque, formale. Tanto che Parisi, pur escludendo l'atto di guerra, ha ammesso che esso possa essere stato compiuto con un tipico strumento bellico: un missile. Le due cose sarebbero difficilmente conciliabili se non si ammettesse la possibilità che sia dietro l'attentato che dietro il depistaggio successivo, ci siano stati «servizi segreti deviati».

La presenza delle deviazioni è il presupposto del ragionamento successivo: Parisi, quanto al ruolo dell'Italia, ha escluso responsabilità dei politici e delle forze armate nel depistaggio attribuendole, pur senza menzionarle, alle infiltrazioni piduiste. Rispetto ai paesi stranieri, invece, il capo della polizia è stato categorico solo nell'escludere responsabilità degli Stati Uniti. Le altre ipotesi, libica e francese in testa, restano dunque aperte (ma sempre come «fatti di terrorismo internazionale» non attribuibili ai governi).

Sul collegamento con la strage di Bologna, Parisi ha avanzato solo una ipotesi. A sostenerla, considerazioni generali sul modo di operare delle organizzazioni terroristiche e la presenza, in entrambi i depistaggi, del nome del terrorista nero Marco Affatigato.

Questo in sintesi il vastissimo scenario su cui s'innestano i giudizi divergenti di democristiani e comunisti. Secondo il dc Pier Ferdinando Casini, vicepresidente della commissione stragi, la testimonianza di Parisi è di «grande rilievo politico» perché «non è pensabile, per l'autorità istituzionale e l'esperienza del capo della polizia, la sua testimonianza possa essere equiparata a una semplice ricostruzione giornalistica». Dunque, dice Casini, «si ha la conferma del fatto che il caso Ustica non può essere ridotto all'alternativa tra bomba e missile ma investe lo scenario internazionale». A partire da questo «si possono in prospettiva trovare connessioni tra le stragi di Ustica e di Bologna». Invece secondo Francesco Macis, capogruppo del Pci alla commissione stragi, «Parisi non ha fornito alcun elemento obiettivo a sostegno della sua ricostruzione». E in questo modo «l'ipotesi che fa risalire la responsabilità del depistaggio ai servizi deviati si risolve nell'impossibilità di arrivare alla verità».

Alle affermazioni del capo della polizia ha reagito, con un atteggiamento di cauta attesa, anche il sostituto procuratore della Repubblica di Bologna Libero Mancuso, pubblico ministero nel processo sulla strage, che ha detto di non conoscere gli elementi in base ai quali le due tragedie sono state messe in relazione tra loro e, rispondendo a una domanda, ha escluso che Parisi possa essere interrogato dalla magistratura bolognese: «Se ha davvero elementi di novità li metterà lui a disposizione dei giudici». Mancuso ha anche sottolineato che le dichiarazioni del capo della polizia «sembrano dare un ruolo di maggiore importanza ai servizi piduisti dell'epoca, come se il capo della polizia li ritenesse qualcosa di più di semplici favoreggiatori degli autori della strage».

Ustica, dunque, s'intreccia con Bologna. Una strage irrisolta si incontra, nelle ipotesi del capo della polizia, con un'altra strage irrisolta. Un passo verso la verità o il pericolo di buttare l'una e l'altra vicenda nel buco nero dei misteri italiani? Di questo la commissione stragi discuterà la prossima settimana. In quella stessa occasione l'organismo parlamentare dovrà affrontare un'altra questione delicatissima, segnalata dal presidente Gualtieri alla fine della scorsa audizione: l'attuale direttore del Sisde, prefetto Riccardo Malpica, non avrebbe fornito al Parlamento tutti i documenti in suo possesso. Un atteggiamento per il quale Gualtieri si è detto «sconvolto». La commissione stragi, che agisce coi poteri dell'autorità giudiziaria, deve decidere cosa fare. I democristiani non si pronunciano, i comunisti sono decisi: «Questi comportamenti – dice Macis – vanno denunciati all'autorità giudiziaria».

la Repubblica
sabato 20 ottobre 19

Ustica, il giallo del Mig precipitato sulla Sila il giudice riapre il caso

di FRANCO SCOTTONI

ROMA – Il Mig 23 libico caduto sulla Sila è al centro delle indagini del giudice istruttore Rosario Priore, titolare dell'inchiesta sulla strage di Ustica. La versione delle autorità italiane e di quelle libiche, secondo la quale il caccia cadde il 18 luglio 1980, ventuno giorni dopo l'abbattimento del Dc 9 Itavia, non ha convinto gli inquirenti. L'onorevole Giuliano Amato, vicesegretario del Psi, ha affermato ieri che la tesi del capo della polizia Parisi, relativa ad un missile sparato per un atto terroristico, è da ritenersi credibile.

Il giudice Priore dopo il sopralluogo sui monti della Sila, effettuato la settimana scorsa, ha ordinato che ai primi di novembre i periti svolgano accertamenti in Calabria, relativi alla caduta dell'aereo.

Ma il provvedimento più importante che s'inquadra nelle indagini sul «giallo» del caccia di Gheddafi, da molti ritenuto coinvolto nel disastro di Ustica, riguarda il sequestro di una vastissima documentazione della società «Ali» (Aereo leasing italiana). La Digos romana, su ordine del giudice Priore, ha recuperato un ingente materiale presso l'aeroporto di Ciampino e in alcuni studi legali.

Tra le carte sequestrate ci sarebbero i contratti che l'«Ali» stipulò con il governo libico per l'invio di addestratori e di piloti italiani. Per il periodo 1977-1982, sono stati sequestrati 211 fascicoli personali di altrettanti italiani inviati dalla «Ali» in Libia. Questa società è stata più volte al centro delle cronache, in particolare perché alcuni azionisti vennero indicati come ex agenti segreti collegati con il gruppo piduista del generale Santovito e inoltre, nel 1986, per i costosi viaggi privati di politici, pagati dal ministero dei Trasporti quando titolare del dicastero era l'onorevole Claudio Signorile.

La società «Ali» fu indicata alla Commissione stragi dall'attuale capo del Sismi, l'ammiraglio Fulvio Martini. Durante la sua audizione, Martini disse che, sul finire degli anni Settanta, dieci piloti italiani avrebbero insegnato ai libici come perforare la nostra difesa aerea. In seguito al sequestro dei fascicoli personali, si è saputo che i piloti italiani inviati in Libia sono stati oltre 200 e, forse, dai loro interrogatori sarà possibile acquisire importanti notizie sulla strage di Ustica.

Ieri si è riunito il collegio peritale per rispondere al quesito se sia necessario o meno recuperare i resti del Dc 9 Itavia rimasti in fondo al mare. La risposta ufficiale sarà data oggi. Tuttavia sembra che i periti siano orientati a chiedere al giudice istruttore una ricognizione sottomarina allo scopo di fotografare altri relitti e se possibile a localizzare la «scatola nera». A tale proposito l'avvocato Franco De Maria, legale dei familiari delle vittime di Ustica, ha detto che «una campagna di esplorazione sottomarina ed un'eventuale operazione di recupero è senz'altro una decisione tecnica e logica ineccepibile. Occorre però tenere presente i tempi, molto stretti, in cui l'istruttoria deve concludersi, tempi che potrebbero non essere compatibili con quelli burocratici, come ad esempio l'aggiudicazione dell'appalto e la disponibilità delle poche società in grado di procedere ad un eventuale recupero».

I periti, hanno altresì disposto che nei prossimi giorni, 25, 26 e 27 ottobre saranno esaminati a Pratica di Mare i resti del Dc 9 già recuperati per avere un'idea sul valore complessivo, per quanto riguarda le indagini, del materiale ripescato. La parte civile ha nominato come consulenti i professori Mario Vadacchino, Angelo Tartaglia, Claudio Cancelli, Mario Pettinato, Giovanni Perone tutti della facoltà di Ingegneria del Politecnico di Torino. Inoltre come consulenti di parte civile sono stati nominati il professori Giampiero Benedetti, il dottor Paolo Miggiano, l'ingegnere Armando Jorno e il generale Cinti.

Infine si è appreso che alla Commissione stragi è arrivato il nastro di una registrazione telefonica tra la moglie di un magistrato e una sua amica. Sembra che la signora abbia affermato che il suo coniuge avrebbe percepito un miliardo di lire per insabbiare l'inchiesta di Ustica. Si tratterebbe, secondo quel che scrive, naturalmente usando il condizionale, "Il Giornale", del dottor Bucarelli. Bisogna ricordare, a questo proposito, che, in sede di separazione legale, la signora Bucarelli accennò ad alcune circostanze che riguardavano il comportamento, da lei ritenuto non lecito, del suo ex marito. Fu aperta un'inchiesta penale a Perugia che si concluse con il proscioglimento del giudice Bucarelli. Il senatore Libero Gualtieri, presidente della Commissione stragi, ha informato il Procuratore capo, Ugo Giudiceandrea, del contenuto della registrazione in suo possesso ma il magistrato ha fatto presente che trattandosi di un giudice del distretto di Roma, qualsiasi indagine è di competenza della Procura di Perugia.

la Repubblica
venerdì 26 ottobre 1990

Gli altri dossier trasmessi da Andreotti alla commissione di Gualtieri

Un fascicolo sui misteri di Ustica

ROMA – Il fascicolo riguardante il «Sid parallelo» non è il solo inviato dal presidente del Consiglio Andreotti alla commissione Stragi il 17 ottobre. Altri documenti riguardano altri misteri della Repubblica: il carteggio Gelli-Uruguay (la cosiddetta «operazione minareto»), la loggia massonica P2, lo scambio, operato dal Sismi, tra detenuti italiani e libici e un appunto sull'attività e i contatti di Brenneke, il sedicente agente della Cia, con i cittadini italiani.

Il materiale non presenta elementi di sostanziale novità, tranne alcuni appunti riguardanti Ustica. In particolare, sono state fornite indicazioni dallo Stato maggiore dell'Aeronautica sulla portata dei radar nel 1980, problema questo più volte affrontato durante l'inchiesta. Altro materiale riguarda il sistema di avvistamento dei satelliti in orbita e le capacità di galleggiamento di un Dc9 dopo un ammaraggio forzato.

Un appunto dello stato maggiore della Marina riguarda le apparecchiature di rilevazione e scoperta della portaerei americana Saratoga.

Anche i documenti sullo scambio di prigionieri si riferiscono a un aspetto del caso del Dc-9 e, in particolare, alla «pista libica». L'8 agosto del 1980, un mese e mezzo dopo la strage di Ustica, scoppiò a Tobruk una rivolta anti-Gheddafi. Accusati di avervi preso parte furono arrestati tre imprenditori italiani (Edoardo Selliciato, Enzo Castelli e Enzo Del Re) che poi tornarono in libertà in seguito allo scambio, organizzato dal Sismi, con tre libici detenuti in Italia. Tra la vicenda e il caso Ustica non è mai stato dimostrato un collegamento diretto, ma entrambe avvengono nello stesso periodo, in una fase di grande tensione tra l'Italia e la Libia e si ritiene che dall'analisi del fallito golpe si possano trarre elementi utili a spiegare il caso Ustica. E in particolare la vicenda del Mig libico precipitato sui monti della Sila, secondo la versione ufficiale due settimane dopo la tragedia, secondo sospetti ricorrenti lo stesso giorno. E' un giallo dentro il giallo: nessuno vide il Mig precipitare, le perizie necroscopiche sul corpo del pilota sono state contraddittorie. Resta ancora il sospetto che quell'aereo militare possa essere rimasto coinvolto nella tragedia del Dc-9.

Il materiale sulla portaerei americana «Saratoga» (che la sera del 27 giugno del 1980 era ancorata al porto di Napoli) potrebbe essere utile a chiarire uno dei principali misteri del caso Ustica: perché mai quella sera la più potente flotta navale del mondo, quella statunitense, non si accorse di nulla. Secondo la versione ufficiale, i radar della Saratoga non erano in funzione. Così come, sempre secondo la versione ufficiale, funzionava in modo approssimativo il sistema radar nazionale.

La riapertura del «caso Moro» e il caso della struttura parallela della Nato hanno interrotto il lavoro della commissione Stragi sulla tragedia del Dc-9. Nell'ultima audizione, il capo della polizia Vincenzo Parisi ha parlato di un «atto di terrorismo internazionale». Quando i lavori riprenderanno sarà sentito l'attuale ministro della Difesa, Virginio Rognoni.

la Repubblica
30-10-1990

Appello agli onesti

di GIANFRANCO PASQUINO

C'E' ANCORA qualcuno che pensa, e spesso dice, che l'alternanza non è uno strumento importante per il funzionamento delle democrazie. Non stupisce, naturalmente, che questa tesi venga sostenuta da chi deve essere "alternato", per così dire. Stupisce, piuttosto, che sia stata patrimonio di una parte dei comunisti e venga ancora intrattenuta da non pochi esponenti del fronte del no (anche fuori del Pci). Secondo i democristiani, spetta all'opposizione produrre l'alternanza, il che è giusto. Secondo parecchi settori della sinistra estrema, l'alternanza al governo non basta e forse neppure serve. Ci vorrebbe un'alternativa non solo di programmi e di politiche, non solo di classi dirigenti, ma, qualsiasi cosa significhi, di "sistema". Il problema è che quanto più viene ritardata l'alternanza fra coalizioni e programmi, tanto più essa diventa difficile. Per di più, come appare sempre più chiaramente, la mancata alternanza ha prodotto e continuerà a produrre i veleni, di cui ha scritto Giampaolo Pansa, e a fare imputridire la mela, come ha rilevato Eugenio Scalfari. È una sindrome ben nota, ma forse non sufficientemente studiata e ricordata.

Qualche tempo fa avremmo forse parlato della sindrome della IV Repubblica: una forma di governo parlamentare debole, giustamente osteggiata fin dall'inizio anche dalla sinistra moderata e non solo da De Gaulle; un sistema partitico stagnante ma in corso di frammentazione; un sistema politico con scandali e corruzione; infine, ma solo quale ultima spallata, la crisi di decolonizzazione dall'Indocina all'Algeria. Ma, a riequilibrare il tutto, stava l'esistenza di una forza alternativa, anti-sistema, eppure democratica, come il gollismo (con il suo leader), con il suo progetto politico-istituzionale. Quel paragone mantiene intatta una sua validità di fondo. Oggi, però, a fronte dei molti elogiatori del Giappone, dovremmo ricordare che il sistema politico del Sol Levante, ugualmente privo di alternanza per tutto il secondo dopoguerra, offre esempi di corruzione politica, di scandali, di veleni e, nel passato, di terrorismi, non dissimili dal caso italiano. È difficile pensare che la mancata alternanza non sia la causa o, se si preferisce, la condizione dominante di tutte le degenerazioni sistemiche.

Infatti, è qualsiasi sistema politico-sociale nel suo insieme che, se privato dell'alternanza, manifesta un esteso processo di degenerazione. Se i politici, in special modo quelli di governo, sono sostanzialmente inamovibili, tutto il sistema ruota intorno ad essi, a maggior ragione se i politici possono controllare, attraverso l'imponente estensione della mano pubblica, ingenti risorse. Così, da un lato, nonostante le loro, più o meno frequenti e più o meno credibili, lamentele, gli imprenditori privati e più in generale gli operatori economici si "rapportano" ai politici di governo puntellandone inevitabilmente il sistema di dominio. Dall'altro, sono i pubblici funzionari a fare leva su un processo di simbiosi con i politici e di sostanziale irresponsabilità e impunità, in particolare per ciò che riguarda gli apparati dei servizi segreti e le Forze armate (il caso più tragico, comunque si venga configurando, rimane quello di Ustica).

TUTTI QUESTI intrecci che sono, vale la pena di ripeterlo e sottolinearlo, sistemici, si sono venuti creando nel corso degli anni e nel corso degli anni si sono rafforzati. Naturalmente, esistono anche componenti personalistiche, vale a dire rapporti che si intessono fra singole persone sulla base di convenienze individuali. Ma, nel complesso, è la trama di questi rapporti, nei quali diventa difficile rintracciare con sicurezza chi sono i corrotti e chi i corruttori, chi sono i mandanti e chi sono gli esecutori, chi sono davvero i responsabili diretti delle azioni nonché delle omissioni, ad inviluppare il sistema. Quanto più passa il tempo, tanto più questi rapporti si stringono e diventano soffocanti. Responsabili e conniventi si saldano cosicché chi si chiama fuori da questi rapporti rischia di uscire dal gioco politico-istituzionale, dalle stesse attività socio-economiche. Naturalmente, sistemi di questo genere sono talvolta legati a qualche personalità di particolare spicco. Ma non possono venire rapidamente meno se la circolazione della classe politica non è accelerata e il suo ricambio non è ampio.

Appare evidente, al punto in cui siamo in Italia, che auspicare l'alternanza quale misura fondamentale di pulizia politica e di riapertura del dinamismo del sistema non solo politico, ma socio-economico, e principio di soluzione dei molti mali del paese, a cominciare da quello della criminalità organizzata, non è affatto moralismo. Anzi, costituisce l'unica soluzione valida nel breve e nel lungo periodo. Di qui discende, naturalmente, l'importanza della creazione e dell'utilizzazione di quei meccanismi istituzionali ed elettorali che creino le condizioni dell'alternanza.

D'ALTRONDE, nessun meccanismo istituzionale e elettorale è da solo in grado di produrre alternanza né, tanto meno, di garantire la riproduzione dell'alternanza stessa se, al contempo, non entrano in campo e operano condizioni politiche, create e preservate dalla politica. Vale a dire che se i politici non corrotti non operano per emarginare e escludere i corrotti non si avrà nessuna riforma né delle istituzioni né dei partiti. Se gli amministratori pubblici non resistono alle pressioni dei politici e delle forze socio-economiche corrotte e non riacquistano autonomia e orgoglio professionale, non ci sarà nessuna riforma della pubblica amministrazione e dello Stato. Se gli imprenditori non espellono dalle loro organizzazioni e non denunciano coloro che corrompono gli amministratori locali e centrali e i politici locali e nazionali o che, più frequentemente, accettano di pagare le tangenti, non ci sarà nessuna riforma del sistema socio-economico, nessun miglioramento nella struttura e nelle prestazioni di un mercato degenerato. Nessuno di questi comportamenti, spesso costosi per chi li pratica, talvolta, in alcune aree, al limite del sacrificio personale e dell'eroismo, può durare abbastanza a lungo se, attraverso la riforma delle istituzioni e dei sistemi elettorali, non si creano regole che incentivino e premino i comportamenti corretti, e coloro che li praticano, e scoraggino e puniscano, rapidamente e senza recuperi, coloro che praticano e incoraggiano comportamenti illeciti. Siamo ancora alla necessità di appellarci agli onesti? Con tutta probabilità, questo è proprio il caso, con una nota non di cautela, ma di precisazione: gli onesti si trovano sia nella società civile che nella società politica. È questa la coalizione che deve cercare di produrre simultaneamente la riforma delle istituzioni e il rilancio della politica, mirando all'alternanza in politica così come è giusto che miri alla concorrenza sul mercato. Ci sono antidoti ai veleni. Mele sane possono essere coltivate. Non solo non è ancora troppo tardi, ma le condizioni per una svolta positiva stanno per apparire all'orizzonte. Bisognerà sfruttarle appieno.

☐ la Repubblica
giovedì 1 novembre 1990

l'Italia delle trame

Il leader libico dichiara a "Retequattro" che il Dc 9 fu abbattuto per errore durante l'inseguimento del Mig caduto sulla Sila. L'Aeronautica "scopre" dopo dieci anni di aver eseguito l'autopsia sul pilota. Gualtieri: "E' mortificante, molte cose si scoprono ora"

Su Ustica la verità di Gheddafi

"Usa e Francia volevano uccidermi ma per fortuna il Sismi ci avvertì"

di DANIELE MASTROGIACOMO

ROMA - La rete si stringe attorno alla verità su Ustica. Dal suo rifugio di Tripoli, il colonnello Gheddafi parla per la prima volta sul giallo del Dc 9 Itavia e spiega, senza mezzi termini, i retroscena che portarono al tragico abbattimento. Non solo. Mentre le agenzie lanciano un breve riassunto dell'esplosiva intervista rilasciata ad un giornalista di *Retequattro*, a Palazzo San Macuto si assiste ad un nuovo colpo di scena. C'è un documento che mette sotto accusa l'Aeronautica militare. Un rapporto, molto dettagliato, che descrive i rilievi autoptici e gli esami necroscopici sul cadavere del pilota precipitato sui monti della Sila con il suo Mig 23. Mai, nessuno, prima d'ora, sapeva dell'esistenza di questo dossier. Sulla controversa vicenda del jet del colonnello Gheddafi schiantatosi sulle falde delle montagne calabresi si è sempre detto tutto e il contrario di tutto. Le versioni ufficiali hanno alla fine sostenuto che l'incidente era avvenuto il 18 luglio del 1980, cioè una ventina di giorni dopo la tragedia del Dc 9 dell'Itavia. Un modo per ribadire che i due episodi non erano collegati tra loro. Il caso, in apparenza, sembrava accantonato. Ieri, invece, si è riproposto con forza. La Commissione parlamentare sulle stragi e il terrorismo ha in programma di ascoltare il ministro della Difesa Virginio Rognoni. Pochi minuti prima dell'audizione, il presidente della Commissione, Libero Gualtieri, informa che l'Aeronautica militare ha inviato un documento mai acquisito prima agli atti dell'inchiesta. «Questo dimostra che non è vero che le carte non ci arrivino», commenta il presidente, «ma che ci arrivano a pezzi... è mortificante constatarlo. Purtroppo, molte cose che si potevano apprendere prima si scoprono solo adesso».

La scoperta è clamorosa. Non solo perché è racchiusa in un dossier rimasto chiuso nei cassetti dell'arma «azzurra» per dieci anni. Ma perché contiene particolari che lasciano di stucco. Il rapporto è redatto da un medico militare, il maggiore Giuseppe Simini. In calce c'è una data: 25 luglio 1980. Il Mig 23 è precipitato una settimana prima. Nel dossier si descrive, nei dettagli, come si presenta il corpo del pilota. Il presidente Gualtieri è sconcertato: «Vi è una descrizione impressionante, con notazioni anche sulla pulizia delle unghie, sulla circoncisione e sulla mancanza dei testicoli, probabilmente per effetto del trauma dovuto all'impatto con le montagne». Nel rapporto si rivela che «la cute di tre dita e relative unghie sono state inviate a Roma per tentare di stabilire l'esatta identità del soggetto». Identità attribuita, secondo la relazione inviata al Parlamento, a tre diverse persone, una delle quali addirittura siriana.

Il documento viene allegato agli atti. Se ne riparlerà. Per il momento restano le domande, molte, che aleggiano attorno a questo tardivo rapporto. Perché è rimasto per tanti anni negli archivi dell'Aeronautica? Perché non è stato consegnato ai giudici che indagavano sul Mig? Perché un ufficiale dell'arma «azzurra» svolge una perizia così dettagliata quando erano già al lavoro due periti incaricati dalla magistratura? E ancora: come si possono rilevare delle impronte digitali da un corpo che ufficialmente «era talmente decomposto da rendere impossibile un riconoscimento autoptico»?

L'interesse per il misterioso incidente sulla Sila aumenta nel pomeriggio. C'è un'altra eclatante novità contenuta in un'intervista concessa da Gheddafi a *Retequattro*. Il leader libico non ha dubbi: l'abbattimento del Dc9 dell'Itavia fu il tragico sviluppo di un «complotto» ordito per eliminarlo. Gli organizzatori della «trappola», sempre secondo il colonnello Gheddafi, sarebbero stati Usa e Francia con la complicità di «ambienti militari italiani». Il leader di Tripoli precisa: «Io non accuso i servizi segreti italiani, parlo di ambienti italiani. Potrebbe essere che si tratti di ambienti militari, ma non di servizi. Anzi. I servizi italiani sono al massimo testimoni dell'esistenza di un complotto terroristico ordito dagli Usa e dalla Francia. Ma siamo grati a loro perché ci hanno allertato in tempo». Gheddafi propone dunque una tesi che da tempo circola negli ambienti giudiziari e politici. E cioè che ad abbattere il Dc 9 dell'Itavia sia stato un missile lanciato da forze armate dei paesi vicini al nostro o comunque alleati. Un errore commesso durante l'inseguimento del vero obiettivo: il Mig libico poi schiantatosi sui monti della Sila. La stessa tesi sostiene che ad avvertire Gheddafi dell'imminente pericolo sarebbe stato proprio il nostro servizio segreto, il Sismi, all'epoca guidato dal generale Giuseppe Santovito e assai legato ad un certo mondo arabo.

Su quello che accadde la notte del 27 giugno 1980 si parla anche durante l'audizione di Rognoni. Il ministro risponde alle domande dei commissari ma non si sbilancia in valutazioni e ipotesi. L'onorevole Cicciomessere, Gruppo federalista, gli ricorda le clamorose affermazioni fatte da Martini e da Parisi sempre in commissione. Affermazioni che si avvicinano molto a quelle di Gheddafi. «Il governo», sbotta Cicciomessere, «non può star zitto su dichiarazioni che minacciano la credibilità dello Stato». Replica Rognoni: «Non posso, in questa sede, fare delle congetture sulla causa di Ustica, non vi è un quadro d'insieme. Ho chiesto nuovi elementi sulle navi e sugli aerei presenti nella zona». Il capogruppo comunista, Macis, insiste perché venga fatta «pulizia» nell'Aeronautica. E il ministro della Difesa gli ricorda di «aver istituito un gruppo di consulenti per individuare i responsabili dei ritardi e delle omissioni». Boato, Gruppo federalista, è insoddisfatto: «Sul quadro di insieme lei viene qui come Alice nel paese delle meraviglie». Rognoni respinge l'attacco: «Non sono Alice, ma correttezza vuole che io qui debba darvi notizie su fatti concreti. Non posso farmi guidare da semplici congetture».

☐ la Repubblica
martedì 6 novembre 1990

Ustica, al vaglio del giudice Priore il racconto del pilota. "L'aereo italiano abbattuto per errore: l'obiettivo era Gheddafi"

'Il Dc9 ammarò e i sub lo affondarono'

Un legionario svela 'Furono gli inglesi'

Il mercenario, che quella notte era a caccia del Mig libico, conferma al magistrato: "La carlinga galleggiava ancora, ma dal sottomarino britannico uscirono gli uomini-rana e misero due cariche d'esplosivo"

di DANIELE MASTROGIACOMO

ROMA – «Le nuove rivelazioni su Ustica? Interessanti. Bisogna vedere quanto ci sia di vero e quanto di fantasioso». Prima il racconto del soldato di leva che sostiene di aver fatto la guardia al Mig 23 precipitato sulla Sila la sera del 27 giugno del 1980 e non il 18 luglio, data ufficiale dell'incidente. Poi la clamorosa testimonianza di un ex soldato della Legione straniera che svela, nei particolari, tutti i retroscena della strage del Dc 9. Il giudice Rosario Priore accenna ad un timido sorriso. Ha voluto ricominciare tutto daccapo. In un hangar dell'aeroporto di Pratica di Mare si sta ricostruendo ciò che resta della carlinga del jet abbattuto dieci anni fa. Circa il 20 per cento dell'intera struttura. Per completarla servono gli altri pezzi rimasti dentro la fossa del Tirreno. Il magistrato vuole recuperarli. Presto, entro poche settimane, si scenderà ancora una volta in fondo al mare per trovare ciò che non si è trovato finora.

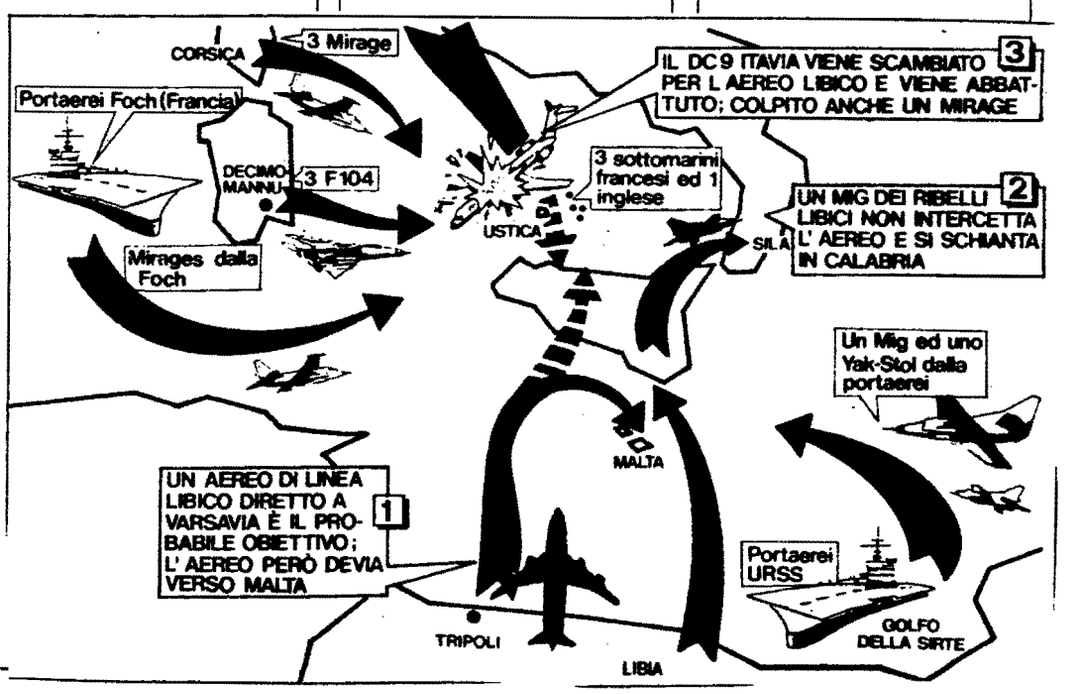
Oggi e domani Priore torna in Calabria per tentare di chiarire il giallo del Mig precipitato sui monti della Sila. Ha già disposto il sequestro di tutti i brogliacci e i registri della caserma «Settimo» di Cosenza. Sulla base di questi documenti risalirà ai militari in servizio intervenuti subito dopo lo schianto. Ascolterà soprattutto l'ex caporale che ricorda bene le date dell'incidente. E confronterà la sua versione con quella di un testimone che la notte della tragedia era presente. Lì, sopra Ustica. A bordo di un Nimrod, un quadrimotore inglese che svolgeva funzioni di aereo radar. «Abbiamo visto ciò che è accaduto», ammette.

L'uomo di Ustica si chiama Guglielmo Sinigaglia, ha 37 anni. E' stato arruolato nella legione Straniera come Giulio Sinotto, matricola numero 155666, nome in codice Licaone. Per 19 mesi ha raccontato la sua incredibile verità a due giornalisti di *Panorama*. I quali, dopo una serie di verifiche, hanno deciso di pubblicarla nel numero in edicola questa settimana. Vediamola, così come è stata confermata al giudice Priore che la scorsa settimana ha interrogato il testimone per tre giorni.

Il Dc 9 dell'Itavia è stato abbattuto per errore. L'ha colpito un missile, lanciato da un Mirage o più probabilmente da un sottomarino. Entrambi delle Forze armate francesi. Il tragico errore si compie al culmine di una convulsa e frenetica battaglia aerea-navale nel basso Tirreno, ingaggiata dopo il fallito tentativo di distruggere il jet che trasportava Gheddafi da Tripoli a Varsavia. L'operazione era divisa in due fasi. La prima, nome in codice *Tobruk*, prevedeva il rifornimento di armi del Fronte rivoluzionario libico da una base in Sicilia, Petosino, piccolo centro a dieci chilometri da Mazara del Vallo. La seconda, nome in codice *Eagles run to run*, faceva scattare il piano per abbattere il jet che trasportava il colonnello libico.

In Corsica, il legionario si allena a varie azioni. «Eravamo circa duecento», ricorda, «tutti del Gole, il Gruppo operativo Legione straniera. In tre iniziamo a volare con il Nimrod. Il 26 scatta l'allarme. Le centrali operative erano due, a Decimomannu e a Calvi. Sapevamo che le nostre operazioni erano coordinate da quattro eminenze grigie: i francesi, gli inglesi, i tedeschi e gli italiani. Alle 18 e 30 del 27 giugno, mentre eravamo in volo sul Nimrod, arriva il segnale stabilito: «*L'oiseau y vole*», l'uccello vola, in francese. E cioè che Gheddafi o Jallud erano in volo, da Tripoli a Varsavia, su un aereo civile. L'abbattimento del jet doveva essere effettuato da un pilota libico lealista. Dai radar lo vediamo decollare con il suo Mig. Ma sorge un problema: il caccia non ha carburante sufficiente per attendere l'obiettivo ed abbatterlo. Scatta allora l'operazione di rincalzo. Dalla Corsica si alzano tre Mirage francesi con serbatoi supplementari e armati di missili capaci di centrare il bersaglio anche a 90 chilometri di distanza. Dalla Foch sarebbero partiti altri aerei di scorta e degli F 104 da Decimomannu. I Mirage della Foch dovevano soprattutto tenere fuori dall'azione un Airbus dell'Air France diretto a Barcellona, volo di cui noi eravamo a conoscenza. Nessuno, invece, ci aveva avvertito del Dc 9 che in quel momento stava volando da Bologna a Palermo. Dalla portaerei sovietica Kiev, che incrociava nel Golfo della Sirte, decollano intanto un Mig con i contrassegni libici e uno Yak 36 Stol. A noi ci viene ordinato di abbatterli. L'obiettivo proprio in quel momento vira verso Malta. Sugli schermi radar noi abbiamo due aerei: uno sappiamo essere l'Airbus dell'Air France, l'altro crediamo sia il jet con Gheddafi o Jallud. Invece è il Dc 9 Itavia. Intanto scatta l'ordine di colpire il Mig e lo Yak. L'ordine riguarda tutti: gli F 104, i Mirage, e anche i sottomarini che si trovano nella zona. Tre francesi e uno inglese. Il missile è partito da un mezzo francese, gli unici in grado di centrare anche a distanza l'obiettivo. L'azione è convulsa, tirano tutti: viene giù un Mirage, ma il pilota si salva, e viene giù il Dc 9».

La testimonianza di Guglielmo Sinigalia termina qui. L'ultimo capitolo di questa tragedia lo racconta tra i singhiozzi e le lacrime. «Il pilota del DC 9», spiega, «è riuscito a far ammarare il suo aereo. La carlinga ha galleggiato fino alle 5,43 del mattino. Poi, una squadra di sommozzatori usciti dal sommergibile inglese l'hanno fatta affondare con due cariche d'esplosivo».



il giallo di Ustica

Recuperati durante l'ispezione del giudice che indaga su Ustica. Ma potrebbe trattarsi di una provocazione. Le bugie sul luogo dell'impatto

Quei rottami misteriosi

Trovati in Calabria altri resti del Mig 23

dal nostro inviato FRANCO SCOTTONI

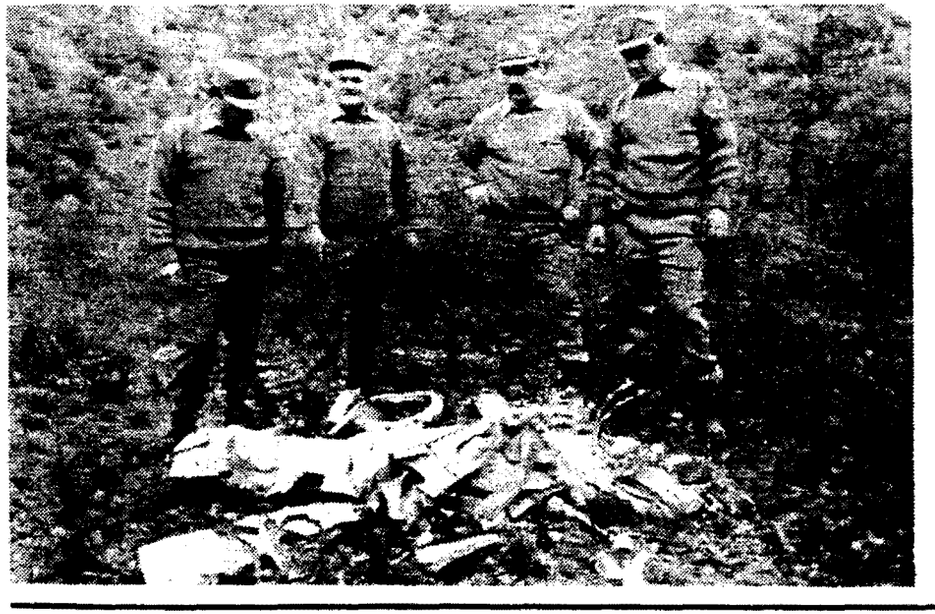
CASTELSILANO – Aumentano i misteri sul Mig 23 caduto sulla Sila nel 1980. Che sia stata una messinscena il ritrovamento del caccia libico in località Chiantoni e non a Timpa delle Magare come finora è stato detto, è apparso più evidente dopo il sopralluogo effettuato ieri dal giudice istruttore Rosario Priore, dal Pm Giovanni Salvi e dai periti giudiziari. Sul luogo dove furono ritrovati i resti del caccia libico è visibile, a distanza di dieci anni, il punto d'impatto.

L'impatto del Mig 23 è stato violentissimo, i frammenti del caccia sono rimbalzati a fondovalle. A questo punto c'è da chiedersi come sia stato possibile che il presunto pilota, pur trovando la morte, sia stato recuperato quasi integro.

Dai documenti in possesso del magistrato e della Commissione stragi risulta che il pilota non ha azionato l'espulsione del seggiolino. Pertanto diventa inverosimile supporre che con un impatto violentissimo, l'abitacolo del pilota che si trova davati ad un motore che pesa alcune tonnellate, non abbia subito grossi danni.

Ma il ritrovamento di un cadavere che presentava le caratteristiche di un decesso avvenuto da poche ore era l'unica prova che potesse dimostrare che il Mig 23 cadde il 18 luglio. Pertanto non è escluso che se il caccia libico è stato coinvolto nell'abbattimento del Dc9 Itavia, avvenuto venti giorni prima, «qualcuno» potrebbe aver portato un qualsiasi cadavere, la notte antecedente il ritrovamento ufficiale.

A Castelsilano udirono un botto



Dopo il sopralluogo ancora più dubbi sulla vera storia del pilota. La testimonianza del soldato-sentinella: il magistrato ha deciso di convocare gli ufficiali

Qui accanto, **giornalisti e guardie forestali sul luogo dove sono stati ritrovati ieri i resti del Mig libico precipitato sui monti della Sila**; in alto, **il giudice Rosario Priore**

giudice Priore, che il sopralluogo è stato molto utile. Come è noto sono scarsi i documenti relativi alle indagini sul Mig 23. Gli esperti dell'Aeronautica militare si limitarono ad osservare i resti dell'aereo da caccia e il governo italiano riconsegnò alla Libia sia il corpo del pilota, sia tutti i rottami del caccia, nel giro di pochi giorni. Niente o quasi niente hanno fatto invece i magistrati di Crotone e di Roma per chiarire ogni dubbio su questa vicenda.

A oltre dieci anni di distanza diventa difficile scoprire la verità. Tuttavia il cadavere del pilota libico, trovato quasi integro è, forse, l'unico elemento che può dimostrare attraverso rilievi e considerazioni tecniche che quel caccia è stato coinvolto nella strage di Ustica. Considerando il punto di impatto sembra che il Mig 23 sia arrivato da est (cioè dal mare Adriatico) però non si può escludere anche una provenienza dagli altri punti cardinali considerando che un caccia senza controllo può avere effettuato virate anche di 180 gradi. Il mistero da chiarire rimane quello di un possibile abbandono dell'aereo da parte del pilota uscito illeso dalla vicenda e della successiva messinscena, venti giorni dopo la strage di Ustica, con ritrovamento «ufficiale» del Mig 23 e di un corpo che non si sa ancora in modo preciso a chi appartenga. Gli avvocati Franco De Maria, Alfredo Galasso e Romeo Ferrucci che rappresentano i familiari delle vittime della strage di Ustica dopo il sopralluogo hanno affermato di «essere sconvolti perché ci avevano propinato

dcp mondadori

Oscar.
Oggi si legge così.

"Caso Ustica", consegnata al giudice una nuova perizia

Gli ultimi secondi di agonia del Dc9 colpito dal missile

Il collegio dei tecnici si è nuovamente diviso: per due dei cinque resta valida l'ipotesi della bomba a bordo. Dubbi sulle operazioni di recupero dei rottami

Rottami del Dc9 precipitato a Ustica nel 1980

di FRANCO SCOTTONI

ROMA – Ad abbattere il Dc 9 Itavia il 27 giugno 1980 è stato un missile a guida radar con una carica esplosiva inferiore ai 10 chilogrammi. Lo hanno ribadito i «vecchi» periti giudiziari Ennio Imbimbo, Leonardo Lecce e Mariano Migliaccio rispondendo ai 29 quesiti posti dal giudice istruttore Rosario Priore a chiarimento delle perizie presentate nel 1989 e nel 1990. Gli altri due periti, Massimo Blasi e Raffaele Cerra, si sono dissociati dai tre colleghi, sostenendo l'ipotesi di una bomba a bordo ma non fornendo, a quel che se ne sa, alcuna prova che avvalori questa loro convinzione.

Il giudice Priore in seguito alla spaccatura tra i cinque periti, verificatasi nel supplemento di perizia che avrebbe dovuto stabilire la nazionalità del caccia e del missile, prima di nominare un nuovo collegio internazionale di periti, ha chiesto chiarimenti su alcune importanti questioni cui hanno risposto i periti con un documento di 116 pagine dattiloscritte.

Innanzitutto il magistrato aveva chiesto quali fossero stati i criteri di scelta nel recupero dei relitti in fondo al Tirreno e le ragioni per cui non è stata redatta, oltre la ripresa video, una descrizione dei rottami non recuperati. Il recupero, come è noto, fu affidato alla ditta francese Ifremer, che secondo l'ammiraglio Martini, capo del Sismi, è collegata ai servizi segreti francesi. L'ex col-

Dc 9 cadde a notevole velocità, piegato leggermente a destra e che con l'impatto in mare si schiacciò completamente la cabina di pilotaggio e l'ala destra fu divelta. Ha poi precisato che «i pezzi recuperati, secondo un programma concordato con i tecnici dell'Ifremer» ha comportato notevoli difficoltà per riportarli in superficie. Non fu redatto un elenco dei rottami rimasti sul fondo in quanto la ripresa televisiva è «un documento ben più obbiettivo di qualsiasi descrizione». Sembra però che le quattro cassette, in possesso del magistrato, non sarebbero integre, una è registrata metà in bianco e nero e metà a colori, mentre un'altra anzichè un'ora di registrazione ha soltanto 15 minuti di immagini.

I periti hanno precisato che il «Nautile», il piccolo sottomarino che scandagliava il fondo, «ha la possibilità di ospitare a bordo solo tre uomini, dei quali uno solo era osservatore. Quest'ultimo per motivi di sicurezza doveva essere persona bene allenata a lunghe permanenze e riconosciuta idonea da apposite indagini mediche. Era praticamente impossibile servirsi di un osservatore inesperto». Inoltre i periti affermano che la campagna di recupero fu interrotta per lo scadere dei termini imposti dal giudice Bucarelli.

Importante erano i chiarimenti chiesti dal giudice Priore su due fori riscontrati su un portello del Dc 9 e provocati da schegge metalliche con provenienza dall'esterno dell'aereo. Nella prima perizia fu escluso che derivassero dall'impatto di schegge di un missile in quanto la velocità calcolata dal Rarde inglese era di 600 metri al secondo molto inferiore alla velocità delle schegge della testata esplosiva ma, al tempo stesso, di gran lunga superiore a quella di un frammento del Dc 9 che avrebbe impattato durante la caduta in mare. Imbimbo, Lecce e Migliaccio affermano che si tratta di schegge non della testata esplosiva ma del corpo del missile precisando che «è ben noto che il corpo di un missile (motore, ali, ecc.) prosegue nella sua corsa anche dopo lo scoppio e quindi il bersaglio può essere colpito da detto corpo o da suoi frammenti. Si noti che la velocità stimata sul frammento che ha generato un foro è sull'ordine dei 600 m/s cioè molto prossima a quella di un missile in traiettoria di lancio». Il foro è diventato un'ulteriore valida prova che fu un missile a colpire il Dc 9 Itavia.

Altre prove riguardano la direzione e la velocità di schegge rinvenute sui cuscini, le condizioni in cui furono trovati i tappetini, cioè quasi integri mentre, invece, sarebbero stati completamente frantumati se fosse avvenuta un'esplosione a bordo, infine alcuni residui di carbonio, derivanti dalla deflagrazione di T4 e Tnt, due esplosivi presenti nei missili.

Sul documento consegnato al giudice Priore, l'avvocato Franco De Maria, legale dei familiari delle vittime di Ustica, ha detto che «le risposte ai quesiti a chiarimento dovranno essere attentamente valutate dai nostri consulenti, prima di poter esprimere un giudizio approfondito. Si può tuttavia, sin d'ora, rilevare che la divisione tra i periti si è riproposta - e non avrebbe potuto essere diversamente - anche in molte delle risposte oggi fornite ai quesiti. Così i professori Imbimbo, Lecce e Migliaccio hanno nuovamente sostenuto, con argomenti più che convincenti, la tesi del missile, mentre Blasi e Cerra, smentendo se stessi e cioè smentendo le conclusioni raggiunte nella prima perizia, hanno nuovamente accreditato la tesi della bomba a bordo».

Infine l'avv. Franco De Maria ha affermato: «Va da ultimo evidenziato che appare particolarmente grave che l'interruzione della campagna di recupero non fu determinata - come avrebbe dovuto - da ragioni scientificamente obbiettive ma come si legge nel documento «essenzialmente dallo scadere del termine ultimo di disponibilità della società Ifremer e dalla pressione del giudice Bucarelli affinché fosse completata l'inchiesta».

Parlano i legali degli altri imputati

"La Guerinoni? Vive di menzogne e di vendette"

GENOVA – Anche gli avvocati che difendono gli imputati «minori», quelli accusati solo di aver concorso ad occultare il cadavere di Cesare Brin, se la prendono con Gigliola Guerinoni. Ieri è toccato ad Antonio Chirò, che assiste Gabriele Di Nardo, l'unico assolto al processo di primo grado. Di Nardo è un omone che secondo l'accusa avrebbe fatto un po' da «regista» di tutte le operazioni subito dopo l'omicidio. Secondo la difesa, invece, sarebbe stato coinvolto dalla Guerinoni ad arte ma la sua buonafede non è in discussione. «La Guerinoni ce l'ha con lui perché al primo processo per la morte del suo secondo marito, Di Nardo ha detto che lei avrebbe firmato assegni di Pino Gustini prima che morisse – ha detto – Gigliola è come Rambo, cerca la vendetta in tutti i modi». Poi, l'arringa è diventata una requisitoria bis: «Questa donna – ha sostenuto il legale – ha l'abilità di incartarsi da sola. Vive di menzogne. Per lei dire bugie è come assumere droga». E rivolto direttamente all'imputata: «Altro che "maga Circe" o "mantide": lei è una seduttrice di provincia». Durante la pausa c'è un breve battibecco tra l'avvocato e l'imputata. Poi, ricomincia la teoria dei difensori. Mario Iavicoli chiede il proscioglimento per l'ex vicequestore di Genova Raffaello Sacco, presunto ispiratore della messa in scena del «funerale» di Brin e condannato in primo grado a tre anni. I giudici gli hanno creduto quando ha accusato se stesso e gli altri imputati. Ma adesso l'avvocato dice: «Ha delle anomalie nel carattere, anche la Corte lo ha riconosciuto. Non è credibile, ha parlato perché voleva uscire dal carcere ma non è in grado di reggere un interrogatorio. E non ha fatto assolutamente le cose di cui si è accusato». La Guerinoni è sempre più pallida: «Non so niente del delitto, sto male», ripete. A Milano la vogliono sentire il 27 novembre per la causa intentata dal giudice istruttore di Savona Picozzi, da cui la Guerinoni sosteneva di essere perseguitata. «Non ci andremo» dice Alfredo Biondi «Gigliola non è una belva, è dal 4 ottobre che sostiene processi».

la Repubblica
sabato 1 dicembre 1990

Scambio d'informazioni tra Casson, Priore, Salvi, Vigna, Mancuso e Grassi

"Supervertice" sui misteri d'Italia a Bologna i magistrati delle stragi

di ALDO BALZANELLI

BOLOGNA - C'è un filo che lega la strage di Ustica a quella di Peteano, l'attività dei servizi segreti in Toscana negli anni Settanta all'attentato del 2 agosto 1980? I recenti sviluppi delle indagini su molti episodi terroristici accreditano sempre più un'ipotesi che trova conferme nella continuità dell'azione di depistaggio svolta dai servizi segreti. Ieri a Bologna ne hanno discusso in un vertice alcuni dei magistrati da tempo in prima fila nella ricerca della verità sui tanti misteri della Repubblica: il giudice istruttore di Venezia Felice Casson, che indaga sull'attentato di Peteano (1972), Rosario Priore e Giovanni Salvi, i magistrati romani che hanno ereditato l'inchiesta sulla strage di Ustica (1980), Pierluigi Vigna, protagonista di tante istruttorie sull'eversione nera in Toscana degli anni Settanta e i giudici bolognesi Libero Mancuso e Leonardo Grassi, ai quali è affidata l'inchiesta-bis sulla strage alla stazione di Bologna.

«È stato un incontro tra vecchi amici», hanno spiegato scherzando i magistrati uscendo dal vertice durato quasi quattro ore. I temi in discussione, com'è ovvio, sono rimasti top secret, ma non è difficile immaginare che quei «vecchi amici» abbiano organizzato l'incontro bolognese per confrontare conoscenze, informazioni e ipotesi di lavoro raccolte in anni di inchieste sull'eversione.

Gli atti del processo per la strage del 2 agosto 1980 rappresentano da questo punto di vista un archivio nel quale è confluita un'enorme quantità di documenti sul terrorismo nero e sul ruolo di copertura svolto dai servizi segreti in decine di indagini. E proprio il processo di Bologna ha contribuito a individuare nel Sismi del generale Santovito e nei servizi segreti controllati dalla loggia P2 uno snodo decisivo per la comprensione di tanti misteri italiani.

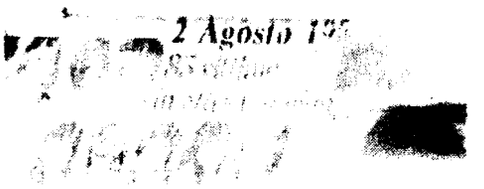
Al termine dell'incontro bolognese il giudice Priore è ripartito per Roma portandosi nella borsa le fotocopie di alcuni interrogatori dell'inchiesta-bis sulla strage del 2 agosto '80. Quella che vede tra gli imputati Stefano Delle Chiaie (assolto nel primo processo dall'accusa di associazione eversiva) e che si propone di individuare i responsabili di uno dei più clamorosi depistaggi delle indagini: quello messo in atto dal «superteste» Elio Ciolini, uomo legato alla P2 e controllato dai servizi segreti dell'epoca. Ciolini, in un' intervista, ha rivelato di aver lavorato per una struttura anticomunista della Nato. I documenti raccolti da Priore contribuiscono, probabilmente, a riannodare i fili che con sempre maggiore consistenza legano la strage di Ustica all'attentato di Bologna. Fili che partono dalla Libia e portano dritto al cuore dei servizi segreti dell' epoca coinvolti, a quanto sembra emergere dalle indagini, in un colossale traffico d'armi con il governo di Gheddafi.

Altri documenti sono finiti invece nella borsa del giudice Casson, che in passato, indagando sulla strage di Peteano, ha fornito ai colleghi bolognesi un contributo importante per ricostruire storia e percorsi di protagonisti e gregari dell'arcipelago nero. Con Casson i giudici bolognesi hanno parlato certamente anche di esplosivi. I periti sostengono che la bomba collocata alla stazione di Bologna era stata confezionata con esplosivo di origine militare, probabilmente recuperato svuotando ordigni della seconda guerra mondiale. È lo stesso tipo di esplosivo utilizzato a Peteano? È simile a quello contenuto nei depositi della Gladio? Quesiti tutti da approfondire. Come quelli sul deposito di armi scoperto nel giugno del 1974 in un casolare di Popigliano, in Toscana. Un vero e proprio arsenale, cento mitra Mab in perfetta efficienza e conservati dentro casse di legno, ben nascosti a pochi chilometri dalla zona che negli anni Settanta vide una tremenda sequenza di attentati ai treni. Di chi erano quelle armi?

L'incontro di ieri è stato giudicato «molto utile» da tutti e sei i partecipanti, che si sono lasciati con l'impegno di rivedersi. Il giudice Priore ha approfittato della permanenza a Bologna per interrogare un testimone nell'ambito dell'istruttoria su Ustica. Si tratta dell'avvocato milanese Giuseppe Poerio Piterà. Il legale, per i suoi impegni professionali, non era ancora riuscito ad andare a Roma. Poerio Piterà, che si occupa soprattutto di cause civili, è sposato con una donna francese e per questo motivo spesso, tramite il Consolato, ha rappresentato gli interessi di cittadini e società francesi in vicende legali. L'interrogatorio di ieri è da mettere in relazione proprio a questa sua attività svolta con il consolato.

Due immagini dei parenti delle time di stragi, mafia e terrorismo riprese ieri a piazza Montecitorio

Sono trecento persone, per lo più gente sconosciuta, mai vista in tv, mai comparsa sui giornali



In silenzio a Montecitorio i parenti dei desaparecidos

Stragi, terrorismo, mafia: una tragedia italiana

di GUGLIELMO PEPE

OMA – Il silenzio. Il silenzio delvittime, il silenzio dei morti. In azza del Parlamento si sente ltanto il rumore di qualche motrino e il sibilo degli scatti fotoafici. Nessuno parla al megafo), nessuno grida slogan. Niente ndiere né striscioni di partito. che gli agenti di polizia e i carainieri di servizio assistono con senso di rispetto. La piazza ggi ha cambiato nome, si chiaia «plaza» Montecitorio, come olaza de Mayo». Ma non ci sono mamme dei desaparecidos arntini. Qui ci sono i parenti di alscomparsi, le vittime, senza alna distinzione politica, delle ombe e degli attentati, le vittime elle stragi, del terrorismo e del mafia. Sono trecento persone, on di più. Non c'è gente curiosa, on c'è pubblico. E tranne un nuito gruppetto di fotografi e di iornalisti e pochissimi parlamentari, la piazza è vuota. I paenti sono raccolti sotto l'obelico, separati da Montecitorio da ansenne di ferro. Anche il Paazzo è vuoto: il silenzio delle vitme di fronte al silenzio del Pote.

Arrivano alle undici i «manifeanti». Qualcuno ha preso il treo a Milano, sono i parenti dei orti di piazza Fontana, qualcun ltro viene dalla Sicilia, i padri e i gli degli uccisi dalla criminalità rganizzata; un gruppo di bolonesi è venuto in pullman, sono i miliari degli 85 morti alle 10,24 el 2 agosto 1980 alla stazione; oi i bresciani, poi l'associazione elle vittime di Ustica. Non manano i «gambizzati» dalle Brigate osse e ci sono anche il padre e la adre di Luca Rossi, un ragazzo mmazzato per sbaglio da un aente della Digos. Pochi i volti oti, come i figli del generale Car) Alberto Dalla Chiesa, Nando, ita e Simona, come la vedova di zio Tarantelli, Carol Beebe, ome Saveria Antiochia, madre ell'agente ucciso insieme al viequestore di Palermo, Ninni assarà, come l'ispettore di polia Carmine Mancuso, figlio di enin Mancuso, un maresciallo assassinato insieme al giudice Terranova.

La maggior parte è gente sconosciuta, mai vista in tv, intervistata solo nei momenti più dolorosi o durante i processi, quando si sono celebrati. Sono qui perché vogliono «verità e giustizia». In nome di chi, lo spiegano i volantini gialli appesi alle cento sagome di cartone che simboleggiano i morti. «Uccisi per mafia, terrorismo, stragi. Per tutti coloro che non siamo riusciti a raggiungere e che comunque rappresentiamo».

A debita distanza

Dopo un'oretta, i parenti si raccolgono vicino alle transenne, che non possono essere oltrepassate, ordine della Questura. Vengono trattati come se fossero pericolosi, tenuti a debita distanza. Rita Dalla Chiesa è furiosa: «Tenerci qui, come in una gabbia, è uno schiaffo in faccia». Carol Beebe telefona in giro per ottenere il permesso per una fila indiana: nulla da fare. «Pensavo che saremmo stati trattati diversamente...».

Ma questa gente non vuole alzare la voce, una protesta vivace sarebbe una nota stonata. Il silenzio è un atto d'accusa ben più duro di mille grida. Senza fretta, uno dopo l'altro, i parenti prendono le foto dei loro cari. Piccole immagini, grandi foto oppure manifesti «collettivi», con tanti minuscoli primi piani. Vincenzo Agostino, un omone con la barba bianca, porta sul petto una gigantografia con l'immagine del figlio Antonino, un poliziotto di 28 anni, e della nuora Ida di vent' anni, nel giorno del matrimonio: un mese dopo le nozze i due furono assassinati, davanti alla loro casa. Due soli gli striscioni, della scuola elementare «Ezio Tarantelli» e del sindacato scuola della Cgil di Brescia. Il 28 maggio del '74 cinque insegnanti rimasero uccisi nella strage, i volti sono nelle foto. Una è al collo di Giovanni Pedone, cognato di Luigi Pinto: aveva 25 anni quando saltò in aria. C'è anche la sorella di Luigi Pinto, Nunzia, e il nipotino Mario di dodici anni. Maria Cristina Caprioli ha un'immagine del fratello Davide in costume da bagno: fu scattata il giorno prima della strage di Bologna.

D'improvviso l'assenza di voci, di suoni, di rumori diventa completa. E sulla piazza regna soltanto il silenzio. Per una lunga, interminabile, mezz'ora. Anche i fotografi, di solito senza scrupoli, sembrano imbarazzati, non vogliono rompere la strana quiete. E' il momento più emozionante, qualcuno piange sommessamente. Vedere queste persone mute, zitte, gli occhi tristi e malinconici, questi volti che raccontano dolore e sofferenza, è un pugno allo stomaco anche per chi scrive. La commozione diventa più intensa quando tutti si prendono per mano. La signora Gabriella D'Aleo, madre del capitano Mario, ammazzato in un agguato a Monreale nell'83, stringe la mano della signora Antiochia e l'anziana donna stringe quella di Nando Dalla Chiesa; accanto c'è la sorella Simona con al collo una grande foto del prefetto Carlo Alberto. E poi l'altra figlia del generale, Rita; vicino c'è Claudio Fava, figlio di Giuseppe, il giornalista siciliano assassinato dalla mafia; e poi Mara, la giovane nipote di Mauro Rostagno, anche lui ucciso dalla mafia.

In disparte una scarna pattuglia di parlamentari, Stefano Rodotà, Luciano Violante, Ugo Vetere, Cesare Salvi, Raniero La Valle, Laura Cima. Anche loro appaiono imbarazzati, forse perché gli unici presenti. C'è qualche avvocato, Alfredo Galasso, Guido Calvi, e piccolissime «delegazioni», venute per solidarietà. Alcune donne anziane dell' associazione «Amare Ravenna», strette nei cappottini, stanno a distanza, discrete.

Scarsa solidarietà

La scarsa solidarietà e la totale assenza delle istituzioni (solo Nilde Iotti, venerdì, ha incontrato una delegazione dei parenti), vengono però registrate senza rabbia. Dice la vedova di Pio La Torre: «Si chiedeva il rispetto e la civiltà per i morti, non li abbiamo avuti: non s'è visto nessuno». Probabilmente le violentissime polemiche sul caso Gladio hanno creato un clima di diffidenza e di sospetto. Eppure l'idea della «manifestazione silenziosa» è nata ben prima di Gladio. Già nel luglio scorso, all'indomani della sentenza d'appello di Bologna, le associazioni e il circolo «Società civile» avevano pensato di v a Roma. E quel bisogno «di v e di giustizia», quel desider non rassegnarsi, erano qual di molto forte, al di là degli s ramenti di parte.

Perciò si sono ritrovati insi donne e uomini di diverse si tie politiche. Non odiano n no, non chiedono vendetta non vogliono dimenticare. A nio Iosa, presidente del ci Perini di Milano, democristi fu gambizzato nell'80 dai br sti della Walter Alasia per u cusa assurda: «Secondo lor gannavo i proletari». E l'arci to Lenci? Progettista di carc terroristi gli sparrono in t La pallottola non è stata rimo lui ha scritto un libro: «Colp nuca». E i genitori di Luca R Il ragazzo fu ucciso mentre a tava la filovia, vittima della l Reale, un emblema degli «an plombo».

Cos'è che li unisce? Nando la Chiesa risponde che qu «comunità di persone ha su violenza e non vuole sentirs pevole. Ad esempio del ca via Monte Nevoso, gli unici pevoli risultano mio pad Moro. Per avere giustizia for correremo alla suprema dell'Aja». Luigi Passera, p dente dei familiari dei mor piazza Fontana, aggiunge: « vernanti dovrebbero dirci l rità oppure dimettersi». E M. Milani, dell'associazione vit di piazza della Loggia, è anch duro: con Cossiga «che invit menticare» e con Andreott «al Senato ha detto che Glad smantellata nel '72, e invec biamo saputo che è stata sc tre giorni fa».

Ma non c'è tanta voglia di mizzare. I parenti sanno c loro semplice presenza ha u lore simbolico più chiaro parole. La protesta finisc una. Lentamente vanno via. lenzio. E per una strana com zione, proprio nello stesso mento, il portone semiapert Parlamento viene definitiva te chiuso.

Per l'"Espresso" la prova è nella macchina tipografica usata dai br durante il sequestro

Collegamento tra caso Gladio e delitto Moro

ROMA – Una macchina tipografica collegherebbe il caso Gladio al delitto Moro: lo sostiene il settimanale *Espresso* in un servizio che sarà pubblicato nel prossimo numero. Si tratta, si legge nel servizio del settimanale, della stampatrice usata dalle Br per scrivere i comunicati emessi durante i 55 giorni del sequestro del presidente della Dc.

La macchina, portata nella tipografia brigatista di via Pio Foà a Roma da Mario Moretti nel 1977, proveniva ufficialmente da un reparto unità speciali dell'esercito, sigla «Rus».

***L'Espresso* afferma che il generale Gerardo Serravalle, rispondendo alle domande della commissione stragi a proposito dell'operazione Gladio, ha descritto il «Rus» come «una proiezione del centro addestramento guastatori, il Cag di Alghero». Lo stesso Serravalle, che fu a capo di Gladio dal settembre 1971 al luglio 1974, ha precisato che il «Rus» era un settore supersegreto, «sempre assolutamente compartimentato da tutti».**

Dichiarazioni in contrasto con quanto affermato a suo tempo dall'ex capo del Sismi, Giuseppe Santovito, dinanzi alla commissione parlamentare d'inchiesta sul caso Moro.

A commento della nuova rivelazione dell'*Espresso*, il senatore comunista Sergio Flamigni, membro della commissione Moro, ha dichiarato allo stesso settimanale: «È un'informazione di grande valore, che consente di rileggere in una nuova luce tutta la storia della stampatrice» usata durante il sequestro del leader democristiano.

I magistrati romani a Washington

Nessun radar Usa vide la tragedia di Ustica

WASHINGTON – Le indagini dei magistrati romani in Usa, per la strage di Ustica, non avrebbero fornito grosse novità all'istruttoria in corso. L'interrogatorio del contrammiraglio James Flatlely e la possibilità che un radar della portaerei «Saratoga» abbia seguito le ultime fasi del Dc 9 Itavia avrebbero avuto un esito negativo. Tuttavia il giudice istruttore Rosario Priore e i pm Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi hanno affermato che la trasferta è stata nel complesso molto utile anche per la collaborazione piena da parte delle autorità Usa. I magistrati romani hanno incontrato funzionari della «Faa», l'ente preposto alla sorveglianza del traffico aereo civile e dirigenti del Fbi, la polizia federale. Sono state acquisite documentazioni riguardanti incidenti in qualche modo simili a quello del Dc 9 Itavia.

Repubblica 6/12/90

la strage di Ustica

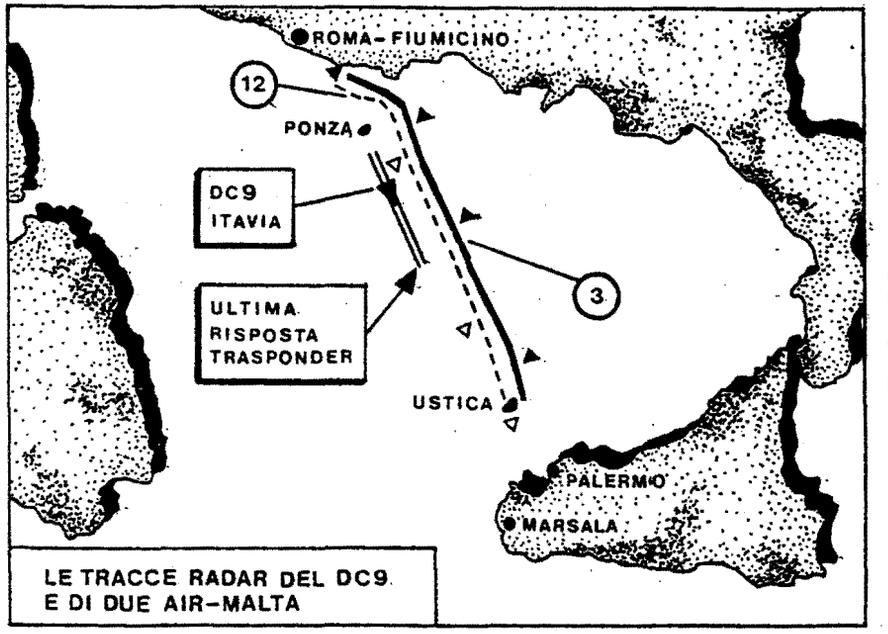
Un velivolo aveva dichiarato al Centro di controllo di Ciampino di essere maltese. Ma dall'isola arriva solo ora una secca smentita. Si sbriciola così un altro pezzo di ricostruzione della strage del 1980 in cui rimasero uccise 81 persone. E si apre una nuova pagina di misteri

Nei cieli di Ustica un aereo bugiardo

Volava sulla scia del Dc 9 sotto una falsa bandiera

Chi ha mentito in quel giorno di dieci anni fa? Torna a farsi strada l'ipotesi che il mezzo dell'Itavia sia stato colpito per errore. Il vero obiettivo sarebbe stato un trasporto clandestino di uranio o di armi

di FRANCO SCOTTONI



LE TRACCE RADAR DEL DC9 E DI DUE AIR-MALTA

La traccia 3 è dell'aereo Air Malta KM 758, mentre la traccia 12 è dell'"Air Malta KM 153" che la compagnia di bandiera dell'isola nega essere maltese

ROMA – Un aereo civile con una falsa nazionalità volava dietro il DC 9 Itavia, la sera del 27 giugno 1980, quando un missile aria-aria colpì il velivolo italiano in servizio tra Bologna e Palermo. La clamorosa notizia contenuta in un documento dell'Air Malta, indirizzato a «Repubblica», potrebbe risultare la chiave di lettura dei misteri sulla strage di Ustica. L'ipotesi di un errore del pilota del caccia aggressore secondo la quale avrebbe scambiato il Dc 9 per un altro aereo, in transito nel tratto tra Ponza e Ustica, assume, con il documento Air Malta, una notevole validità.

Nel numero di «Repubblica» del 22 novembre 1990, il giornalista Daniele Mastrogiacomo, riprendendo un brano del libro «Ustica: quel maledetto missile» ed. Atlantis ha scritto: «Gli autori, tra le tante ipotesi emerse in questi anni ne hanno considerata una nuova cioè che il Dc 9 sia stato abbattuto al posto di un altro aereo civile, dell'Air Malta che, forse, trasportava dalla Francia all'Iraq un carico il volo giornaliero KM 102 in partenza da Malta alle ore locali 19,55, diretto a Londra con arrivo alle ore 23,05. L'aeromobile come è desumibile dai piani di volo non effettua fermate intermedie». L'orario e il piano di volo dell'aereo Air Malta KM 102 destinazione Londra coincidono con i tabulati radar dell'aereo KM 758.

L'affermazione che la sera del disastro di Ustica, l'Air Malta non ha effettuato alcun volo da e per la Francia significa che l'aereo KM 153 che volava dietro il Dc 9, apparteneva ad un'altra nazione, in poche parole che era un'aeromobile «camuffato». Il dott. Borg parla di «ricostruzione della verità» e nessuno può dubitare delle sue affermazioni. A questo punto, però, si apre un grosso squarcio nell'inchiesta per la strage di Ustica.

Innanzi tutto c'è da chiedersi per quale ragione gli inquirenti e le varie commissioni che sono state costituite a livello governativo, in questi lunghi dieci anni dal disastro, non hanno mai indagato, in modo preciso, sugli aerei civili e militari che erano in volo al momento del disastro e in particolare in quelli che percorrevano da nord a sud l'aerovia Ambra 13, prima e dopo l'abbattimento del Dc 9.

Se fossero stati fatti questi accertamenti, sarebbe stato possibile scoprire che il «misterioso» aereo KM 153 non apparteneva all'Air Malta. Sarebbe stato un elemento decisivo per stabilire il movente per il quale era stato organizzato un agguato da parte di un caccia.

E' evidente che se un aereo civile «camuffa» la propria nazionalità ha qualcosa da nascondere o perlomeno è implicato in qualche operazione di carattere militare; come il trasporto di uranio o di armi o di mercenari, operazione che deve compiersi con la massima segretezza, occultando se necessario anche l'identità precisa dell'aereo adibito.

Nella perizia depositata il 16 marzo 1989 dal collegio peritale formato da Massimo Blasi, Raffaele Cerra, Ennio Imbimbo, Leonardo Lecce e Mariano Migliaccio, si fa più volte menzione dell'aereo KM 153 come appartenente all'Air Malta. A tale proposito, a pagina 178, nella tabella III H-2 vengono annotate oltre le tracce radar anche i numeri del trasponder che per i due presunti aerei di Malta sono: KM 758 = 0226 e KM 153 = 1235.

L'inchiesta per la strage di Ustica è piena di misteri ma anche di inadempienze, di superficialità e di depistaggi, operati particolarmente dai vertici dell'Aeronautica militare come si legge nella relazione della Commissione stragi presieduta dal senatore Libero Gualtieri. Quest'ultimo, in una sua intervista

LUNEDÌ 8 GENNAIO 1990
l'Unità

Tragedia del Dc9 di Ustica

Presidenza del Consiglio «Passi diplomatici inutili Il governo libico tace»

Per ben due volte il governo italiano ha chiesto a quello libico di avere notizie sulla tragedia del Dc9 di Ustica. Ma dalla Libia non è mai arrivata una risposta. Lo ricorda una nota della presidenza del Consiglio all'indomani delle accuse lanciate contro gli Usa che, secondo quanto rivelato recentemente da Gheddafi, abbatterono per errore il Dc9: nel mirino c'era il colonnello.

ROMA. Ogni volta che da Tripoli si lanciavano accuse e si annunciava la verità sulla strage di Ustica il governo italiano si è messo in moto, chiedendo notizie e prove sulle dichiarazione dei leader libici. Ma da Tripoli non è mai arrivata una risposta. È questa in sintesi la nota diffusa dalla presidenza del Consiglio, dopo le ultime dichiarazioni sulla tragedia del Dc9, fatte a Tripoli dal colonnello Gheddafi. Il leader libico, come si ricorderà, il 5 gennaio ha affermato che la tragedia era stata provocata dagli Stati Uniti che volevano ucciderlo. L'aereo personale di Gheddafi stava volando nella zona diretto in Italia per «riparazioni», ma il colonnello non era a bordo. Gli americani invece – aveva detto Gheddafi – erano convinti della sua presenza ed avevano cercato di abbattere l'aereo per ucciderlo, colpendo invece «l'aereo italiano ed un altro aereo libico».

Le nuove rivelazioni hanno riproposto l'ennesima domanda: perché i canali diplomatici tra Italia e Libia non riescono a dare risposte e fugare sospetti? La presidenza del Consiglio, in una nota, ricorda che già dopo le dichiarazioni «del maggiore Jallud nel novembre del 1988, secondo cui la Libia disponeva di prove di un coinvolgimento americano nell'incidente stesso, furono date istruzioni all'ambasciatore di Italia a Tripoli affinché richiedesse alle autorità libiche quanto risultasse loro in merito». E la nota precisa ancora che «la stessa presidenza del Consiglio dei ministri richiedeva analoghi elementi di informazione», ma da Tripoli la risposta fu che le notizie sarebbero state comunicate tramite la magistratura. Nell'ottobre scorso l'ambasciatore italiano, su incarico del giudice istruttore Bucarelli, chiese di acquisire per rogatoria le informazioni che «potessero contribuire all'accertamento della verità». Pochi giorni dopo questa richiesta, conclude la nota, la Libia fece sapere di aver deciso di istituire una commissione sulla tragedia di Ustica, e che avrebbe comunicato i risultati del suo operato. Ma il governo italiano, spiega la nota, non ne ha più saputo nulla.

giovedì 11 gennaio 1990
l'Unità

La tragedia di Ustica

Adesso all'appello mancano anche i documenti radar del centro di Martinafranca

ROMA. Sono riprese ieri a Palazzo San Macuto le audizioni della commissione Stragi sul disastro del Dc9 di Ustica. Dinanzi ai parlamentari si sono presentati il generale Giancarlo Arati, che al tempo comandava la difesa aerea meridionale nel III Roc (Regional operation center) di Martinafranca, e il maggiore Vito Patroni Griffi, responsabile della sala operativa di Martinafranca, in servizio la sera della strage.

Il III Roc è il centro nevralgico della difesa aerea del cosiddetto «fianco sud». Da esso dipendono i centri radar dell'Aeronautica, compresi quelli – tanto discussi nella vicenda di Ustica – di Marsala e Licola. Ma l'audizione di ieri non è servita a chiarire i tanti misteri ancora aperti. Anzi, ne ha fatto nascere qualcun altro.

Il primo: ai documenti di Marsala e Licola andati smarriti, mai rintracciati o quanto meno incompleti, vanno aggiunte altre due «prove» sparite: i nastri radar di Martinafranca e il brogliaccio DA1, sul quale venivano riportati manualmente i movimenti radar di quella tragica sera. Due documenti essenziali per fare riscontri con le lacunose documentazioni disponibili di Licola e Marsala. Il generale Arati si è appellato alla normativa, che prevede la distruzione dei documenti dopo alcuni mesi. E ha ricordato che la gestione del materiale dipendeva dall'allora responsabile del Roc, il gen. Romolo Mangani.

Resta il fatto che i documenti non ci sono più. È sparito anche un brogliaccio su cui il maggiore Patroni Griffi aveva riportato gli avvenimenti della sera del 27 giugno 1980. E «non sono disponibili» le registrazioni dei contatti telefonici avvenuti quella sera tra Marsala e Martinafranca a causa di «alcune difficoltà nelle trasmissioni».

Martinafranca era l'interlocutore più diretto del centro radar di Marsala. La mancanza di riscontri rende ancor più arduo l'accertamento di particolari non secondari sul traffico aereo di quella sera. Sull'identità, ad esempio, dell'aereo «zombie» che all'ora della strage volava a sud-ovest della Sicilia, e che virò verso Malta, e che resta – come ha detto il presidente Gualtieri – «un mistero da chiarire». Infine, un'altra contraddizione sul centro radar di Siracusa, che l'Aeronautica ha più volte sostenuto essere quella sera «in manutenzione». «Non era in manutenzione – hanno affermato sia Arati sia Patroni Griffi –. O almeno non lo era dopo le 21 di sera.» (l'ora della tragedia. *(ndr)*.

l'Unità
mercoledì 17 gennaio 1990

«Capimmo subito che su Ustica c'era stata una esplosione»

Che il Dc9 di Ustica era stato abbattuto da un'esplosione, lo si capì poche ore dopo. L'ha detto ieri, davanti alla commissione Stragi, il colonnello Guglielmo Lippolis, che guidò i soccorsi. Lippolis ha anche confermato che quella sera erano in volo aerei americani, circostanza smentita per anni dalla nostra difesa e dagli alleati. Ieri il giudice istruttore Bucarelli ha incriminato altri due uomini dell'Aeronautica.

VITTORIO RAGONE

ROMA. «La mattina del 28 giugno 1980, quando recuperammo i primi resti del Dc9 e i corpi che riaffioravano, pensammo subito ad un'esplosione». Il colonnello Guglielmo Lippolis, che dopo il disastro di Ustica diresse le operazioni di soccorso dal III Roc di Martinafranca, l'ha detto, ieri pomeriggio ai parlamentari della commissione Stragi.

«Alcuni sedili erano intatti – ha ricordato Lippolis – altri bruciacchiati. In alcune poltrone erano infissi brandelli di carne. Una parte dei cadaveri erano integri, altri a pezzi. L'Itavia ci fornì lo schema dell'aereo e tutti i dati tecnici del velivolo, che era stato sottoposto da poco a una revisione globale. Ci facemmo un'idea di dove era avvenuto lo scoppio: all'altezza della seconda fila di poltrone, sul lato destro, dopo il portellone».

È stata una bomba – fu la conclusione alla quale giunse Lippolis. Una convinzione che l'ufficiale – in pensione da tre anni – riferì ai magistrati di Palermo e al generale Romolo Mangani, che comandava il III Roc, e che conserva tuttora. Ma questa opinione stride con le tesi sostenute per anni dalla Difesa e dall'Aeronautica militare. L'ipotesi di una esplosione, infatti, non ebbe diritto di cittadinanza presso le gerarchie militari se non due anni dopo, quando fu sancita dalla commissione Luzzatti e dal ritrovamento di esplosivo su alcuni frammenti del Dc9.

Il colonnello Lippolis ha anche confermato la circostanza che la sera della strage era in corso attività di volo da parte di aerei Usa. Ha sostenuto però che a quei tempi era un fatto di normale amministrazione. È appena il caso di ricordare che per anni la nostra Difesa, la Nato e i governi alleati hanno escluso «nella maniera più assoluta» che nella zona del disastro di Ustica fossero presenti mezzi militari alleati, o che si stessero svolgendo esercitazioni.

Se il colonnello Lippolis ha risposto di buon grado alle domande dei parlamentari, non altrettanto può dirsi di due altri uomini dell'Aeronautica, gli ufficiali Fulvio Salmè e Adulio Ballini, che al tempo della tragedia erano rispettivamente comandante ad interim del centro radar di Marsala e responsabile della sala operativa.

Ballini e Salmè – incriminati dalla magistratura – si sono presentati in audizione libera, come testimoni, davanti alla commissione Stragi. Ma hanno rifiutato di aprire bocca, facendo valere i loro diritti di imputati nel procedimento in corso. I commissari, pur non contestando questa loro prerogativa, hanno stigmatizzato il significato politico di un silenzio che pone seri ostacoli allo svolgimento dei compiti dell'organismo parlamentare.

Mentre Ballini e Salmè tacevano, due loro colleghi si sono aggiunti alla lista degli incriminati: il colonnello Aurelio Mandes e il maresciallo Pietro Tessitore sono stati raggiunti da un mandato di comparizione del giudice Bucarelli. Saranno interrogati il 5 febbraio. Il magistrato contesta loro d'aver distrutto nel 1984 i modelli DA1 che riportavano le tracce rilevate la sera del 27 giugno 1980 dal centro radar di Licola.

venerdì 16 febbraio 1990
l'Unità

Gualtieri accusa, ma solo a metà

Il presidente della commissione Stragi, il senatore repubblicano Libero Gualtieri, ha presentato la sua «comunicazione» che fa il punto sulle indagini per Ustica. Quasi 100 pagine di accuse, interrogativi e dubbi diretti a ministri, Aeronautica e servizi segreti. Ma nelle conclusioni, tutto si sgonfia: nove anni e passa di depistaggi e ombre sarebbero da attribuire alla carenza di leggi nel campo degli incidenti aerei.

VITTORIO RAGONE

ROMA. Una ricostruzione minuziosa di quanto la commissione Stragi è riuscita ad appurare, attraverso 106 ore di audizioni e 25.000 pagine di documenti. Una cronistoria sterminata di prove consegnate in ritardo o sparite, di firme falsificate, di conflitti tra organi dello Stato. Questa è la «comunicazione Gualtieri» nelle prime 88 pagine, dalle quali partono in varie direzioni (politici, militari, servizi segreti) accuse e contestazioni puntuali e pesanti.

Poi, nelle ultime undici pagine, i fuochi d'artificio fanno «pluf». Il senatore Gualtieri si limita a prendere atto che in Italia mancano leggi che impongano regole chiare a chi conduce le inchieste sulle sciagure dell'aria. Questa carenza – è l'improbabile conclusione – ha provocato nel caso-Ustica «una serie gravissima di errori e sbandamenti».

Nella parte «descrittiva» del documento di Gualtieri, i primi dubbi fioccano sul comportamento di due esponenti socialisti, Rino Formica e Lelio Lagorio, che nel giugno del 1980 erano rispettivamente ministro dei Trasporti e della Difesa. Il primo rilasciò nell'88 un'intervista all'*Espresso*, e dichiarò che il generale Saverio Rana, responsabile del Registro aeronautico italiano, l'aveva subito informato che il Dc9 dell'Itavia era stato colpito da un missile. «Lo stesso in Parlamento – sostenne Formica –, rispondendo alle interrogazioni, affermai che l'ipotesi del missile rimaneva più forte delle altre». Davanti alla commissione Stragi il ministro ha chiarito che parlò delle «confidenze» di Rana solo al collega Lagorio.

Né il presidente della commissione d'inchiesta istituita dallo stesso Formica (l'ing. Carlo Luzzatti) né il sen. Francesco Mazzola, al tempo sottosegretario alla presidenza del Consiglio, incaricato di «vigilare» sui servizi di sicurezza, seppero mai di questi «sospetti», fa notare Gualtieri. «Non è vero – scrive il senatore repubblicano – che nelle varie udienze il ministro abbia detto che "l'ipotesi del missile rimaneva la più forte"».

La replica di Formica, ieri sera, non si è fatta attendere: «Sulla base di una indicazione del gen. Rana, non documentata ed espressa in forma dubitativa, evitai nel 1980 che il Senato commettesse l'errore di accettare la mozione Gualtieri – sì, proprio Gualtieri – che dava per scontato che l'incidente era stato provocato da un cedimento strutturale dell'aereo».

Una bordata violentissima. Tace invece Lelio Lagorio, nei confronti del quale la relazione è prodiga di interrogativi inquietanti. «In audizione – ricorda Gualtieri – Lagorio disse di non aver mai attivato i servizi segreti, e in particolare quello militare, perché..."deboli, male organizzati, privi di tecnologie"». Dalle indagini è risultato che i servizi si attivarono eccome, fino a mettersi in conflitto tra loro.

«Lagorio non poteva non sapere – sostiene Gualtieri – che il Sismi aveva avuto un ruolo assai rilevante in questa vicenda». E poi butta lì una spiegazione che fa rabbrividire: «La linea ufficiale fu quella dell'Aeronautica, e Lagorio si identificò in questa... i servizi si attivarono per conto loro per conoscere situazioni che l'Aeronautica e il ministro volevano tenere sotto controllo totale». La *linea* che, secondo Gualtieri, Lagorio abbracciò, era quella che «diffidava» i militari dall'avallare in qualsiasi modo l'ipotesi del missile-killer.

Le critiche del presidente della commissione Stragi non risparmiano i vertici militari. «L'Aeronautica acquisì fin dalle primissime ore – scrive Gualtieri – elementi che restringevano il campo delle ipotesi, e che aveva il dovere di "passare"». Mantenne invece nei confronti della vicenda di Ustica un atteggiamento «negativo ed egoistico», che si protrasse per anni: l'Aeronautica – accusa Gualtieri – «rimase in posizione di estraneità», tanto da non preoccuparsi di «conservare, almeno fino alla conclusione delle inchieste, i materiali... che nei suoi diversi centri potevano avere interesse per le indagini».

E infatti l'elenco di ciò che negli anni è stato perso o è andato distrutto è interminabile: si va dai registri Dal di Licola e Marsala su cui erano riportate le tracce radar di quella sera, alla documentazione completa del terzo Roc di Martinafranca, il centro dal quale dipende tutto il sistema di difesa aerea dell'Italia meridionale.

I ritardi nella consegna dei documenti alla magistratura, i contrasti tra il servizio segreto dell'Aeronautica (Sios) e il Sismi, gli ostacoli frapposti all'operato dei giudici, nella ricostruzione di Gualtieri appaiono come l'evidenza che «si cercò, fin dai primi mesi, di contrastare l'ipotesi missilistica, e che in questa operazione l'Aeronautica ebbe parte». Fino ad adombrare la possibilità teorica che lo stesso nastro radar di Marsala sia stato manipolato («era possibile farlo in Italia, a Borgo Piave»), e che la famosa esercitazione Synadex, che secondo i militari oscurò il radar quella sera, non abbia mai avuto luogo.

MARTEDÌ 20 FEBBRAIO 1990
l'Unità

Ustica

Ancora polemiche Pri-Formica

ROMA. «La voce repubblicana» commenta in una nota la lettera inviata ai presidenti delle Camere dal ministro Formica per «polemizzare contro il presidente della commissione Stragi, sen. Gualtieri (Pri), sulla vicenda di Ustica». «A sollevare le ire di Formica è il fatto che nel documento presentato da Gualtieri – scrive tra l'altro il quotidiano del Pri – si ricorda che egli, al momento del disastro di Ustica ministro dei Trasporti, a ben otto anni dalla tragedia rilasciò un'intervista in cui rivelò che il generale Rana a poche ore dal disastro, gli aveva comunicato la sua convinzione che il Dc9 era stato abbattuto da un missile, e che tale convinzione gli derivava dall'analisi dei tracciati radar. Formica replica a questi rilievi tentando i gettare ombre di depistaggio su Gualtieri, ma non smentisce nulla di ciò che di lui si dice nella prerelazione».

Al commento della «Voce repubblicana» ha controreplicato il ministro Formica: «Alle affermazioni della "Voce repubblicana" non rispondo per evitare polemiche oziose e devianti su una questione che, invece, è seria ed ha rilevanza istituzionale. Su di essa ho richiamato l'attenzione dei presidenti del Senato e della Camera dei deputati motivandone le ragioni».

l'Unità
VENERDÌ 2 MARZO 1990

L'Aeronautica: «Il Mig non c'era»

'ra gli uomini radar, la sera della strage di Ustica, si ›arlò o non si parlò di un Mig che incrociava in zo- ıa? Dopo le indiscrezioni pubblicate dai giornali, il iudice istruttore precisa: «Nella trascrizione delle elefonate il Mig c'è. Ma occorrono altre verifiche». 'avvocato che difende i militari: «Macché, di Mig on ha parlato nessuno». Si riunisce, in un clima di enerale indignazione, la commissione Stragi.

VITTORIO RAGONE

■ ROMA. Ieri mattina il giu- ce istruttore Vittorio Bucarelli chiamato i suoi esperti a Pa- zzo di giustizia per esamina- la perizia fonica della quale giornali avevano anticipato uni brani. Poi ha convocato onisti e ha precisato che: *a)* ndiscrezioni corrispondono testo elaborato dai periti; *b)* lla perizia alcune frasi sono ò chiuse tra parentesi. In sto modo gli esperti segna- o che alcune parti dei collo- sono soggette ad uno sfor- zo di interpretazione, perché la telefonata era disturbata da rumori di fondo. Questo vale anche per il riferimento a un misterioso Mig, che salta fuori nella conversazione tra un radarista di Marsala e un interlocutore per ora sconosciuto.

Di Mig si parla nella perizia, dunque, anche se occorrono ulteriori accertamenti. Ma a creare scompiglio è sceso in campo l'avvocato Carlo Taormina, che difende i militari del centro di Marsala incriminati da Bucarelli. Secondo Taormina nella trascrizione delle telefonate la parola Mig non c'è proprio, punto e basta. Il suono che i periti del magistrato hanno interpretato come «Mig», il perito di parte l'avrebbe tradotto così: «L'ex», cioè un riferimento all'esercitazione in corso quella sera nella base siciliana. Insomma, una perizia pirandelliana: il magistrato la legge in un modo, l'avvocato difensore in un altro. E il *caccia* compare e scompare dalle pagine a seconda di chi le consulta. Un gran brutto pasticcio. Per dipanarlo, Bucarelli è intenzionato ad individuare l'uomo che ha pronunciato la frase incriminata, ed a disporre una «superperizia».

Se sul Mig è nato un caso, nessuno ha invece messo bocca su un'altra delle anticipazioni dei giornali: quel punto cioè dei colloqui telefonici in cui si evince che l'interruzione del *wargame* Synadex di Marsala, avvenuta alle 21,22, fu poi «retrodatata» alle 21,13. Un altro punto interrogativo grande come una casa, sul quale però ieri sia il giudice sia l'avvocato Taormina hanno preferito glissare.

Stamane la commissione parlamentare Stragi si riunisce per discutere la prerelazione sul caso-Ustica presentata dal presidente Gualtieri due settimane fa. Tira aria di burrasca. Deputati e senatori sono intervenuti ieri quasi al completo, con giudizi molto duri, sull'ennesimo «giallo». Il capogruppo del Pci, senatore Macis, ha chiesto «che l'autorità politica e il ministro della Difesa intervengano perché i vertici militari collaborino alla ricerca della verità e non persistano nella contrapposizione all'attività dei magistrati e della commissione». Marco Boato, senatore *verde*, ha definito «di enorme gravità» le ultime rivelazioni: «I militari hanno mentito, e sono stati fatti mentire».

Ma ce n'è anche per i giudici. L'on. Sergio De Julio, della Sinistra indipendente, trova «inspiegabile» il fatto che essi abbiano fatto trascrivere le conversazioni telefoniche di Marsala solo dopo dieci anni. Macis definisce questa circostanza «inquietante». Il radicale Teodori chiede che «il giudice Bucarelli e il pm Santacroce rendano conto di questo ritardo». Il ministro Martinazzoli, sollecitato da più parti ad esprimersi, si rifugia nell'ironia: «Non so nulla di Ustica. Leggo poco i giornali... sono loro che sanno tutto di Ustica».

Se il ministro della Difesa non ha nulla da dire, ai commissari è giunto invece in questi giorni un dossier del capo di Stato maggiore dell'Aeronautica, il gen. Franco Pisano, che in 31 pagine espone le sue contestazioni al documento Gualtieri. Pisano chiosa punto per punto le critiche all'arma azzurra di cui la relazione è farcita, specificando e «precisando» il comportamento che l'Aeronautica ha tenuto nella vicenda.

Ma all'orizzonte del caso Ustica si profila un'altra novità. Riguarda il gen. Santucci, oggi al comando della Seconda regione aerea. Davanti a Pisano un anno fa, e poi alla commissione Stragi di recente, ha testimoniato che nel 1980, poco dopo la tragedia, incontrò a Washington, presso la Faa (Federal aviation agency, l'ente Usa per la sicurezza del volo), il generale Saverio Rana, allora presidente del Rai, il Registro aeronautico italiano. Rana è l'uomo che comunicò al ministro Formica, pochi giorni dopo la strage, il dubbio che il Dc9 fosse stato abbattuto da un missile.

Secondo Santucci Rana si recò a Washington per far esaminare agli esperti del Faa il nastro di una registrazione radar che si riferiva all'inciden di Ustica. Un atto che – insinu il generale – forse Rana com senza essere autorizzato dal magistratura, la sola intitola a detenere i nastri.

La deposizione di Santuc lancia l'ombra del sospett sull'attendibilità di Rana, e d suoi «suggerimenti» a Formic Ma in questi giorni due test monianze dagli Stati Uni sembrano smentire il generale Sono state raccolte dal Tg2 che stasera le trasmetterà ne corso d'un servizio. Langhor Bond, ex presidente del Faa dichiara di ricordare bene l'in contro con Rana. Dice che fu una visita di cortesia, che non si parlò in alcun modo di Usti ca e che Rana non aveva con sé assolutamente alcun nastro. E Paul Turner, ex perito dell'Ntsb (National transportation safety board), l'ente che effettivamente analizzò i nastri radar che riguardavano Ustica, conferma: non ha mai visto Rana in vita sua.

SABATO 3 MARZO 1990
l'Unità

Il nastro del radar di Marsala

Uno degli avvocati di parte civile della strage di Ustica ha pubblicizzato la registrazione

I familiari delle 81 vittime

«Il ministro Martinazzoli, vista la relazione Gualtieri, chieda le dimissioni di Pisano»

Si sente chiaro: «Il Tst del Mig»

Si sente a «orecchio nudo»: l'operatore radar pronuncia la parola «Mig». Dopo le polemiche di questi giorni, l'avvocato Alessandro Gamberini, difensore dell'Associazione familiari vittime della strage di Ustica, ha messo a disposizione dei giornalisti il nastro della discordia: «L'ho fatto per eliminare la confusione, dovevamo all'opinione pubblica questa informazione».

DALLA NOSTRA REDAZIONE
GIGI MARCUCCI

BOLOGNA. Un operatore radar sconosciuto chiede al collega di Marsala: «Senti, il Tst (tracciato radar, *ndr*) che fa? Lo dobbiamo mettere?». «Aspetta un momento», è la risposta. Segue una pausa, poi il centro radar di Marsala riprende la conversazione: «Devi passare con Sasso (il centro di Martinafranca ndr)». «Sì, l'ho capito, dico ma il Tst del Mig, lo mettiamo?», chiede l'operatore. Da Marsala gli dicono di attendere: «Eh... Tst? aspetta che parlo con... aspetta, eh». Trascorrono 2 minuti e 30 secondi, ed ecco la risposta: «No, niente, lascia stare!». Il primo operatore sembra seccato per l'attesa e rimprovera il collega: «E me lo potevi dire che so' rimasto col telefono...». Il suo intelocutore si giustifica: «E ho dovuto...», ma all'altro capo del filo tagliano corto: «Ok allora niente Tst». Marsala conferma, «Niente, niente». Un altro «ok» chiude il dialogo.

Questa conversazione, svoltasi alle 20,59 del 27 giugno 1980, ora in cui precipitò il Dc9 «Ih 870», decollato alle 20,08 da Bologna e diretto a Palermo, è oggi al centro delle polemiche. L'operatore radar sconosciuto pronunciò o no la parola «Mig»? C'è una registrazione chiara, anche se disturbata da rumori di fondo. Ascoltando in cuffia e a «orecchio nudo» si sente la parola «Mig» stagliarsi su sibili e interferenze. È un'illusione auditiva? Una tesi difficilmente sostenibile. Certo quel suono non può essere confuso con «l'ex» (abbreviazione di «l'esercitazione»), interpretazione proposta nei giorni scorsi dal difensore dei militari del centro radar di Marsala.

È stato l'avvocato bolognese Alessandro Gamberini, difensore dell'Associazione dei familiari delle vittime della strage di Ustica, a fare ascoltare ai giornalisti il nastro della discordia. La sua è una mossa che probabilmente imporrà una battuta d'arresto alle polemiche di questi giorni. «L'ho fatto per eliminare la confusione – ha dichiarato –, la parola "Mig" è stata pronunciata e di questo noi intendiamo chiedere una spiegazione. Non vogliamo procedere per suggestioni, ma per fatti certi. Per questo abbiamo ritenuto di dovere all'opinione pubblica questa informazione».

«La verità è una sola, ma le menzogne sono troppe – ha commentato Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione –, la classe politica, intendo il ministro della Difesa e il governo, deve intervenire. Ormai non può più sottrarsi, se non vuole cadere nel ridicolo. Non si può permettere che un avvocato possa dire tranquillamente "ex" al posto di "Mig". L'opinione pubblica non è fatta di mentecatti e di deficienti».

Quella esibita ieri da Gamberini è la copia estratta dalla bobina originale registrata la sera della strage di Ustica. I periti, che nei giorni scorsi hanno consegnato la trascrizione al giudice istruttore Bucarelli, hanno messo tra parentesi la parola «Mig». «Solo per segnalare una minore certezza fonica, che in quel punto passa dal 100% al 95%», ha detto ieri Gamberini. «Se avessero ritenuto possibili altre interpretazioni – ha aggiunto – le avrebbero sicuramente segnalate nella trascrizione. E lo stesso avrebbero fatto se avessero ritenuto la parola incomprensibile». A questo, secondo Gamberini, bisogna aggiungere che mai il consulente di parte degli imputati ha contestato la presenza della parola «Mig» nella conversazione.

«A noi le ipotesi non interessano – dice l'avvocato – le registrazioni delle conversazioni andranno eventualmente confrontate con quelle dei tracciati radar. Ma riteniamo scorretto mettere in dubbio, con affermazioni che hanno le gambe corte, che quella parola sia stata pronunciata».

Ma c'è un altro argomento che, almeno apparentemente, può sbarrare la strada alle polemiche e facilitare la ricostruzione dei fatti. I centri radar che la sera del 27 giugno '80 erano direttamente interessati al passaggio del Dc9 erano quattro: Marsala, Siracusa, Licola, Martinafranca («Sasso» nel gergo degli operatori). Dalla registrazione si deduce facilmente che l'operatore sconosciuto in contatto telefonico con quello di Marsala non era di Martinafranca («Senti, devi passare con Sasso»). Quindi parlava da Licola o da Siracusa. Accertare chi fosse in servizio in questi due centri alle 20,59 del 27 giugno '80 non dovrebbe essere difficile.

Gli avvocati di parte civile, infine, dichiarano che «Martinazzoli non può esimersi, anche sulla base della prerelazione Gualtieri, dal sollecitare le immediate dimissioni del generale Pisano».

SABATO 3 MARZO 1990
l'Unità

«Poco prima della tragedia intercettato un aereo ostile»

Mentre a Bologna l'ascolto diretto delle telefonate del centro radar di Marsala scioglieva il presunto mistero del Mig, a Roma si stava concludendo la seduta della commissione parlamentare sulle Stragi, riunita per discutere la relazione del presidente Gualtieri. Dall'on. De Julio (Sinistra indipendente) un'altra rivelazione: poco prima della strage, un *caccia* amico si levò in volo per intercettare un aereo misterioso.

VITTORIO RAGONE

ROMA. Polemiche accese, aspra divisione tra la sinistra e la Dc su come vada giudicato il comportamento dei vertici dell'Aeronautica e su quale bilancio la commissione Stragi deve cominciare a trarre dai suoi lavori su Ustica. In due ore di riunione (aggiornata poi a martedì prossimo) i parlamentari si sono dati battaglia. E sono anche emerse alcune significative novità. Vediamo le principali.

Il generale Rana. La famiglia del generale Saverio Rana, presidente nell'80 del Rai (Registro aeronautico italiano), ha chiesto di essere ascoltata dalla commissione Stragi. La vedova del generale, Gaetana Spadavecchia, e le figlie Lucrezia, Ippolita e Rossana hanno scritto a Gualtieri: sono in possesso di «riscontri oggettivi probanti e di vari altri elementi» che possono aiutare l'indagine parlamentare.

L'aiuto che la famiglia Rana potrà dare è relativo a una vicenda che riguarda direttamente il congiunto, morto 5 anni fa. Il gen. Rana, sin dai primi giorni dopo la strage, confidò al ministro Formica il suo sospetto che il Dc9 Itavia fosse stato abbattuto da un missile. Ma l'anno scorso un alto esponente dell'Aeronautica, il gen. Giorgio Santucci, oggi capo della II Regione aerea, intervenne nella vicenda con una «testimonianza spontanea».

In due occasioni, davanti al capo di Stato maggiore dell'arma azzurra, il gen. Pisano, e davanti alla commissione Stragi, Santucci raccontò che nell'80, quando era addetto militare a Washington, incontrò il gen. Rana presso la Faa, l'ente Usa per la sicurezza del volo. Rana aveva con sè -ha testimoniato Santucci- un nastro radar relativo a Ustica che intendeva far interpretare dagli esperti americani. Era accompagnato da un funzionario del Rai italiano che Santucci dice di non conoscere. Il generale lascia capire che trova strano che Rana se ne andasse in giro con nastri sequestrati dalla magistratura.

Santucci era già stato smentito ieri dai giornali: l'ignoto «funzionario Rai» è Vittorio Fiorini, capo delle certificazioni del Rai: «Santucci mi conosce da quando era scapolo, e andavamo insieme ad Ostia», ha dichiarato, precisando che il viaggio a Washington con Rana fu solo una «visita di cortesia». La stessa versione fornita a un inviato del Tg2 dall'ex presidente del Faa, Langhorn Bond, e da un altro esperto americano, Paul Turner. Niente nastri vagabondi, dunque. Ed è quanto la famiglia Rana scrive a Gualtieri: «Nei suoi viaggi effettuati nel 1980 negli Stati Uniti», Rana «non recò mai con sè, a nessun titolo, nastri radar relativi a Ustica».

Il documento Sios e l'intercettazione. Dalle dichiarazioni dell'on. Sergio De Julio, della Sinistra indipendente, sono venuti alla luce altri due episodi. Il primo riguarda un documento del servizio di sicurezza dell'Aeronautica, il Sios, che risale alla sera della strage. E' protocollato fra i fascicoli a disposizione dei parlamentari, ma è l'unico che i militari non hanno mai consegnato. La data del documento smentisce il capo di Stato maggiore dell'Aeronautica, secondo il quale il Sios non si attivò immediatamente dopo la tragedia. De Julio ha rivelato anche qualcos'altro: da una analisi di nastri radar che non sono stati dati ai periti giudiziari (Poggio Ballone ?», risulta che la sera di Ustica a nord ovest e a sud est della Sicilia c'erano due aerei «zombie», cioè aerei non alleati, e che intorno alle 20,30, circa mezz'ora prima della strage, nei confronti di uno degli «zombie» venne avviata un'azione di intercettazione. Nella zona -ha rivelato ancora De Julio- da mezz'ora prima a mezz'ora dopo il disastro c'erano almeno 7 o 8 aerei classificati dai radar come 46, cioè «amici», ma senza i codici di identificazione del transponder di bordo, quindi presumibilmente aerei militari.

Le polemiche. A sinistra le opinioni sono molto nette. L'on. Francesco Macis, capogruppo del Pci, ha definito «inammissibile e censurabile, dannoso per il prestigio delle Forze armate» il fatto che il generale Pisano abbia inviato al presidente Gualtieri un blocco di *controdeduzioni* che riguardano l'atteggiamento tenuto dall'Aeronautica nella vicenda. Il *verde* Boato ha detto che Pisano avrebbe fatto meglio a «riservare quanto ha da dire alla sede più propria, cioè a quando tornerà qui in commissione». Sulla stessa prerelazione Gualtieri sia i comunisti, sia De Julio, sia Boato hanno chiesto che le conclusioni siano incisive e nette, e mettano in luce l'intreccio di responsabilità politiche, militari e dei servizi che hanno consentito un decennio di buio sulla tragedia di Ustica, che l'on. Bellocchio (Pci) ha definito «un atto di guerra aerea». Sulla sponda opposta il capogruppo Dc, sen. Toth: «Pisano fa bene a difendersi». E insieme al collega Manfredi Bosco non nasconde soddisfazione per un documento, la relazione Gualtieri, che proprio nelle conclusioni sembra concedere a tutti, politici e militari, il beneficio del dubbio.

l'Unità
DOMENICA 4 MARZO 1990

Mancano le registrazioni di alcune linee del centro radar di Marsala.
Vicenda Rana, una lettera-smentita del gen. Santucci

Ustica, il black-out telefonico

I magistrati confermano che nelle telefonate del centro radar di Marsala, la sera della strage di Ustica, la parola «Mig» si sente ben chiara, e programmano nuovi accertamenti: per alcune linee telefoniche della base siciliana mancano le registrazioni. Non si riesce a ricostruire il quadro di tutte le comunicazioni che ebbero luogo con gli altri siti radar. Vicenda-Rana, una lettera di smentita del gen. Giorgio Santucci.

VITTORIO RAGONE

ROMA. Una lettera di 39 righe indirizzata al capo di Stato maggiore dell'Aeronautica, gen. Franco Pisano, alla commissione parlamentare Stragi, al giudice istruttore dell'inchiesta su Ustica, Vittorio Bucarelli, e al pm Giorgio Santacroce. Così il generale di squadra aerea Giorgio Santucci, comandante della II Regione, ha risposto ieri ai tecnici statunitensi che l'hanno smentito a proposito d'un viaggio negli Usa del gen. Saverio Rana, l'uomo che per primo, nel 1980, parlò dell'ipotesi-missile al ministro dei Trasporti Formica.

Santucci conferma «l'assoluta e totale veridicità» della testimonianza che rese l'anno scorso davanti al generale Pisano e ai parlamentari. In sostanza, l'alto ufficiale ha sostenuto che qualche tempo dopo la tragedia incontrò a Washington il gen. Rana, presidente del Rai (Registro aeronautico italiano), che avrebbe portato con sé un nastro radar riguardante il disastro di Ustica. Rana avrebbe chiesto ad esperti del Faa, l'ente Usa per la sicurezza del volo, di decodificare il nastro, e sarebbe stato accompagnato da un funzionario del Rai, del quale Santucci non ricorda l'identità.

Ma l'ex presidente del Faa, Langhorne Bond, e un altro funzionario, Paul Turner, hanno riferito al Tg2 che nessuno esaminò per conto di Rana nastri radar attinenti Ustica, e che quella del generale, effettuata ai primi di ottobre dell'80, fu una «visita di cortesia». Particolari confermati dalla famiglia Rana, che ha chiesto di essere ascoltata dalla commissione Stragi. Il funzionario del Rai che Santucci dice di non ricordare, l'ing. Vittorio Fiorini, sostiene invece che il generale lo conosce molto bene.

Ora il comandante della II Regione aerea risponde che «il malinteso, per così dire, che ha messo in dubbio la veridicità della mia testimonianza, è derivato dal fatto che i familiari del gen. Rana, l'ing. Fiorini e i tecnici americani... si sono riferiti ad un viaggio effettuato dal gen. Rana a Washington nell'ottobre dell'80. Invece il viaggio a cui io mi sono riferito fu effettuato dallo stesso generale Rana prima del 10 settembre 1980».

Santucci cita come testimone della data e di «altri particolari della deposizione» un ufficiale: il colonnello Giorgio Sala, addetto aeronautico aggiunto a Washington, al quale subentrò in quei giorni il col. Roberto Caminiti. È prevedibile a questo punto un confronto tra il generale e coloro che lo smentiscono, non solo in commissione Stragi ma anche in sede giudiziaria.

Su quest'ultimo fronte, va rilevato che ieri i magistrati Santacroce e Bucarelli hanno ascoltato la bobina telefonica con la famosa espressione «il Tst del Mig» che tante polemiche ha sollevato negli ultimi giorni, confermando che la parola Mig c'è, e si sente ben chiara. Ciononostante l'avvocato Carlo Taormina, che difende i militari incriminati, continua a sostenere che la parola contestata finisce, nella registrazione, con la lettera x. I magistrati hanno disposto un esame spettrografico.

Ma il pm Santacroce si appresta a chiedere a Bucarelli una serie di altri passi: innanzitutto la ricostruzione del quadro completo delle linee telefoniche attive quella sera nella sala operativa del centro radar di Marsala. La difesa dei militari fa notare infatti come nelle telefonate disponibili non vi sia traccia delle chiamate che secondo il maresciallo Carico (l'unico fra loro che ha sostenuto d'essersi subito accorto della perdita dell'aereo e di aver avvisato il superiore) partirono per altri centri radar. Il punto è che di alcuni telefoni della sala non esistono registrazioni, e così di altre chiamate in arrivo e in partenza che furono effettuate quella sera nei momenti di maggior concitazione. Santacroce vuole anche verificare se esistevano linee *calde* di cui non si ha notizia.

Si va infine verso una nuova tornata di interrogatori che riguardano sia il maresciallo Carico sia gli altri uomini dell'Aeronautica già messi a confronto con lui. E saranno probabilmente ascoltati anche gli ufficiali Patroni Griffi e Ballini, che concordarono l'interruzione dell'esercitazione Synadex.

Mercoledì 14 marzo 1990
l'Unità

Mig di Ustica, nuova perizia

«Fermare o no i lavori?» Divisi gli uomini della Dc in commissione Stragi

ROMA. La richiesta che la commissione Stragi fermi i lavori sul caso-Ustica, in attesa che la magistratura concluda la sua inchiesta; la riproposizione della tesi secondo la quale il Dc9 dell'Itavia fu abbattuto da una bomba. È il «contributo» che nella seduta di ieri hanno dato al dibattito due parlamentari dc, rispettivamente l'on. Pier Ferdinando Casini e il sen. Manfredi Bosco. La commissione discuteva il documento approntato dal presidente Libero Gualtieri; se ne tornerà a parlare venerdì, quando lo stesso Gualtieri replicherà.

Casini ha giudicato «importanti» alcuni elementi della prerelazione, riducendo in sostanza ad «inadeguatezze e pressappochismo» le eventuali responsabilità di politici, militari e 007 nella torbida vicenda di Ustica. E ha chiesto che al più presto l'ufficio di presidenza approntì un documento da portare in aula, per evitare «il rischio di continuare in interminabili audizioni, fuori da ogni ordine metodologico, e di stabilire un canale parallelo al lavoro della magistratura».

Il sen. Manfredi Bosco ha riproposto un vecchio rapporto del Rarde, l'istituto britannico addetto alla ricerca sugli armamenti, che andrebbe a sostegno della tesi della bomba a bordo. L'on. Luigi Cipriani (Dp), ricordando i molti aspetti ancora non chiariti del «giallo» Ustica, ha fatto notare a Bosco che proprio «il suo smodato agitarsi per arrampicarsi sugli specchi è la migliore dimostrazione che l'aeronautica ha molto da nascondere». Il terzo esponente democristiano intervenuto nel dibattito, il sen. Lipari, ha contestato la volontà di Casini di «chiudere le indagini della commissione». «Ci sono stati dei comportamenti dell'aeronautica – ha aggiunto – che non si comprendono», e «significative connivenze».

Mentre la commissione Stragi continuava il dibattito a palazzo San Macuto, al palazzo di giustizia i magistrati Bucarelli e Santacroce affidavano a due periti fonici gli esami spettrografici sulla bobina telefonica del centro radar di Marsala che contiene la famigerata parola «mig». Gli esperti hanno sessanta giorni di tempo per stabilire l'esatta interpretazione delle frasi pronunciate quella sera dai radaristi e per accertare se i nastri siano stati in qualche modo manomessi.

Nel frattempo, i legali che rappresentano i familiari delle vittime del Dc9 hanno chiesto ai magistrati di compiere una serie di nuovi atti istruttori. In particolare l'acquisizione di un codice, il «booknumber», la cui esistenza si evince dall'esame delle conversazioni di Marsala; dei nastri delle operazioni radar compiute nei centri di osservazione o di comando di Siracusa, Martinafranca e Poggio Ballone; dei nastri magnetici contenenti le registrazioni terra-bordo-terra dei centri suddetti, nonché di quello di Licola; del rapporto di sala operativa fatto a Marsala il giorno della strage dal capitano Adulio Ballini, capo controllore.

Gli avvocati hanno anche espresso il timore che se l'inchiesta si prolungherà ancora (la nuova perizia è attesa per il 5 aprile) potrebbe scadere il termine (24 ottobre) entro il quale, secondo il nuovo codice di procedura penale, essa dovrebbe essere conclusa. In tal modo, sarebbe difficile per la magistratura portare a giudizio i militari incriminati. I lievi reati che infatti sono per ora contestati (soppressione di atti veri e falsità materiale) finirebbero prescritti o amnistiati.

□ *V.R.*

l'Unità
MERCOLEDÌ 28 MARZO 1990

Convegno a Bologna «Strage di Ustica Troppe connivenze»

BOLOGNA. L'impegno a superare connivenze e coperture è stato ribadito dalla presidente dell'Associazione familiari vittime di Ustica, Daria Bonfietti, da due componenti della commissione parlamentare Stragi, gli onorevoli Sergio De Julio (Sinistra indipendente) e Niccolò Lipari (Dc), e dal sindaco di Bologna, Renzo Imbeni, durante un convegno organizzato a Bologna dai familiari delle vittime della strage del Dc9. Al convegno non è potuto intervenire, perché indisposto, il senatore Libero Gualtieri, presidente della commissione Stragi. Ma nonostante la sua assenza, Gualtieri è stato al centro del dibattito.

Molti gli intervenuti sulla sua prerelazione, una sintesi del lavoro svolto finora dalla commissione. Tutti d'accordo sulle prime 95 pagine, in cui vengono puntigliosamente ricostruite le disfunzioni degli organismi che avrebbero dovuto indagare sulla strage.

Ma le ultime due pagine, in cui, sostanzialmente, Gualtieri indica la causa di tutto nella mancanza di una legislazione chiara sull'infortunistica aerea, destano perplessità. «Sono deludenti – ha detto De Julio –. È difficile pensare che le abbia scritte lui, evidentemente è stato sottoposto a pressioni».

De Julio ha chiarito che a suo avviso le pressioni sono derivate dal fatto che «alcuni esponenti della commissione sembrano essere portavoce dell'aeronautica militare; si farebbe un'offesa all'intelligenza di Gualtieri se si decidesse che le conclusioni della prerelazione sono sue».

L'UNITÀ

- 3 MAG. 1990

Un documento Selenia sui radar di Ciampino crea dubbi sul missile in due degli esperti

Strage di Ustica Spaccatura fra i periti

C'è una spaccatura fra i periti della commissione Blasi, incaricati dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli di precisare meglio quale tipo di missile abbia abbattuto il Dc9 di Ustica. Una nuova taratura degli impianti radar di Ciampino, fornita dalla Selenia, mette in forse la certezza che quella sera, al momento della tragedia, i radar abbiano registrato la presenza di un «caccia». E la commissione è divisa.

ROMA. C'è divisione, anzi una spaccatura nel collegio dei periti napoletani guidati dall'ingegner Massimo Blasi, che è stato incaricato dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli di identificare con maggior precisione il tipo di missile che abbattè il Dc9 Itavia su Ustica? Sembra di sì, a giudicare dalle indiscrezioni che circolano ormai da alcune settimane, e che sono state riprese ieri con rilievo dai telegiornali, e nell'ultimo numero dell'*Espresso*.

Il punto del dissenso sarebbe di portata tale da mettere in discussione particolari non marginali della prima «perizia Blasi», quella che nel marzo dell'89 indicò in un missile la causa della tragedia del Dc9 Itavia. Un anno fa, pur tra discussioni molto accese, i cinque tecnici della commissione giudiziaria (i professori Blasi, Lecce, Imbimbo, Migliaccio e Cerra) raggiunsero l'unanimità sul documento finale.

In questa seconda tornata di analisi e prove, lo scenario è mutato: la commissione sarebbe spaccata in due. Da una parte tre dei commissari, convinti che l'ipotesi del missile resti la più convincente, sulla base delle evidenze a loro disposizione. Dall'altra i due restanti ingegneri della commissione.

Il punto principale del contendere riguarda le tracce radar che furono registrate, la sera della tragedia, dagli impianti Selenia e Marconi del centro di controllo di Ciampino. L'esame di quelle tracce, affidato prima ad esperti della Selenia, poi a tecnici dell'Itavia e infine al National transportation safety board statunitense, vide affermarsi sulle altre una interpretazione di cui fu portavoce il superesperto americano John Macidull: alcuni plots precedenti e successivi alla sciagura, correlati fra di loro, fornirono le coordinate di un oggetto volante che ad altissima velocità attraversava da est ad ovest la rotta del Dc9 al momento in cui l'aereo di linea si disintegrava.

Naturalmente, non è solo su quelle tracce radar che si regge la conclusione raggiunta un anno fa dai periti. Sono almeno una trentina i particolari che portano al missile, e la maggior parte sono usciti confermati dal lavoro aggiuntivo commissionato dal dottor Bucarelli. Ma sulla questione dei radar di Ciampino si è appuntata l'attenzione dell'Aeronautica militare, e in particolare del colonnello Di Marco, perito di parte degli ufficiali del centro radar di Marsala incriminati dal giudice, e responsabile nella Selenia del programma missilistico Spada-Aspide.

Qual è la novità? Nel gennaio di quest'annò, il col. Di Marco presenta alla commissione Blasi un documento che corregge i valori di taratura dell'estrattore Selenia di uno dei radar di Ciampino. L'estrattore è quel componente che combina i dati di vari impianti radar e fornisce una media bilanciata. A seconda del modo in cui è regolato, influenza le modalità di identificazione di un oggetto che viene a portata del radar.

Il nuovo documento Selenia mette dunque in discussione l'interpretazione dei dati radar di Ciampino affermatasi nel corso degli anni: i plots registrati dopo la tragedia sarebbero frammenti del Dc9, quelli registrati prima sarebbero dei falsi echi, delle risposte spurie dell'impianto.

Su questa duplice interpretazione i periti si stanno dividendo. Ed è certo singolare che solo oggi, dopo dieci anni, vengano fuori correzioni tecniche tali da rimettere in discussione il lavoro di anni. D'altra parte, nemmeno questo è scontato: pur con i nuovi valori, eccepiscono alcuni dei periti, la conclusione che porta al missile resta impregiudicata.

mercoledì 16 maggio 1990
l'Unità

Ustica

Commissione Stragi Fuga dc

ROMA. Una replica asciutta e serrata, che ha riconfermato punto per punto il giudizio negativo su come alcuni apparati dello Stato – in primis l'Aeronautica – hanno boicottato e ritardato la ricerca della verità sulla tragedia di Ustica. Così il presidente della commissione Stragi, il sen. Libero Gualtieri, ha chiuso ieri pomeriggio una prima fase dei lavori dell'organismo parlamentare, chiedendo l'invio alla Camera della «prerelazione» sull'indagine, e la messa a punto di nuove audizioni. Ma una decisione operativa è stata resa impossibile dalla fuga dei democristiani, che hanno disertato (insieme al componente socialista) la successiva riunione dell'ufficio di presidenza, incaricato di mettere a punto il programma dei prossimi impegni. «I democristiani – ha denunciato il senatore comunista Francesco Macis – hanno scelto ancora una volta la strada dell'insabbiamento dell'inchiesta. L'ostruzionismo su Ustica segue quello della scorsa settimana per coprire le responsabilità di Gava sul caso Cirillo. E' una posizione debole che ci auguriamo venga isolata e battuta in commissione».

La fuga dc si spiega con la nettezza della posizione espressa da Gualtieri. Il presidente ha ricostruito dieci anni di indagini, interferenze e responsabilità, condannando fra l'altro il fatto che la prima commissione d'inchiesta sul disastro non ottenne, nell'82, i fondi per riportare alla luce l'aereo, e l'isolamento in cui è stata lasciata per anni la magistratura. «La distruzione dei documenti radar avvenuta in molti centri dell'Aeronautica» – ha detto ancora Gualtieri – è «inaccettabile». Quanto alla polemica bomba-missile, Gualtieri ha chiarito che ai fini dei compiti della commissione – accertare se vi siano state carenze o deviazioni nel comportamento di apparati dello Stato o organi istituzionali – il dilemma non muta i termini della questione.

Giovedì 31 maggio 199
l'Unità
BOLOGNA

STASERA BOLOGNA IN TV

Appuntamento in Comune alle 20.30 per partecipare alla trasmissione con i familiari delle vittime

Non insabbiate Ustica

A Samarcanda dalla Sala Rossa

Questa sera a «Samarcanda» si parla del «caso Ustica», alla luce dei nuovi e inquietanti sviluppi dell'inchiesta. Alle 20.30, in diretta dalla Sala Rossa del Comune di Bologna, è previsto un collegamento con Daria Bonfietti, presidente dell'associazione vittime di Ustica, Renzo Imbeni, Franco Piro e rappresentanti dell'Associazione 2 agosto. I familiari delle vittime delle stragi invitano tutti i bolognesi a partecipare.

ANDREA GUERMANDI

BOLOGNA. «Nessuno ha contestato i risultati delle perizie. E soprattutto nessuno dei sei periti ha parlato di bomba». È Daria Bonfietti, presidente dell'associazione familiari delle vittime di Ustica, che parla. «Non riesco a non ripetere che siamo alla follia pura. Oppure che ci sia qualcuno che vuole insabbiare la verità».

Dieci anni dopo la «verità» sulla tragedia di Ustica sembra allontanarsi. Il fronte dei periti si è incrinato, ma nessuno di loro - lo ha ammesso anche l'ingegner Pardini della Selenia (che ha stretti legami con l'aeronautica) - ha parlato di bomba. «Noi - ha dichiarato ieri al Corriere della Sera - ci siamo limitati soltanto a studiare il tracciato del radar e il radar non può certo spiegare quanto è accaduto. Ma la nostra perizia non parla di bomba». Eppure la «versione deformata» è minato il missile - scomodo, troppo scomodo per alcuni - non restava che far credere alla bomba a bordo del Dc9, esploso nei cieli di Ustica.

Per cercare di fare chiarezza questa sera «Samarcanda», il settimanale del Tg 3, si occuperà del «caso Ustica». Nel corso della trasmissione è previsto, a partire dalle 20.30, un collegamento con la Sala Rossa del Comune di Bologna. Interverranno Daria Bonfietti e i familiari delle vittime, rappresentanti dell'Associazione 2 agosto, il sindaco Renzo Imbeni e l'onorevole Franco Piro. Da Milano parteciperà alla trasmissione l'onorevole Ombretta Fumagalli Carulli, della commissione giustizia della camera e da Roma, in studio, l'onorevole Cesare Salvi, responsabile del Pci per i problemi istituzionali. È prevista, infine, la presenza di un rappre-

tare e di un perito.

«Speriamo intervengano - dice Daria Bonfietti - perché abbiamo molte cose da chiarire. E speriamo intervengano tanti cittadini bolognesi, in diretta dal loro comune, affinché la verità non venga ancora nascosta».

«Io - prosegue Daria Bonfietti - non ho ancora letto la perizia, ma non riesco proprio a capire perché, non avendo analizzato reperti nuovi, si debba cambiare la verità. I pe-

sioni diverse da quelle che avevano tratto in passato. Del resto nessuno di loro ha parlato di bomba. È piuttosto l'aeronautica, che non vuole esssere coinvolta, che manovra... I missili, loro lo sanno meglio di me, possono essere lanciati anche a chilometri di distanza. La traccia rilevata sul radar era quella di una bomba? Nessuno lo ha sostenuto. In questa grande confusione si avvantaggia solamente il partito della non verità. E come sempre in

realtà con le parole, coi sospetti, con le falsità.

Questa sera saremo a "Samarcanda" per capire chi e perché sta manovrando. Bisogna andare avanti a dieci anni di distanza per smascherare chi tenta di spostare l'attenzione. Il radar ha visto qualcosa e non era certamente una bomba. Nelle perizie precedenti nessun punto è stato contestato. Missile era e missile è. Se invece fosse stata una bomba vogliamo le prove concrete, non illazioni per tranquillizzare qualcuno».

L'istruttoria verrà chiusa entro il 24 ottobre. Questo è stato promesso dal giudice Bucarelli, che si è impegnato a rispettare i termini previsti dal nuovo codice. Nel corso della trasmissione, se saranno presenti rappresentanti dell'aeronautica, sarà forse possibile chiarire anche la perizia fonica delle comunicazioni telefoniche del radar di Marsala, consegnate l'altro ieri dal giudice Bucarelli, quella in cui si sentiva un militare pronunciare la parola «Mig».

Intanto da Roma i legali di parte civile si sono appellati al presidente Cossiga e al Csm affinché verifichino se ci sono state pressioni dei militari per far cambiare versione delle perizie. Alla Sala Rossa l'accesso sarà libero per tutti i bolognesi che vorranno seguire da vicino

l'Unità
GIOVEDÌ 31 MAGGIO 1990

Seicento pagine di perizia, due tesi contrapposte: quella della bomba e quella del missile
Ma tre esperti su cinque parlano di una testata «continous rod» e di un altro caccia nascosto dietro al Dc 9

«C'era un terzo aereo quella sera su Ustica»

Seicento pagine di perizia per arrivare a due tesi contrapposte. Secondo gli ingegneri Imbimbo, Lecce e Migliaccio, il Dc 9 di Ustica fu abbattuto da un missile da guerra«continous rod». Non solo: c'era anche un terzo aereo quella sera sul luogo del disastro. Per Blasi e Cerra, in linea con gli esperti della Selenia e della Snia-Bdp, non c'erano invece nè caccia nè missili. Perciò fu una bomba.

ANTONIO CIPRIANI

ROMA. «Emerge come evidenza fondamentale che l'ipotesi dell'esplosione esterna spiegata e motivata nella relazione del marzo 1989, oggi non può essere presa in considerazione come l'ipotesi probabile». Iniziano così le «conclusioni» della relazione peritale firmate dagli ingegneri Massimo Blasi e Raffaele Cerra, i due esperti che con il loro clamoroso «dietrofront» hanno sostanzialmente chiuso il caso Ustica. Poche righe di premessa per dire che le precedenti certezze «conducono inequivocabilmente verso l'ipotesi dell'esplosione interna». E la bomba dov'era? «La parte mancante dell'aereo (quella non recuperata in mare ndr) è sicuramente quella dove l'ordigno doveva essere stato deposto». Un cambiamento radicale di opinioni basato, scrivono i due periti, sui nuovi elementi emersi nel processo, sugli studi, cioè, della Selenia, sugli studi del Rarde inglese e sulla relazione dell'ingegnere Luciano Spoletini, un esperto in esplosivi della Snia-Bdp di Colleferro.

C'era un caccia-killer? Questa era la prima domanda che i giudici avevano chiesto al collegio peritale. Blasi e Cerra, basandosi sulla ricerca della Selenia, hanno risposto che quella sera, oltre al Dc 9 non volava nessuno. E le tracce segnalate dal radar di Ciampino, che incrociano il velivolo Itavia? Rottami del Dc9 schizzati via dopo l'esplosione. Una tesi assolutamente rigettata da Migliaccio, Imbimbo e Lecce che rilevano come le prime tracce dell'aereo «estraneo» compaiano 90 secondi prima dell'incidente e scompaiano cento secondi dopo, «probabilmente a causa di una rapida manovra di salita», scrivono i periti. D'altra parte, dicono ancora i tre, possibile che i rottami potessero viaggiare in linea perfettamente retta?

Due ipotesi: missile o bomba. Bomba, è la tesi di Cerra e Blasi. Perchè «è scaturito che nessuna testa di guerra per uso missilistico aria-aria è compatibile con tutti gli elementi di certezza che sono scaturiti dalle indagini». Gli altri tre esperti d'ufficio, invece, definiscono così il missile: «A medio raggio, con testa a guida semiattiva, a raggi infrarossi, di tipo avanzato. Se non si tratta di Sidewinder aim 9 B, escluso dal Rarde e dall'ingegner Spoletini per il tipo di frammentazione della testata, c'è però la possibilità che si tratti di un «continous rod», un'arma non in possesso dell'aeronautica italiana. Questo tipo di missile agisce su superfici abbastanza limitate, abbattendo l'aereo per la potenza dell'energia trasferita sulla superficie del bersaglio. Assolutamente compatibile, dunque, con quello che presumibilmente potrebbe aver abbattuto il Dc 9 dell'Itavia. D'altra parte - e lo evidenziano nelle conclusioni i periti Migliaccio, Imbimbo e Lecce - anche i dati registrati dal *Cockpit voice recorder* fanno capire che alcuni rumori della registrazione si riferiscono all'impatto di un missile con l'Itavia.

Un terzo aereo su Ustica. L'ipotesi di un duello aereo sul cielo italiano, che possa aver causato l'abbattimento del Dc 9, non è del tutto scartata dalla relazione peritale. Ne parlano dettagliatamente i tre periti che parlano del missile come causa del disastro. «Si fa notare - scrivono - che esiste una sia pur debole possibilità che nell'area e al momento dell'incidente fosse coinvolto un terzo velivolo, di relativa piccola sezione radar, che percorreva la stessa rotta del Dc 9, ad una quota superiore od inferiore non stimabile, apparso in vista al solo radar Selenia dopo l'incidente per qualche battuta».

Il centro radar di Marsala. I periti hanno potuto anche analizzare tutte le operazioni compiute la sera del disastro nella sala operativa del Cram di Marsala. La «Synadex», per esempio, la famosa esercitazione simulata che avrebbe causato lo spegnimento dei radar automatici. Secondo i tecnici dell'Itav il nastro che è agli atti, «non è lo stesso utilizzato la sera del 27 giugno 1990». Comunque, conclude il documento, i militari davanti al video devono aver visto almeno due plots che dovevano far capire che l'aereo stava precipitando. A riprova ci sarebbe anche uno spostamento manuale della traccia del Dc 9. Sulle telefonate registrate nel centro operativo di Marsala, l'altro ieri sono state consegnate dai periti Giovanni Ibba e Andrea Paoloni, le risposte alla famosa frase «contestata» detta da un aviere a un interlocutore sconosciuto: «Il tst del Mig lo mettiamo?» Gli esperti sono arrivati alla conclusione che, con buona probabilità, la parola detta è proprio «Mig».

La Selenia, intanto, tirata in ballo dagli avvocati di parte civile per aver «ispirato» il dietrofront dei due periti, è passata al contrattacco: «Gli ausiliari sono dipendenti della Selenia, ma il loro contributo all'inchiesta è stato richiesto "ad personam" sulla base della loro competenza tecnica. D'altra parte, essendo Selenia la principale azienda italiana nel campo dei sistemi radar, è naturale che annoveri le forze armate tra i propri principali clienti». I sindacati confederali dei trasporti, invece, si sono rivolti alla magistratura ritenendo che così come stanno andando le cose le indagini «tendono verso l'insabbiamento piuttosto che verso l'accertamento della verità». E l'avvocato degli ufficiali dell'aeronautica, Carlo Taormina, ha chiesto ai giudici una ennesima, perizia.

Sabato 2 giugno 1990
l'Unità

Il procuratore capo della capitale accusa il titolare dell'inchiesta Vittorio Bucarelli che aveva i tracciati di Poggio Ballone

Il magistrato aveva anche l'elenco dei militari in servizio al radar I tracciati potrebbero essere finiti nelle mani dei servizi segreti

«Un giudice la chiave di Ustica»

L'inchiesta diventa un «caso», la parola al Csm

Si accende la polemica giudiziaria sul «caso Ustica». «La chiave per capire è Bucarelli», ha sibillinamente accusato il procuratore capo di Roma, Giudiceandrea. I tracciati di Poggio Ballone, neanche fatti analizzare ai periti dal giudice istruttore e rimasti nei cassetti, rappresentano l'ultimo episodio inquietante e poco chiaro della storia. Certo è che sono diversi da quelli ufficiali consegnati dal radar di Marsala.

ANTONIO CIPRIANI

ROMA. Nastri radar manipolati, altri fatti sparire oppure tenuti nei cassetti dai giudici che indagano. Sono gli elementi dell'inchiesta insabbiata sul disastro di Ustica. Ritardi, negligenze, indagini mai fatte: tanto da far perdere le staffe persino al procuratore capo della capitale, Ugo Giudiceandrea. Dopo che è saltata fuori la storia dei tracciati radar di Poggio Ballone, che smentiscono clamorosamente quelli del Cram di Marsala, Giudiceandrea ha sibillinamente individuato il responsabile in negativo del «caso Ustica»: «La chiave dei misteri è Bucarelli», ha detto il procuratore ieri mattina, riferendosi al giudice istruttore Vittorio Bucarelli, titolare dell'inchiesta sull'abbattimento del Dc 9 Itavia la sera del 27 giugno 1980, insieme con il pm Giorgio Santacroce.

Dopo l'inatteso colpo di scena che fa ipotizzare una battaglia aerea tra libici e francesi sui cieli italiani, inatteso e durissimo è l'intervento di Giudiceandrea che ha deciso di scindere le responsabilità dell'ufficio che dirige, da quelle del giudice istruttore.

Un atto clamoroso, che potrebbe avere anche contraccolpi nel Csm dove l'operato, contraddittorio e contestato, del giudice Bucarelli sarà, probabilmente, sottoposto ad una attenta verifica. Per esempio rimangono da chiarire numerosi vuoti delle indagini, inoperosità sospette. Nel caso specifico del radar di Poggio Bellone, l'elemento oscuro è rappresentato dai tre successivi sequestri dei tracciati radar del centro grossetano, gli ultimi due, stranamente, ordinati dallo stesso Bucarelli.

La vicenda è esplosa quando sul tavolo della commissione stragi è arrivata la documentazione giudiziaria sul tracciato radar di Poggio Ballone. Questo radar ha un'area di battura che si sovrappone a quello di Marsala. E questo ha permesso di capire che le tracce di Marsala sono spostate di 80-100 chilometri a nord e che c'erano almeno 4 caccia nella zona del disastro, più un «awacs»-radar che volava in circolo. Ma non solo. C'erano anche tre diversi verbali di sequestro di quei tracciati fino a ieri sconosciuti. Uno del 13 luglio del 1980, un secondo del 12 agosto 1988, il terzo del 23 novembre 1989. Insomma tre sequestri per fare arrivare un tracciato, nelle mani della giustizia, a dieci anni di distanza dall'incidente.

Il primo verbale di sequestro dei carabinieri, parla dei tracciati, firmati dal tenente colonnello che dirigeva Poggio Ballone, Carlo Arrivas, spediti al comando dell'aeroporto Trapani-Birgi per essere consegnati al giudice Aldo Guarino. Sui tracciati arrivati in commissione c'è anche un timbro particolare e la data del 14 luglio 1980. La sigla del timbro è «C 40/5 0742/21». La domanda è lecita: si tratta del timbro di passaggio al Sios, il servizio segreto aeronautico comandato, all'epoca, da Zeno Tascio? Una eventualità che riapre la possibilità che uno dei «servizi», almeno, abbia depistato le indagini. Non bastasse, agli atti, c'è anche l'elenco, dettagliato, con tanto di indirizzi, dei militari che la sera del disastro erano in servizio al centro di Poggio Ballone. Nel numero in edicola lunedì, *Rinascita* rivela poi come sarebbero stati manipolati i tracciati radar di Marsala, così come le registrazioni telefoniche; inoltre pubblica integralmente il documento del Sismi, del 17 giugno 1987, in cui l'ammiraglio Martini chiama in causa libici e francesi per il disastro di Ustica.

Intanto la commissione stragi ha deciso che si riunirà giovedì pomeriggio. Probabilmente convocherà ancora generali e politici per capire che cosa è successo davvero la sera di Ustica. «Finora la commissione ha usato pochissimo i propri poteri di indagine – ha dichiarato l'indipendente di sinistra, Sergio De Julio – la nostra attività è stata finora tappezzata dalle bugie sui sequestri dei tracciati radar. La magistratura, comunque, non si può più permettere il lusso di archiviare perchè ormai più andiamo avanti più ci rendiamo conto che ci sono anche sue responsabilità nel mancato accertamento della verità e sui ritardi di questi dieci anni». Il responsabile «pace» di Dp, Alfio Nicotra, ha invece detto che «omissioni, depistaggi e tentativi di occultare non possono essere stati guidati dalle sole gerarchie militari, senza la copertura del potere politico».

Il Popolo, in edicola oggi, critica invece sia l'iniziativa di *Samarcanda* che lo scoop di *Rinascita*. «Abbiamo assistito ad un altro tentativo di incriminare i militari e di gettare ombre lunghe sul sistema di potere ed in particolare sulla dc colpevole d'aver taciuto sull'immensa tragedia ». «Quest'incidente – ha invece commentato il ministro delle Finanze, Rino Formica – copre qualcosa di più importante dell'incidente stesso».

Intanto uno degli avvocati di parte civile, Romeo Ferrucci, in una intervista diffusa dall'*Agi*, chiede al presidente Cossiga di intervenire e al Csm di indagare, secondo le sue competenze, sulle attività dei magistrati inquirenti. «Che cosa è successo sul cielo di Ustica? – ha dichiarato Ferrucci – Su una cosa si trovarono d'accordo i periti di ufficio, nel marzo dello scorso anno, con il generale del Pentagono John Macidul, nel sostenere senza ombra di dubbio, che la zona di Ustica divenne teatro di una vera e propria azione di guerra».

Sabato 2 giugno 1990
l'Unità

Il procuratore capo della capitale accusa il titolare dell'inchiesta Vittorio Bucarelli che aveva i tracciati di Poggio Ballone

Il magistrato aveva anche l'elenco dei militari in servizio al radar I tracciati potrebbero essere finiti nelle mani dei servizi segreti

Un giudice la chiave di Ustica»

L'inchiesta diventa un «caso», la parola al Csm

Accende la polemica giudiziaria sul «caso Ustica». «La chiave per capire è Bucarelli», ha sibillinamente accusato il procuratore capo di Roma, Giudiceandrea. I tracciati di Poggio Ballone, neanche fatti analizzare ai periti dal giudice istruttore e rimasti nei cassetti, rappresentano l'ultimo episodio inquietante e poco chiaro della storia. Certo è che sono diversi da quelli ufficiali consegnati dal radar di Marsala.

ANTONIO CIPRIANI

ROMA. Nastri radar manipolati, altri fatti sparire oppure venuti nei cassetti dai giudici che indagano. Sono gli elementi dell'inchiesta insabbiata sul disastro di Ustica. Ritardi, negligenze, indagini mai fatte: tanto da far perdere le staffe persino al procuratore capo della capitale, Ugo Giudiceandrea. Dopo che è saltata fuori la storia dei tracciati radar di Poggio Ballone, che smentiscono clamorosamente quelli del Cram di Marsala, Giudiceandrea ha sibillinamente individuato il responsabile in negativo del «caso Ustica»: «La chiave dei misteri è Bucarelli», ha detto il procuratore ieri mattina, riferendosi al giudice istruttore Vittorio Bucarelli, titolare dell'inchiesta sull'abbat- tel Dc 9 Itavia la sera

Dopo l'inatteso colpo di scena che fa ipotizzare una battaglia aerea tra libici e francesi sui cieli italiani, inatteso e durissimo è l'intervento di Giudiceandrea che ha deciso di scindere le responsabilità dell'ufficio che dirige, da quelle del giudice istruttore.

Un atto clamoroso, che potrebbe avere anche contraccolpi nel Csm dove l'operato, contraddittorio e contestato, del giudice Bucarelli sarà, probabilmente, sottoposto ad una attenta verifica. Per esempio rimangono da chiarire numerosi vuoti delle indagini, inoperosità sospette. Nel caso specifico del radar di Poggio Bellone, l'elemento oscuro è rappresentato dai tre successivi sequestri dei tracciati radar del centro grossetano, gli ultimi [illegible]mente ordinati dal-

La vicenda è esplosa quando sul tavolo della commissione stragi è arrivata la documentazione giudiziaria sul tracciato radar di Poggio Ballone. Questo radar ha un'area di battura che si sovrappone a quello di Marsala. E questo ha permesso di capire che le tracce di Marsala sono spostate di 80-100 chilometri a nord e che c'erano almeno 4 caccia nella zona del disastro, più un «awacs»-radar che volava in circolo. Ma non solo. C'erano anche tre diversi verbali di sequestro di quei tracciati fino a ieri sconosciuti. Uno del 13 luglio del 1980, un secondo del 12 agosto 1988, il terzo del 23 novembre 1989. Insomma tre sequestri per fare arrivare un tracciato, nelle mani della giustizia, a dieci anni di distanza dall'incidente.

Il primo verbale di sequestro dei carabinieri, parla dei tracciati, firmati dal tenente colonnello che dirigeva Poggio Ballone, Carlo Arrivas, spediti al comando dell'aeroporto Trapani-Birgi per essere consegnati al giudice Aldo Guarino. Sui tracciati arrivati in commissione c'è anche un timbro particolare e la data del 14 luglio 1980. La sigla del timbro è «C 40/5 0742/21». La domanda è lecita: si tratta del timbro di passaggio al Sios, il servizio segreto aeronautico comandato, all'epoca, da Zeno Tascio? Una eventualità che riapre la possibilità che uno dei «servizi», almeno, abbia depistato le indagini. Non bastasse, agli atti, c'è anche l'elenco, dettagliato, con tanto di indirizzi, dei militari che la sera del disastro erano in servizio al centro di Poggio Ballone. Nel numero in edicola lunedì, *Rinascita* rivela poi come sarebbero stati manipolati i tracciati radar di Marsala, così come le registrazioni telefoniche; inoltre pubblica integralmente il documento del Sismi, del 17 giugno 1987, in cui l'ammiraglio Martini chiama in causa libici e francesi per il disastro di Ustica.

Intanto la commissione stragi ha deciso che si riunirà giovedì pomeriggio. Probabilmente convocherà ancora generali e politici per capire che cosa è successo davvero la sera di Ustica. «Finora la commissione ha usato pochissimo i propri poteri di indagine – ha dichiarato l'indipendente di sinistra, Sergio De Julio – la nostra attività è stata finora tappezzata dalle bugie sui sequestri dei tracciati radar. La magistratura, comunque, non si può più permettere il lusso di archiviare perchè ormai più andiamo avanti più ci rendiamo conto che ci sono anche sue responsabilità nel mancato accertamento della verità e sui ritardi di questi dieci anni». Il responsabile «pace» di Dp, Alfio Nicotra, ha invece detto che «omissioni, depistaggi e tentativi di occultare non possono essere stati guidati dalle sole gerarchie militari, senza la copertura del potere politico».

Il Popolo, in edicola oggi, critica invece sia l'iniziativa di *Samarcanda* che lo scoop di *Rinascita*. «Abbiamo assistito ad un altro tentativo di incriminare i militari e di gettare ombre lunghe sul sistema di potere ed in particolare sulla dc colpevole d'aver taciuto sull'immensa tragedia ». «Quest'incidente – ha invece commentato il ministro delle Finanze, Rino Formica – copre qualcosa di più importante dell'incidente stesso».

Intanto uno degli avvocati di parte civile, Romeo Ferrucci, in una intervista diffusa dall'*Agi*, chiede al presidente Cossiga di intervenire e al Csm di indagare, secondo le sue competenze, sulle attività dei magistrati inquirenti. «Che cosa è successo sul cielo di Ustica? – ha dichiarato Ferrucci – Su una cosa si trovarono d'accordo i periti di ufficio, nel marzo dello scorso anno, con il generale del Pentagono John Macidul, nel sostenere senza ombra di dubbio, che la zona di Ustica divenne teatro di una vera e propria azione di guerra».

l'Unità
DOMENICA 3 GIUGNO 1990

Libero Gualtieri accusa il governo per le indagini depistate

«Lagorio e Formica sapevano cosa accadde il 27 giugno»

Chi sa veramente che cosa è successo la sera del 27 giugno 1980? Per Libero Gualtieri: «Il capo di Stato maggiore dell'areonautica e della difesa dell'epoca e ho parlato anche del ruolo di Lelio Lagorio e Rino Formica. Credo che la magistratura dovrebbe occuparsi di queste responsabilità». Dopo il governo anche i giudici finiscono sotto accusa: mercoledì caso Ustica al Csm.

CARLA CHELO

ROMA. Dieci anni di imbrogli e bugie. La «scoperta» del tracciato di Poggio Ballone, ha riportato alla ribalta il capitolo delle grandi omissioni e dei depistaggi sulla strage di Ustica. Dopo l'areonautica, i vertici della difesa, il governo, ora è sotto accusa la magistratura. Ieri Dino Felisetti,il consigliere socialista del Csm ha chiesto al comitato di presidenza di discutere del caso Ustica alla prossima riunione del plenum, mercoledì prossimo. Se la richiesta verrà approvata, il lavoro del giudice Bucarelli, messo direttamente sotto accusa dal procuratore Ugo Giudiceandrea, sarà passato al setaccio dalla prima commissione del Csm, che in caso di grave inadempienza del magistrato potrebbe deciderne il trasferimento. Ieri qualcuno ha ventilato l'ipotesi che la vicenda possa essere trattata anche della terza commissione, presieduta proprio da Dino Felisetti. Il rappresentate socialista ha anche chiesto l'acquisizione della puntata di Samarcanda andata in onda giovedì scorso. Romeo Ferrucci, uno dei legali di parte civile dei familiari ha commentato così l'iniziativa: «E' la prima volta in 10 anni che la magistratura prende coscienza della perentorietà e della insostituibilità del suo ruolo». E' entusiasta dell'approdo al Csm del caso Ustica Daria Bonfietti, presidente dell'associazione: «Il fatto che il Csm prenda atto di tutto questo e finalmente tenti di fare chiarezza non può che fare piacere. Noi - ha aggiunto - l'intervento del Consiglio lo avevamo chiesto ripetutamente al presidente della Repubblica. Evidentemente il peso istituzionale del capo dello Stato è stato di grande aiuto.»

Giovedì sarà la commissione stragi, che da tre settimane aveva ricevuto il tracciato di poggio Ballone, a decidere se continuare le audizioni o presentare la relazione al parlamento. L'argomento avrebbe dovuto essere discusso già da qualche settimana dall'ufficio di presidenza, ma i partiti di governo hanno fatto mancare il numero legale.

Una denuncia durissima dell'operato del governo dell'areonautica e della difesa viena dal senatore Libero Gualtieri:«L'areonautica militare per anni ha taciuto cose che sapeva, ha dichiarato cose non vere, ha distrutto prove importanti, ha fornito agli inquirenti documenti manipolati. Ciò significa che si è voluto impedire alla commissione d'inchiesta e ai magistrati di compiere il loro lavoro. Ritengo tutto ciò inaccettabile e penso che costituisca una responsabilità oggettiva». In un 'intervista che comparirà sul numero di domani dell'Espresso Gualtieri riapre la polemica con l'attuale ministro delle finanze. All'intervista, anticipata ieri da alcune agenzie ha replicato immediatamente, con una nota, l'ufficio stampa del ministro Formica, ricordando che Gualtieri ha a disposizione gli atti parlamentari dai quali risulta «inequivocabilmente che il ministro Formica richiamò tanto al senato che alla camera l'attenzione sull'ipotesi del missile. Ora non si comprendono - prosegue la nota - le reagioni per cui il senatore Gualtieri non tenga conto di questi atti che pure ha a disposizione. Ciò finisce per alimentare altro polverone e certo non aiuta contro il depistaggio che continua da dieci anni. E' utile ricordare che se il caso Ustica non è stato ancora archiviato lo si deve a chi, come il ministro Formica, si è battuto con coraggio politico e passione civile affinchè la verità venisse accertata. La compagnia non è certo numerosa -conclude la nota - In ogni caso il ministro è disponibile , come ha già fatto, ad ogni audizione della magistratura e del parlamento.»

l'Unità
DOMENICA 3 GIUGNO 1990

«Quei tracciati radar spariti...»

Undici tracciati radar chiusi nel cassetto del giudice Bucarelli dal 14 agosto 1988. Sono quelli di Poggio Ballone, saltati fuori clamorosamente in questi giorni. Il magistrato li aveva «dimenticati», tanto da accogliere anche una richiesta successiva del pm Santacroce, nel 1989, peracquisirli agli atti. Un mistero tra i tanti. Come la storia, data per data, della «scomparsa» di quei tracciati nell'estate del 1980.

ANTONIO CIPRIANI

ROMA. Nascosti dai militari, chiusi nei cassetti del giudice, dimenticati per anni. È la storia degli undici tracciati del radar di Poggio Ballone, saltati fuori in modo davvero strano a dieci anni di distanza dal disastro di Ustica. Eppure si tratta di un documento davvero importante, la cui analisi, anticipata di qualche anno, avrebbe potuto mutare la rotta delle indagini sull'abbattimento del Dc 9 dell'Itavia. Per cercare di capire che cosa è successo, ieri mattina il sostituto procuratore Giorgio Santacroce, pubblico ministero nell'istruttoria su Ustica, ha raccolto tutta la documentazione su Poggio Ballone, per poter presentare al giudice Bucarelli altre richieste istruttorie: per prima cosa la richiesta di una superperizia internazionale su tutti i tracciati radar a disposizione. La storia che viene fuori è davvero inquietante; eccola, data per data.

5 luglio 1980. Titolare dell'inchiesta è il sostituto procuratore di Palermo, Aldo Guarino. Per capire che cosa è successo sul cielo di Ustica la sera del 27 luglio, richiede alle autorità militari tutti i tracciati esistenti sul mar Tirreno.

2 luglio 1980. Sul tavolo di Guarino arriva la prima risposta dei militari. Il tenente colonnello Francesco Valentini scrive al giudice specificando che per avere i tracciati dei radar occorre l'autorizzazione del ministero della Difesa. Comunque, aggiunge che tutti i centri militari si sono attivati e avrebbero mandato i documenti a Bari, dove il comando avrebbe provveduto ad inviarli a Trapani.

13 luglio 1980. L'autorizzazione deve essere arrivata in un lampo. Tant'è che da Poggio Ballone le trascrizioni dei radar vengono spedite e arrivano a Trapani-Birgi. Questo è il momento-chiave della vicenda. La competenza passa alla procura di Roma; titolare dell'inchiesta diventa Giorgio Santacroce. E i documenti di Poggio Ballone sono in deposito a Trapani.

6 luglio 1980. Il nuovo pm firma il suo primo atto ufficiale, chiedendo a tutti i centri racchiusi nel triangolo Ponza-Latina-Palermo, la consegna dei tracciati. Una tesi che contraddice le dichiarazioni fatte nei mesi scorsi dallo stesso Santacroce che aveva più volte affermato d'aver diramato una richiesta «generica».

22 luglio 1980. In ossequio all'ordine di Santacroce la Guardia di finanza si presenta a Trapani e sequestra i tracciati radar e tutta la documentazione raccolta dall'aeronautica militare.

23 luglio 1980. Al giudice Santacroce viene consegnato il verbale di consegna della documentazione. Non si parla di Poggio Ballone, ma dei tracciati di Licola, Marsala e Ciampino. Secondo il pm dei soli tre radar che operavano in quel triangolo di cielo. Legata a questo strano verbale di consegna c'è la storia del materiale effettivamente sequestrato e mai messo a disposizione del magistrato. I tracciati, infatti, li aveva presi il Sios aeronautico, il servizio segreto che dipende dal Sismi, diretto dal colonnello Zeno Tascio, lo stesso ufficiale che proprio in quei giorni stava «gestendo» la vicenda del Mig 23 libico precipitato a Castelsilano in Calabria. Per averli Santacroce fu costretto, nell'ottobre successivo a volare in Sicilia. Nel frattempo, a Trapani, i tracciati erano stati «elaborati» dal Sios.

4 agosto 1980. Il giudice Guarino, anche se non più titolare dell'inchiesta, scrive al ministero della Difesa: «Siamo ancora in attesa dell'autorizzazione per il tracciato radar di Poggio Ballone...»

28 agosto 1980. Aldo Guarino non si arrende. Scrive ancora, stavolta ai carabinieri di Palermo: «Dopo aver eseguito il sequestro dei tracciati, dovete mandarli, per competenza, al giudice Santacroce».

10 settembre 1980. Dal comando dei carabinieri arriva a Guarino una risposta che chiude la corrispondenza. «Tutto il materiale è già stato consegnato il 22 luglio scorso alla Guardia di finanza».

Un doppio gioco degli equivoci, chissà se davvero così casuale. L'inchiesta passa di mano proprio mentre sta arrivando l'autorizzazione ministeriale. E al pm romano il tracciato che non viene consegnato è proprio quello di Poggio Ballone, radar di cui Santacroce ignorava l'esistenza. Secondo equivoco la risposta dei carabinieri del 10 settembre. Al giudice palermitano che si stava dando da fare per avere i documenti del radar di Poggio Ballone, viene risposto, genericamente, che tutto era stato consegnato al pm romano. Tutto, meno Poggio Ballone, però.

Questi tracciati saltano fuori soltanto otto anni dopo, nell'ufficio del giudice istruttore Vittorio Bucarelli che dal 1984 era diventato titolare dell'inchiesta come giudice istruttore. Il **14 agosto 1988** i tracciati, con tutto l'elenco del personale in servizio a Poggio Ballone arrivano presso l'ufficio istruzione. Bucarelli non dice niente a nessuno, neanche al pm Santacroce che il **7 ottobre 1989**, dopo un'istanza della parte civile viene a sapere dell'esistenza di Poggio Ballone e chiede al giudice l'acquisizione della documentazione. La cosa incredibile è che Bucarelli, nonostante abbia i tracciati nel cassetto, ne chiede un'altra copia. Un vero mistero.

Intanto il difensore degli ufficiali imputati, Carlo Taormina, sulle tracce radar «dimenticate», sostiene che si tratta, comunque, di aerei civili: la sigla 407 AJ corrisponde, secondo Taormina, a l'AZ 865 Alitalia, in volo da Tunisi a Fiumicino con codice JFF 0225; quello con sigla 453 AJ è il Bea Tour KT 881 in volo da Malta a Londra con codice JFF 0226; quello con sigla LG 477 è un Air Malta 153 in volo da Londra a Malta con codice JFF 1235, quello con sigla 417 AJ e' un Air Malta KZ 102 in volo da Malta a Londra con codice JFF 200. L'ultimo aereo sarebbe, invece, un «friendly», un aereo militare alleato.

l'Unità
MERCOLEDÌ 6 GIUGNO 1990

Cambia il giudice del caso Ustica

Il giudice Bucarelli potrebbe dover abbandonare l'inchiesta su Ustica. La Procura ha infatti chiesto una superperizia internazionale che, se accolta, consentirebbe al pm Santacroce di tornare titolare dell'istruttoria. Intanto il Csm ha avviato un'indagine sui giudici, e i legali di parte civile hanno consegnato, sempre al Csm, un dossier contro Bucarelli e Santacroce.

ANTONIO CIPRIANI

ROMA. Cinque pagine, fitte d'accuse. É un documento molto duro, contro l'operato dei giudici Bucarelli e Santacroce, quello consegnato ieri pomeriggio dagli avvocati di parte civile al vicepresidente del Csm, Cesare Mirabelli. Il giorno della consegna non è casuale. Proprio ieri la prima commissione referente del Csm ha aperto un'indagine preliminare sulla vicenda-Ustica, per capire le cause di tanti ritardi e inefficienze nel corso dell'istruttoria che si prolunga ormai a dieci anni.

I legali di parte civile hanno elencato tutte le «stranezze» che si sono accumulate in questi anni di inchiesta che non ha portato ad alcun risultato. L'istruttoria sommaria, gestita cioè dal pm Santacroce, è durata quattro anni. «Una durata abnorme», sottolineano gli avvocati che aggiungono: «Non è stata accompagnata neppure da uno svolgimento ordinato di operazioni peritali». Il primo incarico, assegnato dal pm palermitano Aldo Guarino, non sarebbe stato neanche seguito, successivamente, dalla procura romana, tanto che ai periti fu chiesto di concludere il loro lavoro soltanto nel 1985 dal giudice Bucarelli.

Disordine, smarrimenti e trascuratezza. Secondo la parte civile sono queste le costanti sulle quali si è mossa l'istruttoria. «É emerso clamorosamente – scrivono – che la notifica del sequestro di Licola non sarebbe stata effettuata; che il materiale sequestrato non è stato immediatamente acquisito e custodito, lasciando adito al più ampio sospetto circa una possibile manipolazione e a denunciati smarrimenti; che si trattava comunque di materiale monco di alcune parti essenziali». Cause che hanno generato la totale mancanza di indagini fino al 1988, sull'esercitazione Synadex, sui buchi nella registrazione della difesa aerea, sulle documentazioni inviate dalle autorità militari.

Ma ci sono tante altre domande che i legali pongono al Csm. Sul relitto, per esempio, recuperato soltanto nel 1987. Sul perchè gli atti, anche quelli vecchi di anni, non sono stati fatti vedere alle parti processuali. E le domande diventano inquietanti quando – rilevano gli avvocati – «i magistrati che hanno condotto l'istruttoria mostrano di non avere conoscenza di tutto il materiale probatorio a loro disposizione, se è vero che hanno sollecitato la trascrizione fonica dei nastri di Ciampino e Marsala solo nel 1990 su richiesta delle parti, e i nastri erano stati subito acquisiti; hanno ignorato la deposizione del maresciallo Luciano Carico che fin dal 1988 aveva contraddetto, interrogato come testimone, la versione fornita dagli altri militari sull'allarme nella base di Marsala. hanno ignorato i tracciati del radar di Poggio Ballone – già acquisiti in istruttoria – e li hanno consegnati ai periti solo dopo il clamore delle notizie apparse sulla stampa». Su quest'ultimo punto i dubbi sono davvero difficili da fugare. Come è possibile – si chiede la parte civile. – che quei tracciati siano stati acquisiti agli atti una prima volta nell'80, e dimenticati, una seconda volta nel 1988, e ancora dimenticati, per essere acquisiti per la terza volta nel 1989. Sequestrati ma lasciati nei cassetti anche in questa occasione, tant'è che gli esperti li potranno visionare soltanto ora.

Elementi che ora la commissione referente del Csm analizzerà, per prendere poi una decisione sulla vicenda. Tre le possibili soluzioni: l'archiviazione se non ci sono addebiti, la proposta di archiviazione unita alla trasmissione degli atti al Pg della Cassazione e al ministro di Grazia e giustizia per vedere se esistono estremi di rilevanza disciplinare, oppure, se saltano fuori responsabilità dei magistrati, l'apertura di una procedura di trasferimento d'ufficio. Insomma esiste anche la possibilità che Bucarelli possa essere estromesso dall'inchiesta. Ma non solo per quello che potrebbe decidere il Csm. Anche per un dettaglio del nuovo codice di procedura penale. Il sostituto procuratore Giorgio Santacroce ha infatti chiesto all'ufficio istruzione una superperizia internazionale che dia risposte su tutti i tracciati radar, compreso quelli di Poggio Ballone. Se dovesse essere accolta, l'inchiesta potrebbe superare il termine del 24 ottobre. Il giudice Bucarelli, però, dovrebbe lasciarla nelle mani del pm Santacroce. E si procederebbe con il nuovo rito. Un passaggio davvero imprevisto che farebbe tornare nella mani della Procura (i cui malumori sulla gestione dell'inchiesta, spesso, sono stati davvero male dissimulati), tutti gli atti istruttori. E in commissione stragi, che si riunirà domani, si prepara una dura battaglia.

di 6 giugno 1990
l'Unità BOLOGNA

Raccolta di fondi per Ustica

BOLOGNA. Il Circolo Giuseppe Dozza dell'Atc e Dipendenti comunali, ha promosso una iniziativa a sostegno dell'«Associazione parenti vittime strage di Ustica» che, costituendosi parte civile nel processo, ha in questi anni sostenuto spese notevolissime per affermare una verità non ancora accertata. Il Circolo quindi ha aperto una raccolta di fondi che andranno a favore dell'Associazione.

Informiamo chiunque intendesse aderire che oggi, domani e dopodomani, presso la sede del Circolo Dozza, in via San Felice 11, dalle ore 10 alle ore 15 si raccoglieranno fondi. Durante le tre giornate, sarà esposta anche una rassegna stampa sugli ultimi sviluppi del Caso Ustica e verranno proiettati i filmati di Samarcanda e Tg1/7.

...ato 9 giugno 1990
l'Unità

Strage di Ustica

Anticipazione di Rinascita «L'aeronautica nasconde altri documenti-chiave»

ROMA. «In qualche cassetto - scrive sul prossimo numero *Rinascita* - c'è del materiale ben più importante e significativo che conferma quanto abbiamo già anticipato». L' articolo fa riferimento ad alcune affermazioni fatte da Carlo Taormina, difensore di alcuni dei militari incriminati, e dal senatore dc Manfredi Bosco, che citano dati e riferimenti come il codice del trasponder della traccia dell'aereo-radar che girò in tondo al largo della corsica fino ad un' ora dopo la caduta del Dc9 Itavia. «Da dove -si chiede il settimanale -Taormina e Bosco hanno ottenuto questa notizia?». «Devono aver visto - commenta ancora l' articolo - altro materiale, devono essere in possesso o sapere chi ha la registrazione magnetica originale». Il 5 luglio 1980 - secondo la ricostruzione del settimanale - il giudice di Palermo Aldo Guarino dispone il sequestro di tutti i dati radar con una formula ampia («dovunque si trovino»). «Qualcuno però - è scritto ancora nell' articolo - decide che l' ordine di Garino non deve essere eseguito o doveva essere eseguito in maniera parziale». Il comando della terza regione aerea, da cui dipendono i radar siciliani e tutte le basi aeree del sud, aggiunge tuttavia - prosegue *Rinascita* - una specificazione all' ordine di sequestro facendo riferimento «all' allineamento Latina-Ponza-Palermo. Un modo per dire che tutti gli altri avvistamenti avevano rilievo secondario». Quando il giudice Santacroce prende in carico l' inchiesta -continua l'articolo - egli scrive un altro ordine di sequestro facendo riferimento proprio alla definizione « Latina-Ponza-Palermo». «È probabile che Santacroce sia stato consigliato da qualcuno dell' aeronautica per compilare il nuovo ordine di sequestro sulla base del quale si evita la consegna, ad esempio, dei tracciati di Poggio Ballone».

Il capo dello Stato a San Marino torna sul giallo del Dc9 esploso «Mi auguro che ogni istituzione abbia il senso di responsabilità»

«Sono profondamente preoccupato dall'affastellarsi di opinioni Se si dovesse continuare così non esiterei un attimo a intervenire»

«Su Ustica voglio la verità»

Unità
Martedì
12 giugno 1990

Cossiga insiste: «Non accetterò confusioni...»

«Profondamente preoccupato». Ecco lo stato d'animo di Cossiga di fronte al sempre più intricato giallo di Ustica. Intende intervenire, il presidente? Risponde: «Se dovessi temere che da una confusione di ruoli dovesse derivarne una confusione di situazioni ed un allontanamento dei tempi di accertamento della verità, non esiterei un attimo a farlo...».

DAL NOSTRO INVIATO
PASQUALE CASCELLA

SAN MARINO. «Io voglio la verità su Ustica». Così il presidente della Repubblica, Francesco Cossiga, spiega quel suo inciso nel discorso di Milano sull'esigenza di «capire» se la giustizia «venga amministrata dai giudici o si stia instaurando un sistema di accertamenti paralleli della verità». Di fronte al rischio che la verità su Ustica sia ulteriormente compromessa se non, peggio, oscurata, il capo dello Stato medita se non sia il caso di intervenire con il peso della sua responsabilità istituzionale. Lo farà? «Mi auguro di no, nel senso che mi auguro che ogni istituzione abbia il senso di responsabilità di comprendere quello che può e quello che non può fare. Ma se dovessi temere che da una confusione dei ruoli dovesse derivarne una confusione di situazioni ed un allontanamento dei tempi di accertamento della verità o della credibilità dell'esercizio della giurisdizione, non esiterei un attimo a farlo. Per rispetto dei morti, dei vivi e del diritto».

È una conferma per "l'Unità", che aveva messo in relazione quel «monito» del capo dello Stato con il nuovo scontro politico accesosi dentro e fuori la Commissione parlamentare sulle stragi che si appresta a consegnare al Parlamento una prima relazione sul lavoro di indagine finora svolto sulla drammatica vicenda dell'esplosione del Dc 9 nel cielo di Ustica. Un lavoro segnato da polemiche arroventate, con il presidente repubblicano della commissione, Libero Gualtieri, che chiama in causa i ministri e i capi militari dell'epoca, con il socialista Salvo Andò che alza il tiro oltre i «ministri dei militari», con il missino Staiti di Cuddia che accusa il giudice incaricato dell'inchiesta, Giorgio Santacroce, di aver contribuito al depistaggio in quanto parente di un manager dell'Aeritalia. Collusioni, depistaggi, inganni: una catena di accuse e controaccuse che coprono un arco di ben 10 anni. Nessuno lo ha detto esplicitamente ma allora – il 1980 – Cossiga era il presidente del Consiglio dei ministri.

Ma non è l'ipotesi di una qualche manovra politica che sembra impressionare il capo dello Stato di oggi. Quando gli chiediamo, nella confusione che accompagna i suoi spostamenti nelle piccole strade di San Marino, se è preoccupato dei nuovi boati sulla vicenda di Ustica, Cossiga non risponde subito. Come a voler pesare le parole. Poi confida: «Sono profondamente preoccupato». Preoccupa il capo dello Stato che l'«affastellarsi di iniziative e opinioni, anche con le più buone intenzioni» finisca col creare «quel clima di confusione che a tutto è utile fuorchè all'accertamento della verità». Un «valore» lo definisce Cossiga. «Continuerò a perseguirlo come ho fatto dal primo momento in cui fui investito di questo problema». Era il 1986, con Cossiga al Quirinale e Bettino Craxi a palazzo Chigi, quando fu posta la questione del recupero del relitto dell'aereo. E il presidente della Repubblica sostenne questa esigenza, a dispetto di quanti avanzavano dubbi tecnici e persino contabili, proprio per contribuire all'accertamento della verità. Questa resta la risposta per le difficoltà dell'oggi.

In altri termini, il timore del presidente è che il sovrapporsi non di forme di controllo politico bensì di iniziative che ancora non si distinguono, politicamente e costituzionalmente, dall'indagine giustiziaria, possa infrangere il principio della esclusività dell'attribuzione della funzione giurisdizionale ai magistrati. Questa riflessione ha portato uno studioso di scienze giuridiche come Cossiga al richiamo di Milano. I giudici possono sbagliare? «Grazie a Dio – ha detto Cossiga ai suoi più stretti collaboratori – siamo in un paese di diritto dove vasta è la gamma di strumenti, giurisdizionali e non, a cui ricorrere nel caso i magistrati non fossero nel vero...».

l'Unità
MERCOLEDÌ 13 GIUGNO 1990

Quattro giudici a Cossiga: «Venga a discutere con il Csm»

Martinazzoli e i capi dei «servizi» convocati dalla commissione stragi

Il Csm sfida Cossiga e lo invita a riprendere almeno per una volta il suo posto di capo del Consiglio per ripetere al plenum il suo pensiero sulla «confusione» tra gli organi istituzionali. La commissione stragi intanto ha deciso di non presentare la relazione alle Camera ma di proseguire le audizioni. Convocati per la settimana prossima Martinazzoli, Martini e Malpiga.

CARLA CHELO

ROMA. I giudici del Consiglio superiore della magistratura «sfidano» Cossiga a ripetere davanti al Csm le sue opinioni sul ruolo del consiglio e sulla «confusione» che regnerebbe in esso. Lo hanno chiesto quattro consiglieri di Magistratura indipendente, la corrente di centro destra, in una lettera al presidente Cossiga. La commissione stragi, invece, rispondendo all'appello lanciato da Cossiga ha deciso di riaprire il capitolo delle audizioni e chiederà di poter ascoltare il ministro della difesa Martinazzoli, i responsabili attuali dei servizi Malpiga (Sisde) e Martini (Sismi). I tre saranno invitati a San Macuto già dalla settimana prossima per dare il loro contributo all'inchiesta sulla strage del Dc9 esploso a Ustica. La decisione è stata presa ieri, all'unanimità dall'ufficio di presidenza.

Nessun commento da parte del presidente Libero Gualtieri alle dichiarazioni di Cossiga, mentre il comunista Macis ha detto: «L'invito di Cossiga è valido, personalmente sono convinto che il suo intervento possa essere utile». Anche Salvo Andò ha risposto alle domande dei giornalisti che chiedevano chiarimenti sulle dichiarazioni dei giorni scorsi (ha chiesto che su Ustica s'indaghi più in alto dei ministri) «Nessuna interpretazione subdola. Bisogna pensare anche a quelle che sono ovvie. Si sono posti problemi di rapporti con gli altri Paesi e e di sicurezza interna.» Infine una battuta su Cossiga:« Il richiamo del presidente non è nuovo. Siamo chiamati a completare il percorso investigativo senza essere strattonati da una parte o dall'altra»

Al Csm per riaprire un confronto tra il consiglio e il suo presidente, ieri sono scesi in campo quattro consiglieri di Magistratura indipendente, Francesco Mario Agnoli, Giuseppe Cariti, Felice di Persia e Marcello Maddalena: «Convinti che nella sua sensibilità di uomo e di costituzionalista, ancora prima che di capo di Stato lei sia, come noi, colpito come noi per la campagna di delegittimazione del Consiglio superiore e della stessa magistratura, da più parti irresponsabilmente condotta, anche approfittando di alcune sue dichiarazioni, forse mal interpretate, riteniamo di poterle rivolgere, nella nostra qualità di componenti del Csm, l'invito rispettoso ma fermo di riassumere le funzioni presidenziali che la Costituzione le affida e di venire a presiedere al più presto una seduta plenaria».»

Solidarietà ad Elena Paciotti, per le argomentazioni sollevate dalla sua lettera vengono anche da Stefano Rodotà, ministro dei problemi della giustizia e dei diritti dei cittadini del governo ombra: «Con un gesto di grande dignità e forza Elena Paciotti ha posto un problema istituzionale ineludibile: quello della progressiva strisciante delegittimazione del Csm e dei suoi componenti. Si sta cercando - dice ancora Rodotà - di accreditare una interpretazione del ruolo del Csm che lo ridurrebbe ad una sorta di direzione del personale di un ministero, ignorando le norme e la trama istituzionale che lo sostengono».

Mentre da parte socialista e democristiana i commenti sulla dimissioni della magistrata sono tutti negativi. Scrive Salvo Andò: «Non credo che per la dimissioni della Paciotti sia il caso di fare un dramma. Si tratta soltanto di un nuovo sintomo di nervosismo che regna da tempo al Csm, il che ha poco a che fare con l'idea della giustizia alla quale dovrebbero essere ispirati i consiglieri.» Appoggio pieno a Cossiga, da parte dell'esponente socialista per i rimproveri al Csm: «Condivido invece le parole pronunciate nei giorni scorsi dal capo dello Stato, che ha dato voce ad una protesta collettiva. La gente è stanca d'intrighi, di patteggiamenti più o meno sotterranei, di scambi di favori e di minacce. La gente vuole giustamente meno protagonismo tra i giudici ed un maggiore interesse per la giustizia».

Critiche al corporativismo della magistratura vengono anche da Vincenzo Binetti, responsabile dei problemi della giustizia per la dc:« Il gesto del giudice Paciotti ? Compiuto ad appena pochi giorni dalla scadenza del mandato del Csm non si segnala certo per senso di responsabilità istituzionale e suscita il dubbio che le preoccupazioni elettoralistiche possano avere avuto la loro parte.».

l'Unità
MERCOLEDÌ 13 GIUGNO 1990

Cossiga: «Sì, se sarà utile su Ustica interverrò»

Ustica? «Se fosse utile, interverrei anche a costo di non essere compreso». Le dimissioni della Paciotti dal Csm? «Un atto politico. Lei torna a fare il giudice, io resto presidente». Il governo e il semestre di presidenza Cee? «Il mio non è un invito a non fare la crisi, ma un richiamo agli oneri di quella responsabilità». Così parla Cossiga, sul confine tra San Marino e l'Italia, sotto la pioggia. Anche di polemiche...

DAL NOSTRO INVIATO
PASQUALE CASCELLA

SAN MARINO. Piove quando Francesco Cossiga scende dall'auto per salutare la bandiera di San Marino. Il protocollo della cerimonia non ammette deroghe, ma è una scelta del capo dello stato fermarsi pochi passi dopo l'arco del confine con l'Italia. Neppure l'acqua che cade fitta riesce a ostacolare la voglia del presidente di esternare preoccupazioni, rilievi e richiami destinati ancora a far discutere,

Insiste, Cossiga, sulla necessità di far luce sul disastro di 10 anni fa nel cielo di Ustica. Allora era presidente del Consiglio e questa responsabilità deve non poco influire sulle scelte del capo dello Stato, quelle dell'86 a sostegno del recupero dell'aereo caduto in mare con il suo strascico di vittime civili e quelle che potrebbe compiere adesso per diradare la confusione nelle indagini. «Per rispetto dei morti, dei vivi e del diritto», aveva detto l'altro giorno a *l'Unità*. Ora, davanti a microfoni e telecamere, ribadisce: «Io spero sempre di non intervenire mai. Ma se dovessi capire che posso essere utile, nel rigoroso rispetto delle competenze e dell'indipendenza di altri organi, non esiterei a farlo. Anche a costo di non essere compreso». Intervenire, nel caso, con quali iniziative? La risposta di Cossiga è indiretta: «Io – dice – rispetto la funzione giurisdizionale». È – sottolinea – «compito» dei magistrati «fare giustizia, e io non sono un giudice». Ma è il capo dello Stato che spera «nei tempi in cui il diritto e il nostro codice di procedura prevedono che si debba fare giustizia». E che avverte: «Non sostituiamo la giustizia prevista dalla Costituzione con altri tipi di giustizia che con la giustizia non hanno niente a che fare». Cossiga deve guardare con preoccupazione a certe posizioni emerse, di esponenti missini e persino della maggioranza di governo, anche nella commissione parlamentare sulle stragi. E lo rende esplicito dicendo: «Chi ha da lamentarsi dei giudici ha gli strumenti giuridici per farlo nelle sedi appropriate, che sono quelle giurisdizionali. Tutto il resto è confusione che non giova alla verità».

Il presidente potrebbe utilizzare questo pronunciamento a sostegno dell'istituzione giudiziaria per stemperare le polemiche sul suo precedente monito all'atteggiamento «tumultuoso e disinvolto» del Consiglio superiore della magistratura, alimentate ora dalla decisione di Elena Paciotti di rassegnare le dimissioni da quell'organismo costituzionale. Invece, quando gli si chiede come giudica l'atto dell'esponente di Magistratura democratica, Cossiga dà voce solo all'irritazione: «È una scelta rispettabile, ma con tutto il rispetto per la signora Paciotti ci sono purtroppo cose più gravi nel nostro paese, anche relative alla giustizia, che non le sue dimissioni». È drastico il capo dello Stato (e «in quanto tale presidente del Csm») nei confronti di un atto che considera «politico», tant'è che lo mette in relazione non solo al «profondo dissenso» sul «concetto dell'esercizio della giurisdizione («Il mio è liberaldemocratico, lei ne ha un altro») ma anche all'imminente elezione dei membri «togati e non» del Csm. Taglia corto: «Lei torna a fare il magistrato, io rimango a fare il presidente della Repubblica». Ma il conflitto con il Csm è più largo, giacchè non è esclusivamente alla Paciotti o alla componente di cui fa parte che può essere riferito l'addebito di Cossiga al Csm di «aver interpretato, contrariamente ai principi generali che riguardano tutti gli altri istituti costituzionali e amministrativi, la *prorogatio* come una pienezza delle sue funzioni».

I puntini sulle "i" Cossiga li mette anche sul governo. Precisa, infatti, che «non ha chiesto» che non vi sia crisi nei 6 mesi di presidenza italiana della Cee. «Ho soltanto prospettato l'onore e gli oneri che ci derivano in un momento storico per l'avvenire non solo della Comunità ma per l'Europa». È un richiamo, quindi, e non l'invito a una semplice – e comoda – tregua. Non si capirebbe, del resto, perchè Cossiga nel suo «messaggio» dal monte Titano abbia sottolineato la necessità del «senso della misura» e il «dovere» di affrontare i «tanti problemi» che si trascinano. Compresi quelli istituzionali, se un senso ha l'auspicio a trovare «terreni d'incontro unitario tra maggioranza e opposizione» messo in relazione alla democrazia dell'alternanza che in Europa è praticata e da noi resta da realizzare.

I problemi sono tutti da questa parte del confine. Cossiga si lascia alle spalle la Mercedes blindata che San Marino ha dovuto prendere in affitto per l'occasione e la milizia di volontari con pennacchi e moschetti, per andare a rendere omaggio al tricolore dei «lupi» di Toscana. Da presidente non più «notaio» ma «arbitro» al centro di una accesa partita politica e istituzionale. E sul campo piove...

l'Unità
VENERDÌ 15 GIUGNO 1990

Giulio Andreotti, tornando da Erice, commenta l'inchiesta e afferma: «Lo Stato deve dare tutte le informazioni che ha»

«Avvilente la storia di Ustica»

Quello di Ustica è un capitolo avvilente. Lo ha detto, tornando da un convegno ad Erice, il presidente del consiglio Giulio Andreotti, che ha commentato la situazione: «Chiunque abbia informazioni – ha detto – le deve dare, tutta l'amministrazione dello Stato deve collaborare al massimo». Il presidente Andreotti si è dichiarato perplesso e preoccupato per le perizie contraddittorie.

ROMA. «Chiunque abbia delle informazioni su Ustica le deve dare tutta l'amministrazione dello Stato, deve collaborare al massimo per la soluzione del caso».

Parlando con i giornalisti a bordo di un Dc 9 dell'aeronautica militare in volo tra Trapani e Roma, il presidente del consiglio Giulio Andreotti ha definito la questione di Ustica: «Uno dei capitoli della storia recente più avvilenti», reso ancora più avvilente da «questo affacciarsi di ipotesi, di perizie contrastanti, di testimonianze contraddittorie».

«Eccezionalmente non ero al governo in quel periodo», ha ricordato con un pizzico di autoironia Andreotti, «quindi non ho una diretta conoscenza dei fatti».

Anzi, «più ne leggo, meno capisco». Ma nonostante questo «bisogna veramente fare ogni sforzo per riuscire, se possibile, ad avere la verità. Non la verità secondo uno o un altro, però».

In ogni caso Giulio Andreotti ha assicurato di «non aver visto nessuna carta nascosta su Ustica e di non avere elementi diretti di conoscenza». Il presidente del consiglio ha quindi aggiunto: «Mi auguro veramente - ha proseguito - che si arrivi ad un punto fermo: e' molto sconcertante quello che e' accaduto con questo intreccio di sospetti, di voci. Di questo passo non solo non si arriva alla verita' ma si intorbidano ulteriormente le indagini».

Rispondendo ad una domanda sull' opera svolta dalla commissione parlamentare di inchiesta andreotti ha detto che «quando le indagini parlamentari camminano con i tempi delle indagini giudiziarie, per forza di cose si hanno delle interferenze e si crea un parallelismo che non ha molto senso».

«La verità - ha concluso - è che sarebbe augurabile poter avere dai magistrati una pronuncia definitiva. Questo è un problema che riguarda un po' tutto il corso della giustizia. Stiamo avendo delle condanne dalla corte dei diritti dell'uomo per i ritardi della nostra giustizia penale e civile. Però di fatto abbiamo dei meccanismi, sia legislativi che di strutture per cui il governo deve rispondere di questi danni davanti alla corte dei diritti dell' uomo ma non ha nessun potere per fare accelerare o far chiudere i processi in tempi ragionevoli».

Andreotti tornava dal convegno di Erice sul ruolo della Nato in Europa e per per celebrare i vent' anni del "comitato per l' alleanza atlantica per le sfide della società moderna" (ccms). Questo organismo, nato per iniziativa del presidente americano Richard Nixon è attivo nella "terza dimensione" prevista dall 'art. 2 Del trattato di Washington che diede vita, nel 1949, all' alleanza atlantica.

In questi due decenni la Nato ha finanziato studi e programmi per la tutela dell' ambiente, la protezione dei beni culturali, la promozione sociale, la sicurezza dei trasporti e, nel programma «scienza per la stabilita» iniziative per stimolare il progresso tecnologico dei paesi meno sviluppati tra i «sedici». Oggi è necessario fare ancora di più in una fase che vede l'Europa cambiare e chiedere all' alleanza atlantica più impegno nel settore non militare, mutata la minaccia proveniente dall' est.

l'Unità
DIMENICA 17 GIUGNO 1990

Falso documento Su Ustica un'altra bugia

Non era una coincidenza, come avevano tentato di far credere presentando un documento falso datato 1 aprile 1980. L'esercitazione Synadex era stata «costruita» ad arte per impedire ai radar di Marsala di vedere cosa accadeva sul cielo di Ustica la sera del 27 giugno di dieci anni fa. Un depistaggio «preventivo». Un'altra storia delle bugie che hanno accompagnato l'inchiesta, rivelata da *Rinascita*.

GIANNI CIPRIANI

ROMA. I servizi sapevano che i corridoi aerei sarebbero stati invasi da caccia militari. Così, all'ultimo momento, per far disattivare parzialmente i radar di Marsala, decisero di ricorrere alla Synadex, presentandola successivamente, in un documento falso, come un'esercitazione decisa già da due mesi. Questa ennesima storia di depistaggi, bugie e reticenze che hanno accompagnato le indagini sulla tragedia di Ustica è ricostruita in un servizio che apparirà sul prossimo numero di *Rinascita*. Nell'articolo, viene rivelato anche che una delle bobine di Marsala consegnata ai giudici ha una durata di quattro volte superiore alla media: un'altra manipolazione. Sulla vicenda è intervenuto Gianni Cervetti, ministro della difesa del governo ombra. «Tutti coloro che sono stati chiamati in causa si presentino spontaneamente alla magistratura».

l'Unità
DIMENICA 17 GIUGNO 1990

Ustica, un'esercitazione per nascondere la strage

Nessuno doveva vedere cosa sarebbe accaduto sul cielo di Ustica la sera del 27 giugno del 1980. Per questo il Sios dell'Aeronautica decise di «costruire» ad arte l'esercitazione Synadex. Uno solo l'obiettivo: disattivare parzialmente il radar di Marsala. I depistaggi, insomma, cominciarono già prima dell'abbattimento del Dc 9. Un'altra pagina oscura e inquietante ricostruita da *Rinascita*.

GIANNI CIPRIANI

ROMA Avevano organizzato tutto in anticipo, già prima che il Dc 9 dell'Itavia fosse abbattuto. La sera del 27 giugno di dieci anni fa, i corridoi aerei italiani erano attraversati da caccia e mig francesi, americani e libici. Nessuno avrebbe dovuto vedere cosa sarebbe accaduto. Proprio per questo, all'ultimo momento, l'Aeronautica decise di organizzare «ad arte» l'esercitazione Synadex. Un modo per disattivare parzialmente il centro radar di Marsala. Nessuna coincidenza, quindi, tra l'esercitazione e la tragedia, ma uno dei tanti depistaggi che, con grande fatica, sono emersi nel corso di questi dieci anni. Addirittura un depistaggio «preventivo». La storia delle bugie e delle reticenze legate alla Syndex, è stata ricostruita da Antonio De Marchi e Valerio Gualerzi in un servizio che comparirà sul numero di *Rinascita* in edicola domani mattina.

Nessuno, fino ad ora, aveva mai messo in dubbio che l'esercitazione Syndex fosse stata programmata da tempo. I dubbi, semmai, rigurdavano il fatto se fosse stata realizzata o meno. Del resto, nella sua relazione sul caso Ustica, il generale Franco Pisano aveva parlato di esercitazione «da tempo programmata» per il trimestre aprile-giugno. E a dimostrazione di questo aveva allegato un telegramma, datato 1 aprile 1980, protocollo 2/355/035-2/02, inviato dal centro radar di Marsala al comando del 3 Soc di Martina Franca e al centro rdar di Siracusa. Un telegramma stranamente «sopravvissuto» alle sistematiche distruzioni che hanno interessato nastri magnetici e i vari registri delle sale operative di Licola, Marsala, Sircusa e Martina Franca. Ma c'è un particolare che non torna: «quel documento - affermano Valerio Gualerzi e Antonio De Marchi - non poteva essere stato compilato, nè tanto meno inviato perchè non è il singolo centro radar a stabilire il programma delle esercitazioni, bensì il comando di settore. Lo stabiliscono le norme sulle esercitazioni in vigore da molti anni». Il motivo è abbastanza semplice. Durante un'esercitazione Synadex, il centro radar è parzialmente disattivato, perchè molte «consolle» sono occupate con le tracce simulate e non possono seguire il traffico reale. Proprio per questo per effettuare l'esercitazione sono necessarie due condizioni: che gli altri centri radar vicini siano attivi e non impegnati in altre esercitazioni e che ci sia un'esplicita autorizzazione del capo controllore del comando.

Insomma è il Soc e non i singoli centri (come risultava dal telegramma) a preparare i programmi trimestarli. Non solo. Come risulta da un documento «riservatissimo» dell'Itav (l'ispettorato delle telecomunicazioni e dell'assistenza di volo, l'organismo dello Stato Maggiore che sovrintende tecnicamente agli apparati della difesa aerea) la programmazione di una Synadex deve essere fatta conoscere allo Stato Maggiore e alla 5 Ataf, cioè al comando delle forze aeree Nato In Italia. «Dunque quel telegramma di Marsala - è scritto nel servizio di *Rinascita* - non può esistere. Non è mai stato scritto, nè spedito».

Oltre al «giallo» della Synadex, De Marchi e Gualerzi, parlano del nastro di Marsala. «Una delle due bobine in mano ai giudici, quella che presenta una interruzione nella registrazione tra le 21,04 e le 21,48, ha una durata di almeno quattro volte superiore alla norma. E la maggiore durata è proprio da mettere in relazione al meccanismo di manipolazione utilizzato: i nastri del computer possono essere modificati solo con complesse operazioni manuali. I possibili errori possono essere diminuiti solo diminuendo la densità dei dati. Per non destare sospetti, però, la densità dei dati deve essere omogenea su tutto il nastro, anche per quei periodi che non presentano problemi. «Così - scrive *Rinscita* - si è costruito un nastro che anziche registrare tutti i dati dal computer ne registrava solo uno ogni trenta».

Dopo l'ennesima denuncia delle bugie e dei depistaggi che hanno accompagnato l'inchiesta sulla tragedia di Ustica, ieri è intervenuto Gianni Cervetti, ministro della Difesa nel governo ombra. «Di fronte alle notizie e alle supposizioni giornalistiche - ha detto - è assolutamente necessario che tutti coloro i quali siano chiamati in causa si presentino subito e spontaneamente per fornire a chi di dovere, alla magistratura innanzitutto ogni spiegazione per favorire la ricerca dell verità. Occorre anche l'intervento immediato, e sono certo che non mancherà, della commissione stragi.

Mercoledì 19 giugno 1990
l'Unità

Il gen. Corcione: «Ustica? Se ne occupi la magistratura»

«Ustica è una materia che dovremmo avere il buon gusto di far trattare agli organi preposti a farlo, cioè alla magistratura». Lo ha dichiarato il capo di stato maggiore della Difesa, generale Domenico Corcione, commentando le ultime notizie di stampa sulla vicenda. «La magistratura – ha aggiunto – è l'unica a darci motivo di speranza proprio perché non fa colpi di scena quotidiani e si muove come è legittimo e rigoroso muoversi». Alla domanda se le forze armate abbiano fornito in questi anni le informazioni necessarie il capo di stato maggiore ha risposto: «Ne sono assolutamente certo. Ci mancherebbe altro. Personalmente non credo che ci sia mistero – ha aggiunto Corcione – so solo che le cose richieste alle forze armate, ed in particolare all'Aeronautica, sono state fornite, tant'è che su certi argomenti oggi l'Aeronautica non è neanche più in grado di esprimere giudizi, poiché essi si rifanno a documenti che sono stati forniti da anni e che non sono più in possesso dell'Aeronautica». «Ogni tanto – ha concluso il generale – salta fuori qualcuno e fa una sparata, presentando come una rivelazione qualcosa che era noto da dieci anni».

giovedì 21 giugno 1990
l'Unità

«I libici conoscevano i nostri radar»

«Su Ustica i servizi inglesi, francesi e americani non ci hanno detto la verità». Un'affermazione clamorosa, che l'ammiraglio Fulvio Martini, capo del Sismi, ha rilasciato sul finire della sua audizione in Commissione stragi. Non solo. Dieci piloti italiani, si è detto, indicarono ai libici quali fossero i punti «deboli» del nostro sistema radar. Il presidente Cossiga ha ricevuto i parenti delle vittime.

GIANNI CIPRIANI

ROMA. «Dubito che i servizi di Francia, Inghilterra e Stati Uniti, ci abbiano raccontato quello che sapevano su Ustica. Credo che se avessero avuto qualcosa a che fare con la tragedia, sicuramente non l'avrebbero detto». Parole sicuramente inattese, tutt'altro che generiche, basate su qualcosa di più di una semplice impressione. L'ammiraglio Fulvio Martini, capo del Sismi, il servizio segreto militare, le ha pronunciate quasi alla fine della sua audizione davanti ai parlamentari della commissione stragi che lo avevano convocato alle 15,30 a San Macuto. Una riunione vivace, nel corso della quale Martini aveva più volte fatto ricorso a dei «non so» che avevano suscitato aspre reazioni da parte dei commissari. Poi, alla fine e a telecamere spente, l'ammiraglio ha risposto ad una precisa domanda del comunista Bellocchio. «Lei pensa che i servizi dei paesi da lei interpellati su Ustica abbiano detto tutta la verità?». «Dubito degli inglesi, dei francesi e degli americani».

Il dirigente del Sismi aveva contattato i responsabili di otto servizi segreti stranieri. Tre, quelli jugoslavi, maltesi e libici, in maniera informale; cinque, quelli di Francia, Inghilterra, Stati Uniti, Grecia e Israele, formalmente. «La sera del 27 giugno del 1980, i vostri aerei militari erano in volo nella zona di Ustica?» la domanda principale. Tutti hanno negato. Americani, francesi, greci e israeliani, hanno risposto per «via breve», ossia a voce, gli inglesi hanno mandato una nota di poche righe nella quale, oltre a negare le loro responsabilità hanno escluso anche qualsiasi coinvolgimento dei libici. E' stato proprio a quel punto che Bellocchio ha chiesto a Martini se ritenesse «sincere» le risposte. «Penso che qualcuno non lo sia stato» la prima risposta. Proprio la genericità della risposta ha fatto sì che i commissari decidessero di proseguire la seduta a telecamere spente. Solo allora il capo del servizio segreto militare ha espresso la sua convinzione. «Non credo che inglesi, francesi e americani ci abbiano detto la verità»

Dalla testimonianza, è emerso anche un altro dato estremamente inquietante. Nel periodo immediatamente precedente alla tragedia, dieci piloti italiani (non si sa in quale veste) andarono in Libia per addestrare gli avieri di quel paese. Tra le altre cose spiegarono anche quali fossero i punti «critici» della difesa radar che potevano essere «penetrati» senza che nessuno se ne accorgesse. Una circostanza che risulta dal documento numero 64 del 25-9-1986 del Sismi. Secondo l'ammiraglio Martini, proprio questa vicenda può spiegare perchè nessuno vide dai radar il Mig libico che poi andò a schiantarsi sulla Sila.

Ad inizio seduta, l'ammiraglio aveva parlato della situazione internazionale del periodo, indicando nelle controversie Libia-Francia e Libia-Stati Uniti i «nodi» più caldi. Poi i commissari hanno chiesto notizie sul «dossier Affatigato», ossia sul tentativo di depistare le indagini (è negli atti sulla strage di Bologna) organizzato tentando di accreditare la tesi che il Dc 9 dell'Itavia era precipitato perchè era esplosa una bomba che l'estremiosta di destra portava con sè. E' stato proprio questo il punto sul quale Martini ha mostrato esitazioni. Probabilmente, dicono le voci di corridoio, perchè il «dossier» Affatigato esiste e chiama in causa direttamente un paese straniero.

La seduta si era aperta con una dichiarazione del presidente, Libero Gualtieri, che aveva replicato alle critiche che il presidente Cossiga aveva mosso all'operato della commissione stragi. «Con forza - ha detto - intendo dire che indaghiamo su Ustica grazie ai poteri che ci sono stati conferiti. Se non lo facessimo verremmo meno a un preciso obbligo di legge». In mattinata il Capo dello stato aveva ricevuto l'associazione dei parenti delle vittime.

l'Unità
23 giugno 1990

Ricevuti ieri al Quirinale il Presidente del Consiglio e due alti magistrati Incontro anche con Gualtieri?

Ma l'avvocatura dello Stato ha chiesto la prescrizione per il risarcimento ai familiari delle vittime

Sulla tragedia di Ustica Cossiga convoca Andreotti

Li ha convocati al Quirinale per esaminare la vicenda di Ustica. Cossiga ha chiamato il presidente del Consiglio, Giulio Andreotti, il presidente del Tribunale e il Procuratore Capo di Roma. Un segnale per ribadire, come promesso all'associazione familiari delle vittime, che la verità sulla tragedia deve essere fatta. L'avvocatura dello Stato, però, ha chiesto che i risarcimenti non siano pagati per «prescrizione».

GIANNI CIPRIANI

ROMA. Mercoledì mattina, al termine dell'incontro con i familiari delle vittime della tragedia di Ustica, aveva manifestato la sua intenzione di incontrare le «autorità politiche, il presidente del Consiglio e le autorità giudiziarie». E ieri pomeriggio, il Capo dello Stato ha convocato al Quirinale Giulio Andreotti, il presidente del Tribunale, Carlo Minniti e il Procuratore capo della Repubblica di Roma, Ugo Giudiceandrea. Colloqui separati di un'ora, seguiti da brevissimi comunicati stampa. L'incontro con Andreotti «ha avuto per oggetto le questioni emerse in occasione del recente incontro che il Capo dello Stato ha avuto con il comitato per la verità su Ustica e l'associazione familiari delle vittime». Nel colloquio con i giudici, è scritto in un'altra nota del Quirinale, si è parlato dei «problemi connessi con lo svolgimento dell'istruttoria formale sul disatro di Ustica, per quanto di campetenza dell'ufficio istruzione e degli uffici del pubblico ministero». Un segnale per ribadire la volontà del Capo dello Stato, «espressione dell'unità nazionale», come sottolineato nell'incontro con l'associazione familiari, che su questa vicenda si trovi la verità e sia fatta giustizia. Ma proprio ieri l'avvocatura dello Stato ha chiesto alla prima sezione civile del Tribunale di Palermo di voler chiudere la causa di risarcimento promossa dai parenti di alcune delle vittime della strage. «Sono trascorsi dieci anni – è stato sostenuto – c'è la prescrizione». Una presa di posizione che ha suscitato polemiche e che, secondo le parti civili, va nella direzione opposta alle esigenze di verità e giustizia di cui il presidente, nell'incontro di mercoledì, aveva voluto farsi interprete.

Prima di Andreotti, del presidente del Tribunale e del Procuratore Capo, Cossiga aveva ricevuto giovedì il Guardasigilli Giuliano Vassalli. Una «ricognizione».E ieri il ministero di Grazia e Giustizia ha voluto precisare che, in merito alla vicenda di Ustica, non sono state intraprese «nè sanzioni amministrative nè azioni disciplinari». Sui contenuti dei colloqui con il Presidente del consiglio e con i due magistrati, sono emersi pochi particolari. Tra questi la decisione di Cossiga di trasemttere al Procuratore e al presidente del Tribunale una copia del verbale dell'incontro che il Capo dello Stato ha avuto con l'associazione familiari , gli avvocati di parte civile e i rappresentanti del comitato per la verità su Ustica. «Non vedo come questa vicenda possa essere chiusa per prescrizione o, comunque, nell'incertezza», aveva detto Cossiga mercoledì mattina. E proprio l'iniziativa di legge che chiede che l'intera questione di Ustica, soprattutto il castello di bugie e depistaggi che hanno impedito il raggiungimento della verità, non venga archiviata e i responsabili siano puniti, è stata uno degli argomenti di cui si è discusso. Verosimilmente si è parlato anche degli approfondimenti «documentali» che il governo ha chiesto ai servizi segreti dopo le recenti dichiarazioni del capo del Sismi, Fulvio Martini, che ha accusato i servizi alleati di non aver detto tutta la verità di Ustica. E adesso, dopo i quattro incontri, il Presidente si appresterebbe anche a ricevere il presidente della commissione Stragi, Libero Gualtieri. Con l'esponente repubblicano, accusato di presiedere una commissione che, con le sue iniziative, finisce con il «sostituire la giustizia prevista dalla Costituzione con altri tipi di giustizia», la polemica era stata abbastanza esplicita. Ora, secondo alcune indiscrezioni, il Capo dello Stato ha intenzione di «ricucire» e di far sì che, almeno su Ustica, le polemiche vengano superate.

Ma proprio ieri, davanti alla prima sezione civile del Tribunale di Palermo, i rappresentanti dell'avvocatura dello Stato hanno chiesto che la causa intentata da tre familiari di altrettante vittime del Dc 9 dell'Itavia per il risarcimento, sia chiusa per prescrizione, essendo trascorsi dieci anni dal giorno della sciagura. Una tesi fortemente avversata dagli avvocati di parte civile. «Sarebbe ingiusto – hanno replicato – far ricadere una tale responsabilità sui familiari delle vittime, investiti per dieci anni da una disorganica inchiesta promossa dagli organi dello Stato, che ha manifestato con tutta chiarezza le gravi carenze ampiamente pubblicizzate».

DOMENICA 24 GIUGNO 1990
l'Unità

I giudici hanno contattato l'Università di Roma
Martedì Cossiga riceve la commissione Stragi

I capi di Sismi e Sisde saranno ascoltati in Procura
Riemerge la vicenda dei radar dei servizi segreti

Ustica, una nuova perizia sui tracciati di Poggio Ballone

Ci sono due stazioni radar del Sismi che dovrebbero aver registrato quanto avvenne nel cielo di Ustica il 27 giugno 1980. Nessuno, però, ha mai visto i tracciati di quelle basi. Di questo l'ammiraglio Fulvio Martini dovrà rispondere, quando sarà nuovamente ascoltato a San Macuto. Dai tabulati di Poggio Ballone, consegnati in commissione Stragi, è emerso che esistono 15 tracce di aerei militari.

GIANNI CIPRIANI

ROMA. «Dubito che sulla vicenda di Ustica, i servizi di Francia, Inghilterra e Stati Uniti abbiano detto la verità». Un'affermazione, quella del capo del Sismi, che aveva suscitato una vasta eco insieme con le secche smentite delle ambasciate dei paesi chiamati in causa. Una dichiarazione che si basava su una semplice sensazione? O dietro l'accenno dell'ammiraglio esistono elementi di prova più concreti? Mercoledì l'ammiraglio Martini comparirà nuovamente a palazzo San Macuto, davanti alla commissione Stragi. In quell'occasione i dubbi saranno sciolti. E certamente, nell'audizione, si parlerà anche dei due centri radar siciliani controllati dal servizio segreto militare che dovrebbero aver «visto» quanto accadde a Ustica la sera del 27 giugno di dieci anni fa. Nessuno, finora, ha mai visto i tracciati, rigorosamente segreti, né gli operatori sono mai stati ascoltati. Ed è impossibile pensare che Martini non abbia nulla da dire in proposito.

Intanto si è saputo che il 28 giugno sia il capo del Sismi che quello del Sisde saranno ascoltati dai giudici Bucarelli e Santacroce che, il 2 luglio, interrogheranno anche nove militari di Poggio Ballone. E proprio sui tracciati radar del centro in provincia di Grosseto, la magistratura ha contattato l'Università di Roma per l'affidamento della perizia. Infine ieri è stata confermata la notizia che martedì il presidente Cossiga riceverà al Quirinale i rappresentanti dell'ufficio di presidenza della commissione Stragi. Un gesto che dovrebbe segnare la fine di un periodo di vivaci polemiche.

I centri radar del Sismi si trovavano (e si trovano anche adesso) nella punta estrema della Sicilia, quella che guarda verso la Tunisia. Una posizione strategica che permette, in pratica, di controllare tutto il Tirreno, il Mediterraneo e consente anche di contare, una per una, le navi che escono dallo stretto dei Dardanelli o i Mig «parcheggiati» negli aeroporti libici. Sono mascherati da stazioni meteorologiche. In realtà il personale (tutti militari con alto grado di «affidabilità») vienepagato sia dallo Stato italiano che dagli Stati Uniti, per mezzo dell'amministrazione della base Nato di Napoli. Non solo: più sono gli avvistamenti, più premi in denaro ricevono gli operatori. E tutti i voli in partenza da Tripoli, nel 1980 come adesso, sono controllati 24 ore su 24. Sia per gli aerei che per le navi, inoltre, ogni giorno vengono tenuti aggiornati alcuni tabelloni sui quali gli esperti trascrivono i diversi movimenti. Quei centri, quindi, dovrebbero aver registrato cosa accadde al Dc 9 dell'Itavia. Eppure, in tutto questo tempo, nessun tracciato è stato trasmesso alla magistratura, né tantomeno gli operatori sono stati interrogati. E forse proprio di questi documenti l'ammiraglio Martini potrebbe parlare in commissione Stragi.

Dopo aver deposto a San Macuto, il direttore del Sismi sarà interrogato giovedì mattina, come testimone, dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli, insieme con il capo del Sisde, il prefetto Riccardo Malpichi. Il 2 luglio sarà la volta di nove militari del centro radar di Poggio Ballone. Proprio dai tabulati consegnati alla commissione Stragi la scorsa settimana, ha affermato il deputato di Democrazia proletaria Luigi Cipriani, «le tracce identificate dal radar che si riferiscono ad aerei militari sono quindici. Più volte ci è stato detto che quella sera non vi erano tracce significative di aerei militari. Il tabulato dei dati di Poggio Ballone smentisce tutto questo. Chiedo quindi che si leggano questi dati e se ne dia, finalmente, una interpretazione coerente».

Proprio sulla questione dei tracciati radar, gli inquirenti sono intenzionati a chiedere una perizia, da affidare a esperti diversi, rispetto a coloro che avevano avuto il compito di indicare le cause dell'incidente del Dc 9. Per questo sono già stati avviati contatti con l'università di Roma, mentre è quasi certo l'impiego di esperti di altri paesi, anche se difficilmente saranno inglesi, francesi o statunitensi. L'inchiesta, hanno assicurato i giudici, proseguirà senza soste per tutta l'estate. Ma le indagini, purtroppo, hanno già accumulato un ritardo di dieci anni.

l'Unità 26 giugno 1991

Il presidente della Repubblica ha ricevuto al Quirinale Mirabelli che ha spiegato l'archiviazione dell'indagine sul giudice Bucarelli

Inizia oggi una settimana «calda» con l'incontro Gualtieri-Cossiga Domani in commissione Stragi i responsabili dei servizi segreti

«Su Ustica il Csm ha ragione»

Cossiga d'accordo con il Csm. Sull'archiviazione del «caso Ustica» il capo dello Stato ha concordato con la deliberazione e le motivazioni del Csm, durante un incontro con il vicepresidente del Consiglio superiore, Mirabelli. E da oggi inizia una settimana di «fuoco»: Gualtieri sarà ricevuto dal presidente della Repubblica e domani a San Macuto saranno ascoltati i i capi dei Servizi.

ANTONIO CIPRIANI

ROMA. Il «caso Ustica» archiviato, ma non definitivamente. I motivi della decisione, presa dall'organo di autogoverno dei giudici, li ha spiegati, ieri mattina al capo dello Stato, il vicepresidente del Csm, Cesare Mirabelli. «Per non interferire nel delicato lavoro dei magistrati» ha spiegato Mirabelli, e Cossiga ha apprezzato, questa volta, la decisione assunta dal Csm.

Il plenum del consiglio ha archiviato la «pratica Ustica» il 21 giugno scorso accogliendo la proposta dalla prima commissione referente, presieduta da Nino Abbate. Il plenum del Csm ha ritenuto che non è possibile, al momento attuale, condurre un'indagine sull'operato dei magistrati che da dieci anni indagano sul disastro di Ustica «senza interferire nell'esercizio dell'attività giurisdizionali». Il presidente della Repubblica ha preso atto della decisione del Consiglio superiore della magistratura, concordando sul contenuto della deliberazione e sulle sue motivazioni.

A richiamare l'attenzione dei consiglieri di palazzo dei Marescialli sulla vicenda era stato il componente laico socialista Dino Felisetti. Analoga richiesta, in un secondo momento, era stata presentata anche dai legali di parte civile che rappresentano i famigliari delle vittime.

Felisetti aveva prospettato l'ipotesi che vi fossero state disfunzioni nell'aquisizione delle prove, in particolare dei tracciati radar di Poggio Ballone (quelli che hanno messo in evidenza la presenza di quattro caccia «sconosciuti» nei cieli del mar Tirreno). I legali dei famigliari delle vittime hanno invece fatto arrivare al Csm un documento – tratto dal libro bianco sul decimo anniversario del disastro di Ustica – nel quale hanno accusato i giudici inquirenti di avere male acquisito e mal custodito le prove istruttorie, nonchè di avere mostrato davvero scarsa conoscenza di quelle a disposizione.

E il plenum del consiglio non ha ritenuto di non poter, almeno allo stato delle cose verificare gli atti processuali. «In questo momento – è il pensiero espresso da Nino Abbate in occasione del breve dibattito che si è svolto nel plenum sulla proposta di archiviazione della pratica – non c'è spazio per interventi del consiglio in qualsiasi direzione. Con la proposta – spiegò – abbiamo inteso rendere più tranquillo il clima all'esterno, perchè non vengano esercitate pressioni sui giudici impegnati in una fase particolamente delicata».

Una linea che ha trovato l'assenso di tutti i colleghi di palazzo dei Marescialli. Insomma un'archiviazione, ma non definitiva.

L'incontro tra Cossiga e Mirabelli, comunque, ha portato a una «schiarita» nei rapporti tra il Quirinale e il Csm. Nel corso del colloquio il presidente Cossiga ha dato a Mirabelli una copia del verbale del suo recente incontro con i famigliari delle vittime dell'incidente, e una copia del «promemoria» che i legali che rappresentano la parte civile nel processo penale sul disastro, gli hanno consegnato. In una nota il Quirinale ha tenuto a sottolineare che il Consiglio superiore della magistratura è uno dei destinatari naturali di tutti gli atti che riguardano la magistratura. Inoltre – ha specificato la presidenza della Repubblica – tutta la documentazione potrebbe essere utilizzata per competenza, in futuro, dall'organo di autogoverno della magistratura.

Intanto oggi Cossiga riceve il presidente della commissione stragi, Libero Gualtieri, che in una lettera inviata a *l'Unità* ha scritto che il presidente della Repubblica non gli aveva rifiutato un colloquio (così come era apparso sulla stampa) perchè lui non glielo aveva chiesto. Intanto domani (decimo anniversario dell'abbattimento del Dc 9 dell'Itavia sul cielo di Ustica), i responsabili dei servizi segreti saranno ascoltati a San Macuto dalla commissione parlamentare sulle stragi. Ed è il primo appuntamento di una settimana «calda» sul «caso Ustica». Giovedì i capi di Sismi e Sisde, Fulvio Martini e Riccardo Malpica, saranno interrogati come testimoni dai giudici penali, Vittorio Bucarelli e Giorgio Santacroce.

l'Unità del 27 giugno 1990

Intervista a Macis, responsabile Giustizia del Pci

«Coperture e reticenze Una costante nelle stragi»

«Tutta la vicenda è stata gestita nella maniera più rozza. Dobbiamo fare molto per cercare di riparare nei confronti di chi ha sofferto». Il senatore Francesco Macis, reponsabile giustizia e capogruppo pci in commissione Stragi, non ha esitazioni. «Esistono responsabilità di carattere istituzionale e politico. Dobbiamo scoprire la trama che è stata tessuta in tutti questi anni».

ROMA. **Bugie, depistaggi e responsabilità che non sono mai emerse. Qual è il senso che si ricava dalla tragedia di Ustica?**

Emergono prepotentemente tre questioni. Anzitutto i condizionamenti che derivano all'Italia per la sua collocazione internazionale. Tutti gli scenari ipotizzati, riconducono a centrali estere che hanno responsabilità nella tragedia o, quantomeno, una conoscenza esatta di ciò che avvenne.

Ti riferisci, per caso, al radar della portaerei americana Saratoga, ancorata al porto di Napoli, e che, secondo quanto ha affermato il comandante, proprio quella sera era spento...

Certo. Due sono le cose: o vi è un vincolo che impedisce ai nostri apparati di sicurezza di dire quello che sanno, oppure l'Italia è l'unico paese a non sapere cosa avvenne. A questo va aggiunto, è il secondo aspetto della mia riflessione, il grado estremamente arretrato della qualità dell'intervento dei servizi di sicurezza, delle sfere militari, dei giudici. Tutta questa vicenda è stata gestita nella maniera più rozza. Nei pochi mesi di indagini della commissione Stragi, sono emersi tanti episodi di insabbiamento e coperture. Infine, voglio dire, il senso che si ricava è che nella storia dello stragismo italiano ci sono costanti, come l'intervento degli apparati di sicurezza che depistano o la scomparsa di prove e testimoni.

La vicenda Affatigato, che compare sia per Ustica che nelle indagini sulla strage di Bologna, accaduta due mesi dopo, ne è un esempio.

Certamente. Un'antologia delle costanti dello stragismo.

Perché, come dimostrato da un sondaggio della Makno, per l'opinione pubblica è così importante che sulla tragedia sia scoperta la verità?

Anzitutto, per una esigehza elementare di conoscere un capitolo terribile e oscuro della storia recente del nostro paese. Se qualche passo, in questa direzione, è stato fatto, questo è dovuto all'opera di sollecitazione e stimolo dell'associazione dei familiari delle vittime e anche alla stampa. C'è un altro elemento. Dalle indagini della commissione Stragi sono emerse, insieme con gli insabbiamenti, responsabilità di carattere istituzionale e politico. Su queste bisogna andare a fondo. Se ci fossero incertezze e reticenze sarebbe gravissimo. C'è la necessità di scoprire anche la trama che è stata tessuta in tutti questi anni. Nel momento in cui la relazione Gualtieri comincia a precisare le responsabilità dei vertici dell'Aeronautica, ripeto, non ci si deve fermare. È inimmaginabile, aggiungo, che coperture e depistaggi siano avvenuti senza l'avallo dell'autorità politica.

«Nunca màs», mai più. Così era intitolato l'atto di accusa contro i militari argentini per la tragedia dei desaparecidos. Cosa si può fare perchè drammi come Ustica non si ripetano più?

Bisogna lavorare per superare le condizioni politiche che hanno reso possibile quell'evento; il processo di distensione internazionale deve investire anche il Mediterraneo. La commissione Stragi dovrebbe formulare due proposte: la prima relativa all'allungamento dei termini per le indagini del giudice istruttore; la seconda è che per i reati commessi, i depistaggi, gli insabbiamenti, i termini di prescrizione siano diversi da quelli previsti dall'attuale codice penale. □ *G.Cip.*

l'Unità
Martedì 27 giugno 1991

Giudici e militari Manomissioni e prove distrutte

ROMA. Perizie, controperizie, richiesta di documenti e tracciati radar. Poi manomissioni, sparizione di atti giudiziari, incendi strategici e una particolare operosità del Sios aeronautico, il servizio segreto diretto, all'epoca, da Zeno Tascio. Il carosello delle stranezze iniziò immediatamente. Il 5 luglio il giudice palermitano Aldo Guarino chiese tutti i tracciati radar del Tirreno, e non gli vennero consegnati. L'inchiesta passò a Roma e al sostituto Giorgio Santacroce, che chiese quelli individuabili in un triangolo molto limitato, i militari consegnarono i tracciati di Licola, di Marsala e di Ciampino. Soltanto quelli. Niente materiale di Siracusa, lacotenente e Poggio Ballone. E non solo. I tracciati vennero lasciati per mesi nelle mani del Sios per la «decodificazione».

Cominciò così il rapporto tra vertici militari e magistratura; un rapporto davvero strano. I tracciati di Marsala, per esempio, avevano un buco nella registrazione di otto minuti. Il tempo di cambiare il nastro, per iniziare la Synadex, un'esercitazione simulata. A Licola, poi, invece di consegnare al giudice il registro originale, mandarono una misteriosa copia con tracce radar incomplete e – secondo i periti – manipolate. E il volume originale? Distrutto nell'84.

Il ruolo del Sios è davvero inquietante. Scrive il presidente della commissione stragi, Libero Gualtieri, nella relazione inviata al Parlamento: «Abbiamo appreso quello che ci volevano negare: che si possono correggere i nastri radar, aggiungendo o tagliando tracce, avendo il tempo e le competenze necessarie come Borgo Piave aveva». Questo il riferimento al Sios. Più in generale riferendosi all'atteggiamento dei vertici militari verso la magistratura: «L'inchiesta è stata svuotata dall'interno».

L'istruttoria, comunque, dopo essere stata ferma per anni, per muoversi ha avuto bisogno di una puntata di «Telefono giallo». Un aviere anonimo di Marsala disse: «Noi vedemmo tutto». Ebbene il giudice Bucarelli, ha ascoltato per la prima volta gli avieri e gli ufficiali di quel centro radar soltanto nel 1989. E in quell'occasione il maresciallo Luciano Carico, violando un muro d'omertà, ha rivelato che nel centro di Marsala videro cadere il Dc 9 dell'Itavia e che l'allarme scattò immediato. Una dichiarazione che ha cominciato a far franare il muro di bugie costruito intorno al caso Ustica dai militari.

Un'altra svolta giudiziaria è rappresentata dalla consegna della perizia Blasi, nel marzo 1989. I cinque esperti hanno scritto nelle 477 pagine del documento che l'abbattimento era stato causato da un missile.

Una perizia che ha rappresentato l'unico punto fermo dell'inchiesta. Fin quando due dei cinque periti, in un supplemento di perizia, hanno cambiato idea, ipotizzando l'esplosione della bomba a bordo. Ed ora? Ora si parla di superperizia internazionale, mentre sono saltati fuori altri tracciati radar, quelli di Poggio Ballone, per anni dimenticati nei cassetti di palazzo di giustizia. Dimenticanze, negligenze, inoperosità. E i tempi dell'inchiesta sono sempre più stretti. Entro il 24 ottobre tutto deve essere completato. E l'archiviazione incombe. □*A.Ci*

Mercoledì 27 giugno 1990
l'Unità

Il «caso Ustica» dieci anni dopo

Il capo dello Stato ha ricevuto al Quirinale la commissione parlamentare sulle Stragi mentre il giudice Bucarelli ha annunciato di voler concludere l'inchiesta

«Voglio tutta la verità Continuate a indagare»

«Vigilerò perché si possa scoprire la verità su Ustica». Lo ha ribadito il capo dello Stato Cossiga nell'incontro, al Quirinale, con l'ufficio di presidenza della commissione parlamentare sulle stragi. Intanto, sul fronte giudiziario, il magistrato che conduce le indagini, Vittorio Bucarelli, ha dichiarato di voler chiudere lui l'inchiesta, per evitare di essere sottoposto a procedimenti disciplinari.

ANTONIO CIPRIANI

ROMA: Il capo dello Stato vuole la verità sul disastro di Ustica. Una verità completa, non necessariamente legata ai tempi e all'efficacia della magistratura. Un incoraggiamento al lavoro della commissione parlamentare sulle stragi, che è venuto durante il colloquio al Quirinale tra il presidente della Repubblica e l'ufficio di presidenza della commissione, composto da Libero Gualtieri, dai suoi vice Casini e Bellocchio e dai segretari Nicotra e Buffoni.

Cossiga ha detto che «vigilerà» perché tutti gli organi interessati accertino le responsabilità del disastro aereo, il 27 giugno di dieci anni fa.

Durante l'incontro Gualtieri ha ringraziato Cossiga «per il suo autorevole intervento, confermando il rigoroso impegno della commissione di continuare nella propria attività volta ad assolvere all'alto mandato conferito dal Parlamento». Gualtieri è stato prima ricevuto in forma privata, poi insieme con i componenti dell'ufficio di presidenza.

Il presidente ha consegnato ai commissari parlamentari anche le copie dei verbali dell'incontro, della scorsa settimana, con l'associazione dei familiari delle vittime di Ustica, oltre che le note e tutta la documentazione fornita al Quirinale dai legali delle vittime del disastro aereo. Al termine dell'incontro il capo dello Stato ha assicurato i parlamentari-inquirenti che continuerà «a seguire con sempre maggiore attenzione i lavori della commissione bicamerale».

Gli incontri al Quirinale sono proseguiti anche nel pomeriggio. Dal presidente Cossiga è salito anche, per un breve colloquio, il ministro della Difesa, Mino Martinazzoli, che proprio domani sarà ascoltato dalla commissione stragi. Insieme con il ministro Martinazzoli, i commissari di San Macuto oggi sentiranno il capo del Sismi, Fulvio Martini, e quello del Sisde, Riccardo Malpica.

Novità anche sul fronte giudiziario, dove gli stessi capi dei servizi segreti, Martini e Malpica, saranno ascoltati domani mattina come testimoni dai giudici Vittorio Bucarelli e Giorgio Santacroce.

Ma non si tratta delle uniche novità che vengono dal palazzo di giustizia romano. Il giudice istruttore Bucarelli ha infatti stilato un documento di tre pagine in cui, sostanzialmente, smentisce la possibilità che possa abbandonare l'indagine. Una risposta molto netta, dunque, alle sollecitazioni più volte fatte filtrare dal capo della Procura romana, Ugo Giudiceandrea.

Bucarelli ha emesso un'ordinanza in cui dichiara, a dieci anni dai fatti in questione, l'«assoluta urgenza» del processo. Una ordinanza con la quale il magistrato ha disposto che l'istruttoria sulla strage di Ustica possa proseguire anche durante la pausa estiva, derogando in questo modo alla norma che prevede, tra il 23 luglio e il 15 settembre, la sospensione dell'attività istruttoria e dibattimentale.

Bucarelli ha spiegato l'iter che seguirà – per essere velocizzata al massimo – l'inchiesta decennale. Entro il prossimo 24 ottobre depositerà nella cancelleria gli atti per la requisitoria del pubblico ministero (Santacroce da luglio verrà sostituito), e agli avvocati è concesso un termine di cinque giorni per la consegna delle memorie. Da quel preciso momento al giudice istruttore resteranno due mesi di tempo per concludere definitivamente l'inchiesta con la sentenza di proscioglimento o l'ordinanza di rinvio a giudizio. Nessuna deroga, ha annunciato Bucarelli, perché se non rispetterà questi tempi «è prevista la rimessione degli atti al pubblico ministero (così la Procura diventerebbe titolare dell'inchiesta, *ndr*), mentre nei confronti del giudice, per la sua inattività, è prevista una comunicazione al procuratore generale ed al ministero» per l'avvio di un procedimento disciplinare, ha scritto il giudice Bucarelli.

Intanto ieri a Palermo il cardinale Pappalardo ha celebrato una messa per le 81 vittime di Ustica. «La cristiana rassegnazione – ha detto – non può essere disgiunta dalla sete di ricerca della verità. Si soffre di più nel buio del dubbio, e di una parvenza di verità che è sembrata più volte vicina per scomparire nella nebbia. Dobbiamo pensare che c'è chi sa e tace?»

Unità
Mercoledì 27 giugno 1990

Ipotesi, scenari, tanti depistaggi Dalla bomba a bordo alla battaglia aerea

Dieci anni di omissioni, depistaggi, reticenze. È la storia di uno degli scandali più grandi del dopoguerra: l'indagine sul disastro di Ustica, l'abbattimento del Dc 9 dell'Itavia, il 27 giugno 1980. Quante «false verità» si sono sovrapposte in questi anni? Dal cedimento strutturale, all'attentato a bordo. Fino alla contrastata verità sul missile. E ora si torna a pensare all'intrigo internazionale.

ROMA. «Guar...» Un'esclamazione strozzata, poi l'esplosione. Colpito nella parte anteriore della carlinga, il Dc 9 dell'Itavia cadde rapidamente, «avvitandosi». Il comandante dell'aereo, Domenico Gatti, ebbe probabilmente il tempo di percepire l'avvicinamento di un caccia, e il suo grido è l'estremo segnale di vita registrato dalla scatola nera. Il radar di Ciampino registrò l'ultimo «plot» alle 20,59',45" del 27 giugno 1980; poi il segnale scomparve. L'aereo, partito da Bologna con due ore di ritardo, diretto a Palermo, s'inabbissò a nord di Ustica con 81 persone a bordo.

Dieci anni dopo, su questo abbattimento, esistono soltanto ipotesi. L'inchiesta giudiziaria e quella della commissione parlamentare, ha provato soltanto una cosa: che politici e militari hanno cercato di far passare «false verità», dicendo cumuli di bugie. Per coprire quale scenario? Quello che sta emergendo ora, dopo la scoperta degli undici tracciati radar di Poggio Ballone (dimenticati nei cassetti del palazzo di giustizia), è che si sia trattato di un intrigo internazionale. Una battaglia aerea sul Mediterraneo tra «caccia» libici e francesi, al centro della quale si trovò, per sbaglio, il Dc 9. Poi tanti depistaggi...

Ma quante storie e quanti misteri si sono intrecciati nel caso Ustica? Quanti diversi scenari si sono sovrapposti in questi anni?

La bomba a bordo. La tesi è quella maggiormente sponsorizzata dai vertici militari. Non fu la prima, però. Nell'immediatezza del fatto si parlò con insistenza della caduta per «cedimento strutturale». Gli aerei dell'Itavia vennero definiti «carrette del cielo»: una campagna di stampa che mise in ginocchio la compagnia presieduta da Aldo Davanzali. Legato all'ipotesi della bomba c'è il primo depistaggio, operato dagli ambienti del Sismi deviato di Santovito. Una telefonata anonima rivelò che a bordo del Dc 9 viaggiava, in incognito, il neofascista Marco Affatigato. Una manovra per alzare un polverone. Fu, infatti, lo stesso Affatigato, dalla Svizzera, a smentire questa rivelazione. La tesi dell'esplosione a bordo, comunque, è tornata fuori recentemente, nell'ultima perizia consegnata al giudice Vittorio Bucarelli. Due ingegneri, che in precedenza avevano chiaramente parlato di abbattimento provocato da un missile, hanno cambiato opinione e, utilizzando un documento della Selenia, hanno indicato nella bomba a bordo la causa del disastro. Un voltafaccia pieno di misteri, soprattutto alla luce delle rivelazioni contenute nei tracciati radar di Poggio Ballone, quelli «dimenticati» nei cassetti del tribunale.

Il Mig libico. L'aereo, sfuggito al controllo aereo di Gheddafi e ai radar difensivi italiani, precipitò in Calabria, vicino a Castelsilano, il 18 luglio 1980. Questa è la versione ufficiale. Ma la vicenda, gestita dal Sios dell'aeronautica, presenta numerose contraddizioni. Il cadavere del pilota del Mig, Ezzedin Koal, venne infatti analizzato dall'ufficiale sanitario di Castelsilano il quale, il 18 luglio, scrisse che il corpo era in avanzato stato di decomposizione. Una conferma, richiesta dal giudice Santacroce insospettito, venne da due specialisti arrivati da Roma. Ma le loro «memorie» sono sparite dagli atti processuali. Altro elemento inquietante: senza troppi esami i resti dell'aereo vennero rispediti dal Sismi di Santovito a Tripoli (su sollecitazione di Cesare Romiti, a quel tempo il regime di Gheddafi era azionista della Fiat). Per la giustizia penale, comunque, quel caso non aveva niente a che vedere con il disastro di Ustica: tant'è che è stato chiuso, con l'archiviazione. Eppure tutta la vicenda del ritrovamento, una ventina di giorni dopo il disastro di Ustica, somiglia davvero a una messinscena per depistare la verità. Ma quale verità?

Il missile francese. La tesi del coinvolgimento di forze militari francesi è tornata più volte nel corso di questi anni. Il 28 giugno 1980 Santovito, capo del Sismi, inviò al capo del controspionaggio francese, Alexandre de Marenches, un fonogramma urgente e riservatissimo. L'episodio fu rivelato nel 1986 da un collaboratore di de Marenches a un giornalista di Canale 5: quel fonogramma riguardava Ustica. Il giorno del disastro, comunque, erano nel Tirreno almeno quattro navi e un sommergibile francese, e rientrarono a To-

l'Unità
martedì 27 giugno 1990

Parla Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione dei familiari

«Una delle storie più vergognose, ma si comincia a fare chiarezza»

«Non so dire quanto tempo occorra ancora per scoprire la verità. Certo è che adesso è chiaro a tutti che non si è trattato di un incidente». Daria Bonfietti, presidente dell'associazione familiari delle vittime, parla della sua «battaglia». «La cosa più odiosa? L'insensibilità delle istituzioni. Ora devono scendere in campo con tutta la loro forza etica. La direzione, forse, è quella giusta».

GIANNI CIPRIANI

ROMA. **A dieci anni dalla tragedia, quanto è ancora lontana la verità?**

Dieci anni senza verità sono stati e sono molto duri.Quella dell'abbattimento del Dc 9 è una delle vicende più avvilenti e vergognose della nostra storia repubblicana. Quanto ci voglia ancora per arrivare alla verità, non lo so dire. Sicuramente ci siamo avvicinati molto. Faccio questa affermazione anche perché mi pare che molte siano le voci autorevoli che sono intervenute e si stanno impegnando.

Ancora nessuna certezza, quindi, ma dal buio si comincia a vedere una luce...

È evidente. Il cambiamento è stato totale e ci dà un minimo di conforto il fatto che nessuno sta più pensando a un incidente. Ora c'è la chiarezza che un avvenimento drammatico è successo nei nostri cieli e che si è trattato di un'azione di guerra. Perché se il Dc 9 è stato abbattuto da un missile, come stabilito da una perizia giudiziaria, non può che chiamarsi azione di guerra. Per questo sempre più le forze politiche, le istituzioni e il governo devono sentire la necessità di arrivare alla verità. L'associazione familiari delle vittime, voglio dirlo, non può fare di più di quello che ha fatto. Adesso tocca alle istituzioni. L'avvenimento, purtroppo, è accaduto; una verità esiste. E allora la verità deve essere possibile se le forze politiche, le forze della magistratura faranno il loro lavoro.

Lei dice che è ormai chiaro che si è trattato di un missile. Eppure la tesi della bomba, soprattutto dopo il ripensamento di due periti, viene riproposta con forza...

Se hanno delle prove le portino, noi siamo lieti di scoprire, qualsiasi sia, la verità. Non abbiamo sposato nessuna ipotesi. Rispettando le regole del gioco democratico, abbiamo saputo aspettare nove anni che una perizia giudiziaria dicesse: missile. Solo da allora anche noi abbiamo cominciato a parlare di missile. Non è colpa nostra se i periti sono giunti a questa conclusione. Credo che esista una mentalità per cui una bomba sia più salvifica del missile. Non capisco perché per l'Aeronautica e per tutti coloro che portano avanti questa ipotesi questa verità possa apparire meno drammatica. Resta il fatto che in quella notte i radar che dovevano funzionare non hanno funzionato, il centro di Marsala non ha fornito un solo foglio giusto: queste responsabilità, comunque, esistono. C'è una inesistenza di chiarezza, indipendentemente dal dilemma missile-bomba. Non capisco cosa l'Aeronautica cerchi di salvare. Inefficienze ce ne sono state. Forse con la bomba riescono a tirarsi fuori da responsabilità più dirette rispetto all'incapacità a controllare i cieli.

In tutto questo tempo, nel portare avanti tra mille ostacoli la richiesta dei familiari delle vittime di avere verità e giustizia, qual è stata cosa più odiosa che si è trovato davanti?

L'insensibilità delle istituzioni. Abbiamo voluto continuare a credere che, poiché siamo uno Stato di diritto, la verità deve essere possibile. E questa verità la devono dare le istituzioni. Magistratura, governo, Parlamento. Ognuno per quanto riguarda il suo ruolo. Ora, però, qualcosa si è mosso. E adesso è chiaro che esistono responsabilità da parte di organi e apparati dello Stato. La direzione è quella giusta. Adesso dipende dalla forza etica e politica che le istituzioni dovranno mettere in campo. Dieci anni fa non lo hanno fatto.

Ipotesi, scenari, tanti depistaggi Dalla bomba a bordo alla battaglia aerea

Dieci anni di omissioni, depistaggi, reticenze. È la storia di uno degli scandali più grandi del dopoguerra: l'indagine sul disastro di Ustica, l'abbattimento del Dc 9 dell'Itavia, il 27 giugno 1980. Quante «false verità» si sono sovrapposte in questi anni? Dal cedimento strutturale, all'attentato a bordo. Fino alla contrastata verità sul missile. E ora si torna a pensare all'intrigo internazionale.

ROMA. «Guar...» Un'esclamazione strozzata, poi l'esplosione. Colpito nella parte anteriore della carlinga, il Dc 9 dell'Itavia cadde rapidamente, «avvitandosi». Il comandante dell'aereo, Domenico Gatti, ebbe probabilmente il tempo di percepire l'avvicinamento di un caccia, e il suo grido è l'estremo segnale di vita registrato dalla scatola nera. Il radar di Ciampino registrò l'ultimo «plot» alle 20,59',45" del 27 giugno 1980; poi il segnale scomparve. L'aereo, partito da Bologna con due ore di ritardo, diretto a Palermo, s'inabbissò a nord di Ustica con 81 persone a bordo.

Dieci anni dopo, su questo abbattimento, esistono soltanto ipotesi. L'inchiesta giudiziaria e quella della commissione parlamentare, ha provato soltanto una cosa: che politici e militari hanno cercato di far passare «false verità», dicendo cumuli di bugie. Per coprire quale scenario? Quello che sta emergendo ora, dopo la scoperta degli undici tracciati radar di Poggio Ballone (dimenticati nei cassetti del palazzo di giustizia), è che si sia trattato di un intrigo internazionale. Una battaglia aerea sul Mediterraneo tra «caccia» libici e francesi, al centro della quale si trovò, per sbaglio, il Dc 9. Poi tanti depistaggi...

Ma quante storie e quanti misteri si sono intrecciati nel caso Ustica? Quanti diversi scenari si sono sovrapposti in questi anni?

La bomba a bordo. La tesi è quella maggiormente sponsorizzata dai vertici militari. Non fu la prima, però. Nell'immediatezza del fatto si parlò con insistenza della caduta per «cedimento strutturale». Gli aerei dell'Itavia vennero definiti «carrette del cielo»: una campagna di stampa che mise in ginocchio la compagnia presieduta da Aldo Davanzali. Legato all'ipotesi della bomba c'è il primo depistaggio, operato dagli ambienti del Sismi deviato di Santovito. Una telefonata anonima rivelò che a bordo del Dc 9 viaggiava, in incognito, il neofascista Marco Affatigato. Una manovra per alzare un polverone. Fu, infatti, lo stesso Affatigato, dalla Svizzera, a smentire questa rivelazione. La tesi dell'esplosione a bordo, comunque, è tornata fuori recentemente, nell'ultima perizia consegnata al giudice Vittorio Bucarelli. Due ingegneri, che in precedenza avevano chiaramente parlato di abbattimento provocato da un missile, hanno cambiato opinione e, utilizzando un documento della Selenia, hanno indicato nella bomba a bordo la causa del disastro. Un voltafaccia pieno di misteri, soprattutto alla luce delle rivelazioni contenute nei tracciati radar di Poggio Ballone, quelli «dimenticati» nei cassetti del tribunale.

Il Mig libico. L'aereo, sfuggito al controllo aereo di Gheddafi e ai radar difensivi italiani, precipitò in Calabria, vicino a Castelsilano, il 18 luglio 1980. Questa è la versione ufficiale. Ma la vicenda, gestita dal Sios dell'aeronautica, presenta numerose contraddizioni. Il cadavere del pilota del Mig, Ezzedin Koal, venne infatti analizzato dall'ufficiale sanitario di Castelsilano il quale, il 18 luglio, scrisse che il corpo era in avanzato stato di decomposizione. Una conferma, richiesta dal giudice Santacroce insospettito, venne da due specialisti arrivati da Roma. Ma le loro «memorie» sono sparite dagli atti processuali. Altro elemento inquietante: senza troppi esami i resti dell'aereo vennero rispediti dal Sismi di Santovito a Tripoli (su sollecitazione di Cesare Romiti, a quel tempo il regime di Gheddafi era azionista della Fiat). Per la giustizia penale, comunque, quel caso non aveva niente a che vedere con il disastro di Ustica: tant'è che è stato chiuso, con l'archiviazione. Eppure tutta la vicenda del ritrovamento, una ventina di giorni dopo il disastro di Ustica, somiglia davvero a una messinscena per depistare la verità. Ma quale verità?

Il missile francese. La tesi del coinvolgimento di forze militari francesi è tornata più volte nel corso di questi anni. Il 28 giugno 1980 Santovito, capo del Sismi, inviò al capo del controspionaggio francese, Alexandre de Marenches, un fonogramma urgente e riservatissimo. L'episodio fu rivelato nel 1986 da un collaboratore di de Marenches a un giornalista di Canale 5: quel fonogramma riguardava Ustica. Il giorno del disastro, comunque, erano nel Tirreno almeno quattro navi e un sommergibile francese, e rientrarono a Tolone il 28 mattina. Il governo francese, sebbene tirato in ballo da alcune ricostruzioni giornalistiche apparse in Inghilterra sin dal 1980, ha mantenuto per anni un ostinato silenzio. Poi quando le accuse sono diventate gravi, ha smentito l'invio di un fonogramma ufficiale del Sismi al Sdece.

L'intrigo internazionale. Di versioni ne esistono diverse. E gli scenari coinvolgono la Libia, la Francia, gli Usa e Israele. Dietro la misteriosa sigla «Vip 56», che il 27 giugno doveva volare sull'Italia, secondo alcune ricostruzioni, si sarebbe celato il Tupolev di Gheddafi, diretto a Varsavia. Un volo che sarebbe dovuto transitare nell'aerovia «Ambra 13» proprio nell'orario in cui passò il Dc 9 dell'Itavia. Quel «Vip 56», chissà per quale motivo, deviò di colpo la sua rotta verso Malta, evitando di sorvolare lo spazio aereo italiano. L'ipotesi dell'agguato «mancato» e dell'abbattimento del Dc 9 per sbaglio, è l'ipotesi più recente e, alla luce delle rivelazioni dei tracciati di Poggio Ballone, più probabile. Sulle cartine di quel radar dimenticato compaiono, infatti, le tracce di almeno una decina di caccia, intorno al Dc 9 dell'Itavia. Insomma una vera e propria battaglia aerea, che si è sviluppata, all'improvviso sui cieli del Tirreno.

Gli altri scenari. Dal cedimento strutturale alla battaglia aerea sui cieli italiani, altri scenari sono stati ipotizzati nel corso degli anni. Per esempio la possibilità di un radiobersaglio impazzito. La tesi sosteneva la possibilità di un missile Nato, usato per abbattere il radiobersaglio, che avrebbe invece colpito il Dc 9. Oppure – è la tesi sostenuta da Falco Accame – il Dc 9 sarebbe stato colpito da un aereo bersaglio, un oggetto che ha un'autonomia di 500 miglia e che può essere lanciato da terra, da mare, dall'aria. Insomma, tante possibili spiegazioni d'un fatto che rimane immerso in un misterioso segreto. Non solo istruttorio, anche militare e politico. Un segreto tenacemente negato, così come tenacemente protetto con la interminabile serie di omissioni, reticenze e silenzi. □A.Ci.

Intervista a Macis, responsabile Giustizia del Pci

«Coperture e reticenze Una costante nelle stragi»

«Tutta la vicenda è stata gestita nella maniera più rozza. Dobbiamo fare molto per cercare di riparare nei confronti di chi ha sofferto». Il senatore Francesco Macis, reponsabile giustizia e capogruppo pci in commissione Stragi, non ha esitazioni. «Esistono responsabilità di carattere istituzionale e politico. Dobbiamo scoprire la trama che è stata tessuta in tutti questi anni».

ROMA. **Bugie, depistaggi e responsabilità che non sono mai emerse. Qual è il senso che si ricava dalla tragedia di Ustica?**

Emergono prepotentemente tre questioni. Anzitutto i condizionamenti che derivano all'Italia per la sua collocazione internazionale. Tutti gli scenari ipotizzati, riconducono a centrali estere che hanno responsabilità nella tragedia o, quantomeno, una conoscenza esatta di ciò che avvenne.

Ti riferisci, per caso, al radar della portaerei americana Saratoga, ancorata al porto di Napoli, e che, secondo quanto ha affermato il comandante, proprio quella sera era spento...

Certo. Due sono le cose: o vi è un vincolo che impedisce ai nostri apparati di sicurezza di dire quello che sanno, oppure l'Italia è l'unico paese a non sapere cosa avvenne. A questo va aggiunto, è il secondo aspetto della mia riflessione, il grado estremamente arretrato della qualità dell'intervento dei servizi di sicurezza, delle sfere militari, dei giudici. Tutta questa vicenda è stata gestita nella maniera più rozza. Nei pochi mesi di indagini della commissione Stragi, sono emersi tanti episodi di insabbiamento e coperture. Infine, voglio dire, il senso che si ricava è che nella storia dello stragismo italiano ci sono costanti, come l'intervento degli apparati di sicurezza che depistano o la scomparsa di prove e testimoni.

La vicenda Affatigato, che compare sia per Ustica che nelle indagini sulla strage di Bologna, accaduta due mesi dopo, ne è un esempio.

Certamente. Un'antologia delle costanti dello stragismo.

Perché, come dimostrato da un sondaggio della Makno, per l'opinione pubblica è così importante che sulla tragedia sia scoperta la verità?

Anzitutto, per una esigenza elementare di conoscere un capitolo terribile e oscuro della storia recente del nostro paese. Se qualche passo, in questa direzione, è stato fatto, questo è dovuto all'opera di sollecitazione e stimolo dell'associazione dei familiari delle vittime e anche alla stampa. C'è un altro elemento. Dalle indagini della commissione Stragi sono emerse, insieme con gli insabbiamenti, responsabilità di carattere istituzionale e politico. Su queste bisogna andare a fondo. Se ci fossero incertezze e reticenze sarebbe gravissimo. C'è la necessità di scoprire anche la trama che è stata tessuta in tutti questi anni. Nel momento in cui la relazione Gualtieri comincia a precisare le responsabilità dei vertici dell'Aeronautica, ripeto, non ci si deve fermare. È inimmaginabile, aggiungo, che coperture e depistaggi siano avvenuti senza l'avallo dell'autorità politica.

«Nunca màs», mai più. Così era intitolato l'atto di accusa contro i militari argentini per la tragedia dei desaparecidos. Cosa si può fare perchè drammi come Ustica non si ripetano più?

Bisogna lavorare per superare le condizioni politiche, che hanno reso possibile quell'evento; il processo di distensione internazionale deve investire anche il Mediterraneo. La commissione Stragi dovrebbe formulare due proposte: la prima relativa all'allungamento dei termini per le indagini del giudice istruttore; la seconda è che per i reati commessi, i depistaggi, gli insabbiamenti, i termini di prescrizione siano diversi da quelli previsti dall'attuale codice penale. □ *G.Cip.*

Parla Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione dei familiari

«Una delle storie più vergognose, ma si comincia a fare chiarezza»

«Non so dire quanto tempo occorra ancora per scoprire la verità. Certo è che adesso è chiaro a tutti che non si è trattato di un incidente». Daria Bonfietti, presidente dell'associazione familiari delle vittime, parla della sua «battaglia». «La cosa più odiosa? L'insensibilità delle istituzioni. Ora devono scendere in campo con tutta la loro forza etica. La direzione, forse, è quella giusta».

GIANNI CIPRIANI

ROMA. **A dieci anni dalla tragedia, quanto è ancora lontana la verità?**

Dieci anni senza verità sono stati e sono molto duri.Quella dell'abbattimento del Dc 9 è una delle vicende più avvilenti e vergognose della nostra storia repubblicana. Quanto ci voglia ancora per arrivare alla verità, non lo so dire. Sicuramente ci siamo avvicinati molto. Faccio questa affermazione anche perché mi pare che molte siano le voci autorevoli che sono intervenute e si stanno impegnando.

Ancora nessuna certezza, quindi, ma dal buio si comincia a vedere una luce...

È evidente. Il cambiamento è stato totale e ci dà un minimo di conforto il fatto che nessuno sta più pensando a un incidente. Ora c'è la chiarezza che un avvenimento drammatico è successo nei nostri cieli e che si è trattato di un'azione di guerra. Perché se il Dc 9 è stato abbattuto da un missile, come stabilito da una perizia giudiziaria, non può che chiamarsi azione di guerra. Per questo sempre più le forze politiche, le istituzioni e il governo devono sentire la necessità di arrivare alla verità. L'associazione familiari delle vittime, voglio dirlo, non può fare di più di quello che ha fatto. Adesso tocca alle istituzioni. L'avvenimento, purtroppo, è accaduto; una verità esiste. E allora la verità deve essere possibile se le forze politiche, le forze della magistratura faranno il loro lavoro.

Lei dice che è ormai chiaro che si è trattato di un missile. Eppure la tesi della bomba, soprattutto dopo il ripensamento di due periti, viene riproposta con forza...

Se hanno delle prove le portino, noi siamo lieti di scoprire, qualsiasi sia, la verità. Non abbiamo sposato nessuna ipotesi. Rispettando le regole del gioco democratico, abbiamo saputo aspettare nove anni che una perizia giudiziaria dicesse: missile. Solo da allora anche noi abbiamo cominciato a parlare di missile. Non è colpa nostra se i periti sono giunti a questa conclusione. Credo che esista una mentalità per cui una bomba sia più salvifica del missile. Non capisco perché per l'Aeronautica e per tutti coloro che portano avanti questa ipotesi questa verità possa apparire meno drammatica. Resta il fatto che in quella notte i radar che dovevano funzionare non hanno funzionato, il centro di Marsala non ha fornito un solo foglio giusto: queste responsabilità, comunque, esistono. C'è una inesistenza di chiarezza, indipendentemente dal dilemma missile-bomba. Non capisco cosa l'Aeronautica cerchi di salvare. Inefficienze ce ne sono state. Forse con la bomba riescono a tirarsi fuori da responsabilità più dirette rispetto all'incapacità a controllare i cieli.

In tutto questo tempo, nel portare avanti tra mille ostacoli la richiesta dei familiari delle vittime di avere verità e giustizia, qual è stata cosa più odiosa che si è trovato davanti?

L'insensibilità delle istituzioni. Abbiamo voluto continuare a credere che, poiché siamo uno Stato di diritto, la verità deve essere possibile. E questa verità la devono dare le istituzioni. Magistratura, governo, Parlamento. Ognuno per quanto riguarda il suo ruolo. Ora, però, qualcosa si è mosso. E adesso è chiaro che esistono responsabilità da parte di organi e apparati dello Stato, La direzione è quella giusta. Adesso dipende dalla forza etica e politica che le istituzioni dovranno mettere in campo. Dieci anni fa non lo hanno fatto.

Giudici e militari Manomissioni e prove distrutte

ROMA. Perizie, controperizie, richiesta di documenti e tracciati radar. Poi manomissioni, sparizione di atti giudiziari, incendi strategici e una particolare operosità del Sios aeronautico, il servizio segreto diretto, all'epoca, da Zeno Tascio. Il carosello delle stranezze iniziò immediatamente. Il 5 luglio il giudice palermitano Aldo Guarino chiese tutti i tracciati radar del Tirreno, e non gli vennero consegnati. L'inchiesta passò a Roma e al sostituto Giorgio Santacroce, che chiese quelli individuabili in un triangolo molto limitato, i militari consegnarono i tracciati di Licola, di Marsala e di Ciampino. Soltanto quelli. Niente materiale di Siracusa, Iacotenente e Poggio Ballone. E non solo. I tracciati vennero lasciati per mesi nelle mani del Sios per la «decodificazione».

Cominciò così il rapporto tra vertici militari e magistratura, un rapporto davvero strano. I tracciati di Marsala, per esempio, avevano un buco nella registrazione di otto minuti. Il tempo di cambiare il nastro, per iniziare la Synadex, un'esercitazione simulata. A Licola, poi, invece di consegnare al giudice il registro originale, mandarono una misteriosa copia con tracce radar incomplete e – secondo i periti – manipolate. E il volume originale? Distrutto nell'84.

Il ruolo del Sios è davvero inquietante. Scrive il presidente della commissione stragi, Libero Gualtieri, nella relazione inviata al Parlamento: «Abbiamo appreso quello che ci volevano negare: che si possono correggere i nastri radar, aggiungendo o tagliando tracce, avendo il tempo e le competenze necessarie come Borgo Piave aveva». Questo il riferimento al Sios. Più in generale riferendosi all'atteggiamento dei vertici militari verso la magistratura: «L'inchiesta è stata svuotata dall'interno».

L'istruttoria, comunque, dopo essere stata ferma per anni, per muoversi ha avuto bisogno di una puntata di «Telefono giallo». Un aviere anonimo di Marsala disse: «Noi vedemmo tutto». Ebbene il giudice Bucarelli, ha ascoltato per la prima volta gli avieri e gli ufficiali di quel centro radar soltanto nel 1989. E in quell'occasione il maresciallo Luciano Carico, violando un muro d'omertà, ha rivelato che nel centro di Marsala videro cadere il Dc 9 dell'Itavia e che l'allarme scattò immediato. Una dichiarazione che ha cominciato a far franare il muro di bugie costruito intorno al caso Ustica dai militari.

Un'altra svolta giudiziaria è rappresentata dalla consegna della perizia Blasi, nel marzo 1989. I cinque esperti hanno scritto nelle 477 pagine del documento che l'abbattimento era stato causato da un missile.

Una perizia che ha rappresentato l'unico punto fermo dell'inchiesta. Fin quando due dei cinque periti, in un supplemento di perizia, hanno cambiato idea, ipotizzando l'esplosione della bomba a bordo. Ed ora? Ora si parla di superperizia internazionale, mentre sono saltati fuori altri tracciati radar, quelli di Poggio Ballone, per anni dimenticati nei cassetti di palazzo di giustizia. Dimenticanze, negligenze, inoperosità. E i tempi dell'inchiesta sono sempre più stretti. Entro il 24 ottobre tutto deve essere completato. E l'archiviazione incombe. □A.Ci

Il «caso Ustica» dieci anni dopo

Il capo dello Stato ha ricevuto al Quirinale la commissione parlamentare sulle Stragi mentre il giudice Bucarelli ha annunciato di voler concludere l'inchiesta

«Voglio tutta la verità Continuate a indagare»

«Vigilerò perché si possa scoprire la verità su Ustica». Lo ha ribadito il capo dello Stato Cossiga nell'incontro, al Quirinale, con l'ufficio di presidenza della commissione parlamentare sulle stragi. Intanto, sul fronte giudiziario, il magistrato che conduce le indagini, Vittorio Bucarelli, ha dichiarato di voler chiudere lui l'inchiesta, per evitare di essere sottoposto a procedimenti disciplinari.

ANTONIO CIPRIANI

ROMA: Il capo dello Stato vuole la verità sul disastro di Ustica. Una verità completa, non necessariamente legata ai tempi e all'efficacia della magistratura. Un incoraggiamento al lavoro della commissione parlamentare sulle stragi, che è venuto durante il colloquio al Quirinale tra il presidente della Repubblica e l'ufficio di presidenza della commissione, composto da Libero Gualtieri, dai suoi vice Casini e Bellocchio e dai segretari Nicotra e Buffoni.

Cossiga ha detto che «vigilerà» perché tutti gli organi interessati accertino le responsabilità del disastro aereo, il 27 giugno di dieci anni fa.

Durante l'incontro Gualtieri ha ringraziato Cossiga «per il suo autorevole intervento, confermando il rigoroso impegno della commissione di continuare nella propria attività volta ad assolvere all'alto mandato conferito dal Parlamento». Gualtieri è stato prima ricevuto in forma privata, poi insieme con i componenti dell'ufficio di presidenza.

Il presidente ha consegnato ai commissari parlamentari anche le copie dei verbali dell'incontro, della scorsa settimana, con l'associazione dei familiari delle vittime di Ustica, oltre che le note e tutta la documentazione fornita al Quirinale dai legali delle vittime del disastro aereo. Al termine dell'incontro il capo dello Stato ha assicurato i parlamentari-inquirenti che continuerà «a seguire con sempre maggiore attenzione i lavori della commissione bicamerale».

Gli incontri al Quirinale sono proseguiti anche nel pomeriggio. Dal presidente Cossiga è salito anche, per un breve colloquio, il ministro della Difesa, Mino Martinazzoli, che proprio domani sarà ascoltato dalla commissione stragi. Insieme con il ministro Martinazzoli, i commissari di San Macuto oggi sentiranno il capo del Sismi, Fulvio Martini, e quello del Sisde, Riccardo Malpica.

Novità anche sul fronte giudiziario, dove gli stessi capi dei servizi segreti, Martini e Malpica, saranno ascoltati domani mattina come testimoni dai giudici Vittorio Bucarelli e Giorgio Santacroce.

Ma non si tratta delle uniche novità che vengono dal palazzo di giustizia romano. Il giudice istruttore Bucarelli ha infatti stilato un documento di tre pagine in cui, sostanzialmente, smentisce la possibilità che possa abbandonare l'indagine. Una risposta molto netta, dunque, alle sollecitazioni più volte fatte filtrare dal capo della Procura romana, Ugo Giudiceandrea.

Bucarelli ha emesso un'ordinanza in cui dichiara, a dieci anni dai fatti in questione, l'«assoluta urgenza» del processo. Una ordinanza con la quale il magistrato ha disposto che l'istruttoria sulla strage di Ustica possa proseguire anche durante la pausa estiva, derogando in questo modo alla norma che prevede, tra il 23 luglio e il 15 settembre, la sospensione dell'attività istruttoria e dibattimentale.

Bucarelli ha spiegato l'iter che seguirà – per essere velocizzata al massimo – l'inchiesta decennale. Entro il prossimo 24 ottobre depositerà nella cancelleria gli atti per la requisitoria del pubblico ministero (Santacroce da luglio verrà sostituito), e agli avvocati è concesso un termine di cinque giorni per la consegna delle memorie. Da quel preciso momento al giudice istruttore resteranno due mesi di tempo per concludere definitivamente l'inchiesta con la sentenza di proscioglimento o l'ordinanza di rinvio a giudizio. Nessuna deroga, ha annunciato Bucarelli, perché se non rispetterà questi tempi «è prevista la rimessione degli atti al pubblico ministero (così la Procura diventerebbe titolare dell'inchiesta, *ndr*), mentre nei confronti del giudice, per la sua inattività, è prevista una comunicazione al procuratore generale ed al ministero» per l'avvio di un procedimento disciplinare, ha scritto il giudice Bucarelli.

Intanto ieri a Palermo il cardinale Pappalardo ha celebrato una messa per le 81 vittime di Ustica. «La cristiana rassegnazione – ha detto – non può essere disgiunta dalla sete di ricerca della verità. Si soffre di più nel buio del dubbio, e di una parvenza di verità che è sembrata più volte vicina per scomparire nella nebbia. Dobbiamo pensare che c'è chi sa e tace?»

l'Unità 28 giugno 1990

La Procura generale romana riboccia il commissario

«Sica non dice la verità sulle intercettazioni»

Ancora contrasti tra l'alto commissario antimafia e la Procura generale di Roma. Quest'ultima, con una nota di smentita inviata alla commissione Affari costituzionali della Camera, è tornata sulla questione della legittimità, già contestata dal pg Mancuso, delle intercettazioni telefoniche preventive disposte da Sica. L'alto commissario vi aveva fatto riferimento in un recente intervento alla Camera.

PALERMO. Nuova polemica fra la Procura generale della Repubblica di Roma e l'alto commissario antimafia Domenico Sica, in materia di intercettazioni telefoniche. La «veridicità di talune asserzioni» di Sica davanti alla commissione Affari costituzionali della Camera è stata smentita in via ufficiale con un comunicato dell'ufficio stampa della Procura.

«La Procura generale presso la Corte di appello di Roma – si legge nel documento – ai fini della corretta informazione del pubblico, comunica di avere inviato, una volta espletate le opportune verifiche, al presidente della commissione Affari costituzionali della Camera dei deputati una nota con la quale viene formalmente smentita, per quanto riguarda l'ambito di competenza del distretto giudiziario, la veridicità di talune asserzioni dell'alto commissario per il coordinamento della lotta alla criminalità mafiosa, fatte in sede di informativa alla commissione medesima; asserzioni riguardanti la materia delle intercettazioni telefoniche preventive (seduta del 14 giugno 1990)».

Copia della nota di smentita – prosegue il comunicato – è stata contemporaneamente rimessa al «presidente della Commissione parlamentare di indagine sulla mafia e sulle altre organizzazioni criminali similari, al presidente del Consiglio dei ministri e al ministro dell'Interno».

Insomma, la polemica tra la magistratura romana e l'alto commissario non sembra placarsi. Sica, in un passo della relazione di novantanove pagine consegnata alla commissione Affari costituzionali, aveva dedicato un capitolo alle intercettazioni. Dopo dopo aver fatto un bilancio sulla attività svolta dal 12 novembre 1988, egli vi sosteneva che «la scelta delle utenze non è indiscriminata, ma motivata da ragioni di sospetto valutate dall'autorità giudiziaria in sede di adozione dei decreti autorizzativi, mentre il compimento delle relative operazione tecniche è delegato all'organo di polizia giudiziaria che riferisce direttamente all'autorità mandante».

Non solo: «non risulta – scriveva l'alto commissario – alcun provvedimento di rigetto di richieste avanzate dall'ufficio e si registra un solo caso di contrasto interpretativo della norma in tema di delega ministeriale».

Ma, proprio in tema di delega ministeriale, il 12 gennaio scorso, in occasione dell'inaugurazione dell'anno giudiziario della Corte di appello, il procuratore generale Filippo Mancuso, dedicò sedici pagine della sua relazione al capitolo «intercettazioni telefoniche».

Di fatto il pg sostenne che l'alto commissario Domenico Sica non aveva ricevuto alcuna delega da parte del ministero degli Interni: «L'Alto commissario si trova, agli effetti della possibilità di richiedere autorizzazioni per intercettazioni telefoniche preventive, si trova in una posizione di radicale carenza di potere. E tuttavia, questo asserito potere, egli pretende di esercitarlo».

La smentita resa pubblica ieri dalla Procura generale sembra voler contestare il criterio con cui Sica sceglie i telefoni da porre sotto controllo. Intanto ieri pomeriggio il Presidente della Repubblica Francesco Cossiga ha ricevuto Carlo sammarco, presidente della Corte d'appello di Roma.

l'Unità
di 28 giugno 1990

I servizi segreti su Ustica «Un missile, francese o Usa»

«Un missile? Solo americano o francese». Dopo dieci anni di depistaggi i servizi segreti iniziano a collaborare. Il capo del Sismi Martini ha parlato per quattro ore davanti alla commissione Stragi, escludendo responsabilità libiche e italiane. Ha anche, clamorosamente, affermato che il regime di Gheddafi sostenne economicamente la campagna elettorale di Bush.

ANTONIO CIPRIANI

ROMA. «I libici coinvolti per Ustica? Lo escludo. L'aeronautica italiana? È estranea. Quel missile possono averlo lanciato solo i francesi o gli americani». Dopo dieci anni di silenzi e depistaggi, i servizi segreti cominciano a vuotare il sacco. L'ammiraglio Fulvio Martini, capo del Sismi, per tutta la mattina ha risposto alle domande della commissione stragi a San Macuto. Ha «ragionato» assieme ai parlamentari-inquirenti sulla validità della tesi del missile, sulla possibilità di un intrigo internazionale e sul perchè da nessuno degli Stati alleati arrivano contributi a risolvere il caso. «Una ipotesi di lavoro», l'ha definita. E per ben quindici volte le sue risposte sono rimaste segrete. In una di queste occasioni il capo del servizio segreto militare ha parlato degli strani rapporti tra Libia e Stati uniti, accennando a finanziamenti di Gheddafi alla campagna elettorale del presidente Bush.

Rispondendo alle domande del commissario della Sinistra indipendente Sergio De Julio, sul coinvolgimento della Libia, l'ammiraglio Martini ha cercato di spiegare le logiche (talvolta illogiche) della politica internazionale. «Non esiste il bianco e il nero – ha detto il capo del Sismi –per esempio nonostante le tensioni politico-militari, il regime di Gheddafi onora regolarmente le royalties alle compagnie americane. E non solo. In occasione delle elezioni presidenziali americane la Libia ha finanziato la campagna di Bush tramite le compagnie petrolifere texane». Una notizia clamorosa e di difficile interpretazione. L'impressione è che Martini abbia cercato di spiegare alla commissione i contorni, talvolta imprevedibili, di un intrigo di carattere internazionale.

Secondo Martini i libici non sarebbero coinvolti nel disastro di Ustica; e ha motivato questa sua tesi in due modi. Uno basato sulla logica: «I Mig non sono in grado di rientrare alla base dopo una missione sul Tirreno quésto vuol dire che sarebbero andati a compiere una missione suicida». Uno, invece, sullo scambio di informazioni con i servizi segreti britannici che, in base a loro notizie riservate, hanno escluso la presenza di caccia di Gheddafi la sera di Ustica.

Ma Martini ha anche parlato dello scandalo del recupero «miliardario» dei resti del Dc 9 Itavia, assegnato con modalità discutibili proprio a una ditta francese legata ai servizi segreti, la Infremar. «Il Sismi non ha avuto voce in capitolo – ha detto – quando abbiamo saputo che era una ditta a partecipazione statale, abbiamo mandato un'informativa». E perchè il recupero, sul quale ha sollevato pesanti dubbi anche la Corte dei conti, è andato in porto ugualmente? «Non so se il recupero è stato regolare», poi Martini ha spiegato che due furono le informative del Sismi: una indirizzata nel 1986 al sottosegretario alla presidenza del consiglio Amato, l'altra nel 1987 al ministro degli Esteri Andreotti per capire da chi era stata decisa la commessa per il recupero del relitto. «Abbiamo saputo – ha detto Martini – che la decisione era stata presa dal ministero di Grazia e giustizia».

E sui depistaggi del Sismi? «Io non escludo del tutto - ha aggiunto - l'ipotesi di depistaggi, ma per farlo bisogna avere delle tesi. Dai documenti emerge una limitata attività, scarsamente professionale». A Martini è stato anche chiesto se aveva svolto accertamenti specifici su Usa e Francia. «Per farlo avrei dovuto essere attivato dai politici», ha risposto. L'ammiraglio ha quindi confermato l'attività dell'agenzia «Ali», che recluta ex piloti militari italiani per addestrare ufficiali dell'aeronautica libica. Durante le quattro ore e mezzo di audizioni l'ammiraglio ha anche consegnato alla commissione la mappa delle navi presenti nel Tirreno la sera del 27 giugno del 1980 e un dossier su Marco Affatigato, l'estremista nero che in un primo depistaggio aveva indicato come vittima di un attentato a bordo.

Nel pomeriggio è stata la volta del ministro Martinazzoli e del capo del Sisde, Malpica. Martinazzoli, in particolare, si è soffermato sull'attività dei nostri servizi: «Non credo che il Sismi possa fare di più». E riferendosi ai servizi degli altri paesi ha aggiunto: «Escludo che le nostre reti informative siano in grado di penetrare nei servizi degli altri paesi». Questo per rispondere a chi chiedeva se poteva esistere un'attività nei confronti di Usa e Francia. «Ci vogliono iniziative diplomatiche», ha concluso il ministro. Malpica, invece, ha messo a nudo l'assoluta inattività, per dieci anni dal Sisde. Al termine delle audizioni Gualtieri ha espresso soddisfazione, sottolineando come, questa volta, Martini abbia «voluto e potuto rispondere in modo esauriente». E sono arrivate, immediate, le smentite dalle ambasciate Usa e francese, alle dichiarazioni di Martini.

l'Unità
ediz 28 giugno 1990

Il capo del Sismi, ascoltato dalla commissione Stragi, stringe il cerchio dei sospetti

L'ammiraglio Martini: «Se fu un missile a Ustica lo lanciarono Usa o Francia»

I servizi segreti rompono il silenzio. «Se è un missile, due sono le possibilità: o era americano o francese». Il capo del Sismi ha parlato per quattro ore davanti alla commissione Stragi, escludendo le responsabilità libiche e italiane e sostenendo la tesi dell'intrigo internazionale. Clamorosamente, ha anche affermato che il regime di Gheddafi sostenne la campagna elettorale di Bush.

ANTONIO CIPRIANI

ROMA. «Quel missile possono averlo lanciato solo i francesi o gli americani». Dopo dieci anni di silenzi, reticenze e depistaggi i servizi segreti cominciano a collaborare. L'ammiraglio Fulvio Martini, capo del Sismi, davanti alla commissione stragi, ha parlato della tesi del missile, della possibilità di un intrigo internazionale e del perchè da nessuno degli Stati alleati arrivano contributi per risolvere il caso. «Ipotesi di lavoro», ha definito le risposte. Le sue dichiarazioni, comunque, in quindici occasioni sono rimaste segrete. In una delle occasioni in cui la telecamera era spenta, il capo del servizio segreto militare ha parlato degli strani rapporti tra Libia e Stati uniti, accennando a finanziamenti di Gheddafi alla campagna elettorale del presidente Bush. Un esempio per far comprendere come i contorni di un intrigo internazionale potessero essere vaghi e come, in alcuni casi, l'accertamento della verità è difficoltoso. Poi Martini ha parlato dello scandalo del recupero «miliardario» dei resti del Dc 9 Itavia, assegnato con modalità discutibili proprio a una ditta francese legata ai servizi segreti, la Infremar. Dopo il direttore del Sismi, è stata la volta del ministro Martinazzoli che ha detto come sia impossibile ottenere informazioni dai servizi segreti degli altri Stati e che gli unici canali possibili sono quelli diplomatici. Infine è stato ascoltato il capo del Sisde Malpica. «Il Sisde non ha mai saputo niente», ha detto.

l'Unità
venerdì 29 giugno 1990

Il capo del Sisde, Malpica, esclude davanti ai giudici l'ipotesi di un'esplosione a bordo
Interrogato anche Fulvio Martini, autore di clamorose rivelazioni in commissione Stragi

«Fu un missile non certo una bomba»

Il capo del Sismi, Martini, ha ripetuto ieri ai magistrati la sua «ipotesi di lavoro». «Se è un missile, o è americano o francese», ha ribadito, delineando un possibile intrigo internazionale. Mentre il capo del Sisde Malpica ha escluso l'ipotesi della bomba in modo tassativo. «Non ha alcun fondamento», ha detto. «La commissione Stragi comincia a lavorare bene», ha affermato Macis (Pci).

ANTONIO CIPRIANI

ROMA. Teso, scuro in volto, l'ammiraglio Martini ha lasciato il palazzo di giustizia a passi rapidi. «Non ho accusato gli alleati, non ho sospetti su americani o francesi», si è limitato a dire, quasi a voler «frenare» le dichiarazioni rese nelle due audizioni davanti alla commissione stragi e finite con gran rilievo su tutte le prime pagine dei quotidiani. Il direttore del Sismi, ascoltato per due ore dai giudici Vittorio Bucarelli e Giorgio Santacroce, era particolarmente seccato per tutte quelle notizie riservate, dette a telecamere spente, e comunque filtrate e scritte sui giornali. «Non dico più nulla – ha affermato –quello che dovevo dire l'ho detto al magistrato».

Un dietro-front? Sembra proprio di no. Fulvio Martini, in sostanza, ha ribadito quanto dichiaratoa San Macuto. Identica la premessa: quella di un missile americano o francese è soltanto una ipotesi di lavoro. Basata sul fatto che i Mig libici non avevano basi d'appoggio, e che in quel periodo c'erano in Italia solo basi operative degli Usa e dei francesi. Insomma l'ammiraglio ha ribadito la tesi dell'intrigo internazionale. Dopo di lui è entrato dai giudici il prefetto Riccardo Malpica, capo del Sisde. In venti minuti Malpica ha ricordato ai magistrati la scarna attività di prevenzione svolta dal suo servizio: in particolare sui depistaggi che si sono succeduti, dal caso Affatigato ai più recenti. Parlando con i giornalisti il capo del Sisde ha detto che l'ipotesi più plausibile è quella del missile. «La tesi della bomba – ha affermato – è improponibile. Se si fosse trattato di un ordigno con il timer, sarebbe esplosa sicuramente prima, perchè l'aereo decollò con due ore di ritardo. Se invece si fosse trattato di una bomba collegata all'altimetro, il Dc 9 sarebbe esploso prima: l'aereo - ha aggiunto Malpica - aveva già raggiunto la massima quota e al momento dell'esplosione era in fase di discesa».

Con la convocazione dei capi dei servizi segreti, è cominciata l'«estate intensa» del caso Ustica. L'istruttoria proseguirà senza soste. E intensa sarà anche l'attività della commissione stragi, il cui ufficio di presidenza, martedì prossimo, deciderà il calendario delle convocazioni. «Il nostro giudizio sull'audizione dell'ammiraglio Martini è positivo. – ha dichiarato Francesco Macis, responsabile Giustizia del Pci – La differenza notevole fra il comportamento del direttore del Sismi e di altri che abbiamo sentito, consiste proprio nel fatto che l'ipotesi missile è stata esaminata con attenzione. E credo – ha proseguito Macis – che sia stato dato un contributo importante. La commissione lavora nel verso giusto e sta procedendo con la cautela necessaria. È sempre importante cercare di distinguere quello che è contributo vero e quello che invece non lo è. L'impressione che ho avuto è quella di una volontà di contribuire ai lavori della commissione». Il senatore Macis ha poi parlato delle indiscrezioni filtrate sui finanziamenti libici alla campagna elettorale dell'attuale presidente degli Stati uniti, Bush. «Si sta facendo il massimo sforzo per dare pubblicità ai lavori della commissione. Questo dovrebbe creare un senso di responsabilità quando, invece, si ritiene necessaria una certa riservatezza. Nel momento in cui questa riservatezza viene meno è chiaro che la credibilità della commissione viene toccata».

Riferendosi sempre alle dichiarazioni di Martini a San Macuto, è intervenuto ieri il vicepresidente dei senatori democristiani Franco Mazzola, indicato dall'ammiraglio come destinatario di una informativa del Sismi quando era sottosegretario. «Non ho mai ricevuto alcuna informativa sulla tragedia di Ustica. – ha detto – E adesso dopo dieci anni Martini esibisce documenti che mi sarebbero arrivati. Il silenzio di tutti questi anni rende inquietante questa comparsa di carte che a me, ripeto, non arrivarono mai».

Nel frattempo, lunedì a palazzo Marescialli, la prima commissione deciderà se mantenere la decisione presa il 21 giugno scorso, (cioè quella di non intralciare con una indagine amministrativa il delicato lavoro dei magistrati), oppure se convocare Bucarelli e Santacroce immediatamente.

venerdì 29 giugno 1990
l'Unità
BOLOGNA

Strage Ustica, Daria Bonfietti ringrazia Guerzoni

Il presidente dell'Associazione familiari delle vittime della strage di ustica, Daria Bonfietti, ha voluto ringraziare, con una breve dichiarazione, il presidente del Consiglio regionale Luciano Guerzoni per le «nobili parole dette nel suo discorso d'insediamento, rinnovando l'impegno a fianco dei familiari perché sia scoperta la verità sulla strage del Bologna-Palermo». Daria Bonfietti ha poi voluto evidenziare come Guerzoni, nel suo passato di presidente della Giunta regionale, abbia sempre dato il pieno sostegno «personale e dell'istituzione che rappresentava» alle iniziative dell'associazione.

già consegnata personalmente a Guerzoni

l'Unità 30 giugno 1991

Daria Bonfietti rivela
una frase del capo dello Stato
durante l'incontro con i familiari
delle vittime della strage di Ustica

Immediata smentita del Quirinale
«Il presidente non l'ha detto»
De Julio (commissione Stragi)
«Quello era il senso del discorso»

«Cossiga ha parlato di guerra»

«A Ustica è stata un'azione di guerra. E io sono stato tenuto all'oscuro». Questa l'affermazione clamorosa del presidente della Repubblica Cossiga, riferita dopo l'incontro al Quirinale, da Daria Bonfietti, presidente dell'associazione delle vittime del disastro. Una «frase» smentita in serata dal Quirinale, che si poteva desumere, però, dal senso generale delle affermazioni del presidente.

ANTONIO CIPRIANI

ROMA. «Il 27 giugno di dieci anni fa ero presidente del Consiglio...» Con amarezza, il capo dello Stato ha voluto spiegare a Daria Bonfietti perchè aveva tanto a cuore la verità sul disastro di Ustica. «Ero il capo del governo ed eravamo all'oscuro di tutto», una frase clamorosa, detta al presidente dell'associazione dei famigliari delle vittime di Ustica, al senatore della Sinistra indipendente Sergio De Julio e all'avvocato della parte civile Alessandro Gamberini, durante un colloquio al Quirinale.

«Cossiga ha detto che c'è stata un'azione di guerra e che lui era stato tenuto all'oscuro», ha rivelato, dopo l'incontro, ancora notevolmente emozionata, Daria Bonfietti, nello studio di uno degli avvocati di parte civile Franco Di Maria.

Una frase che però il Quirinale si è sbrigato a smentire con una nota del portavoce in cui si dice che il presidente ha affermato, invece, di non essersi formato «alcun giudizio sull'accaduto e che anche se si fosse formato un convincimento personale non avendo egli nè compiti, nè responsabilità, nè mezzi per accertare la verità, non avrebbe avuto il diritto di esprimerla pubblicamente, anzi avrebbe avuto il dovere di astenersi dal comunicarla». Il portavoce ha aggiunto che i motivi per i quali il presidente ha agito sono: «Il dovere di accertare la verità e di rendere giustizia, il dovere di tutelare i diritti dei vivi e la memoria dei morti, l'interesse a sapere se egli e il governo dell'epoca siano stati tenuti all'oscuro da chi e su che cosa.

Esemplificando il presidente ha osservato poi che se come è stato ipotizzato da alcuni organi di informazione si fosse svolta una battaglia aerea nel cielo di Ustica e il governo ne fosse stato tenuto all'oscuro, la cosa sarebbe da considerare fra l'incomprensibile, l'incredibile ed il grave».

Il portavoce del Quirinale ha concluso ipotizzando un malinteso, in particolare su quest'ultima frase del presidente. Una rettifica, quella del Quirinale, in modo particolare sulla vicenda della «azione di guerra». Una frase non detta che però si potrebbe desumere dal senso generale delle azioni avviate dal presidente e dalle sue dichiarazioni.

«Quello che è rilevante – ha dichiarato Sergio De Julio, parlamentare della Sinistra indipendente, che subito dopo l'incontro è tornato a Cosenza – è che il presidente abbia la consapevolezza che qualcosa non ha funzionato. Sicuramente è infastidito dall'attività, strana o troppo indipendente dal potere politico, di pezzi della struttura militare e dei servizi segreti».

Il precedente incontro tra i famigliari delle vittime e il capo dello Stato si era svolto il 20 giugno scorso. In quell'occasione il presidente aveva preso degli impegni precisi: «Ha mantenuto le promesse», ha commentato la Bonfietti.

E in questo secondo incontro Cossiga ha informato la rappresentante dell'associazione degli incontri avuti con le autorità di governo, con i parlamentari e con gli organi della magistratura. «A questo punto è finita la mia azione pubblica – ha detto il presidente alla Bonfietti – e questo non vuol dire che non interverrò più e che non seguirò le inchieste sia quella della magistratura ordinaria che quella della commissione Stragi; ho davvero l'intenzione di continuare a seguirela vicenda».

Comunque il senso generale delle affermazioni fatte da Cossiga nel corso dell'incontro, dà una conferma, al massimo livello, di ipotesi più volte ripetute sulla possibilità che il Dc 9 sia stato abbattuto durante una vera e propria battaglia aerea sui cieli italiani (il presidente ha anche parlato di vie diplomatiche per risolvere il mistero...).

C'è ormai la consapevolezza – che si era avvertita con grande nettezza nei giorni scorsi con le rivelazioni dell'ammiraglio Fulvio Martini, capo del Sismi – che si stia viaggiando in modo più spedito verso la verità, in un caso che sembrava destinato a restare un mistero.

«Qualcosa a livello politico si è mosso. – ha dichiarato l'avvocato Franco Di Maria che nell'inchiesta su Ustica rappresenta la parte civile – E riconosciamo l'importanza dell'intervento del presidente della Repubblica che ha cercato di dare un'accelerazione alla ricerca della verità».

In una giornata davvero intensa, caratterizzata dalle dichiarazioni di Daria Bonfietti e dalle successive smentite del Quirinale, ha rilasciato una lunga intervista all'*Adn Kronos* l'ambasciatore libico a Roma Abdul Shalgam. «Noi ci auguriamo che sulla tragedia di Ustica l'Italia arrivi alla verità. Vogliamo anche noi la verità per due motivi. Anzitutto perchè in questa storia la Libia è stata vittima di una lunga campagna di disinformazione, e tanti hanno sfruttato questa sciagura per colpevolizzarci. E poi vogliamo sapere chi ha abbattuto il Dc 9 perchè non escludiamo che si sia trattato di un attentato contro Gheddafi. Perche è stato un complotto. Che ora, dopo le dichiarazioni dell'ammiraglio Martini, risulta chiaro».

Shalgam ha poi aggiunto che la sera del disastro di Usticanella zona navigavano una portaerei americana e la Clemenceau francese. «Washington e Parigi negano, ma dove sono i loro documenti? Sul mistero Ustica - ha proseguito Shalgham - esistono altre domande senza risposta. Perchè tecnici e magistrati italiani non possono verificare i dati radar delle basi americane in Italia?»

Insomma, le premesse per una «estate intensa» nel caso Ustica ci sono tutte. Gli appuntamenti si susseguono. Proseguiranno gli interrogatori degli avieri di Poggio Ballone, e in commissione Stragi inizieranno ad essere ascoltati i ministri che all'epoca avevano responsabilità di governo. A questo punto non solo quelli della Difesa, anche quelli degli Esteri.

DOMENICA 1 LUGLIO 1990
l'Unità

Il capo del governo prende le distanze dalle iniziative di Cossiga?

Andreotti ancora vago su Ustica «Finora solo ragionamenti fatti con i "se"»

Andreotti interviene sul caso Ustica ma lo fa ancora con parole vaghe e allusive che non lasciano capire cosa pensa davvero il presidente del Consiglio: «Finora tutti i ragionamenti sono stati fatti con i "se". Ora vogliono recuperare i resti dell'aereo ma non capisco perché non sia stato fatto prima». Una frase per prendere le distanze dalle prese di posizione di Cossiga?

ANTONIO CIPRIANI

ROMA. «Finora tutti i ragionamenti sulla strage di Ustica sono stàti fatti con i "se". Vedo che si parla di recuperare anche gli altri resti dell'aereo. Ma allora non capisco perchè non sia stato fatto prima. Trovo comunque che tutta questa vicenda sia una cosa dolorosa per i familiari delle vittime, che si trovano sempre a dover riaprire le stesse ferite». Poche parole, un po' vaghe, un po' allusive, quelle che il presidente del Consiglio Andreotti ha dedicato al disastro di Ustica, tornando in aereo da Budapest, dove ha partecipato alla riunione dell'Internazionale dc. I cronisti gli avevano chiesto un giudizio su una frase del presidente Cossiga («Se si fosse svolta una battaglia aerea nel cielo di Ustica e il governo ne fosse stato tenuto all'oscuro, la cosa sarebbe da considerarsi tra l'incomprensibile, l'incredibile e il grave»). E nella risposta Andreotti ha ricalcato il suo cliché: evasivo, sicuramente, ma con un riferimento ben preciso alla richiesta del presidente della Repubblica di recuperare i resti del Dc 9 (Cossiga, all'epoca della strage di Ustica, era presidente del Consiglio).

È sfumata invece la polemica su alcune frasi dette dal capo dello Stato nel corso dell'incontro al Quirinale con l'associazione dei familiari delle vittime di Ustica. Chissà se davvero nella testa del presidente Cossiga c'è la certezza che sul cielo di Ustica si sia svolta un'azione di guerra. Probabilmente questa ipotesi (davvero sempre più probabile) deve essere filtrata tra le sue parole nel corso del colloquio. Fino al punto che Daria Bonfietti, presidente dell'associazione familiari delle vittime, ha creduto di aver sentito pronunciare distintamente da Cossiga la frase: «È stata un'azione di guerra». Frase seccamente smentita, nella stessa serata, dal portavoce del Quirinale. E la Bonfietti, da Bologna, ha ammesso l'errore. «Il presidente ha detto esattamente quanto ha dichiarato il portavoce del Quirinale», ha affermato, chiedendo scusa a Cossiga e chiudendo con questa «ammissione di responsabilità» il piccolo incidente diplomatico.

Che Cossiga non abbia usato, testualmente, quella frase, l'ha dichiarato anche Sergio De Julio, parlamentare della Sinistra indipendente, presente all'incontro al Quirinale. Ma De Julio ha anche sottolineato: «Nei fatti, il clima e la sensazione generale hanno fatto capire che Cossiga dà per scontato che la sera del 27 giugno del 1980, sui cieli italiani s'è svolto un atto di guerra». Il parlamentare, membro della commissione Stragi e del comitato per la verità sulla strage di Ustica, ha poi aggiunto: «Quella della Bonfietti è stata una forzatura che ha provocato una smentita davvero più formale che sostanziale. Come non si può dare per scontato che il presidente pensi a un atto di guerra, quando durante l'incontro ha ripetuto, più volte, "mi hanno preso in giro"?»

D'altra parte l'ipotesi dell'intrigo internazionale è sempre più probabile, testimoniata anche dalle dichiarazioni (mai così nette) dei capi del Sismi e del Sisde, Martini e Malpica: il primo ha tracciato uno scenario da guerra aerea con la partecipazione di caccia americani e francesi, il secondo ha escluso tassativamente l'ipotesi della bomba a bordo. E, recentemente, cominciano a valutare questa ipotesi anche forze politiche che fino a questo momento, l'hanno osteggiata considerandola «fantapolitica».

A suffragare, ancora di più, la tesi dell'«agguato» aereo nei cieli del Tirreno, arriva un'altra rivelazione di Antonio De Marchi e Valerio Gualerzi, che sarà pubblicata domani da *Rinascita*. Comparando i tracciati radar di Marsala con quelli di Poggio Ballone, emerge che la sera del disastro, sia al largo della Sardegna e della Corsica, operavano due aerei impegnati in operazioni di guerra elettronica. La cosa più inquietante salta fuori dalle registrazioni delle telefonate della base di Marsala e dall'interpretazione data dal perito di parte Paolo Miggiano: uno dei due aerei era chiamato «Kilo alfa 11». Era cioè previsto dalla difesa aerea italiana che lo riteneva estremamente importante, tanto da essere definito «Kilo», cioè aereo da seguire con attenzione speciale.

martedì 3 luglio 1990
l'Unità

Interrogati dal giudice gli avieri del radar di Poggio Ballone

«I tracciati che ha il magistrato? Non sono quelli originali»

Una telefonata allertò il radar di Poggio Ballone del disastro di Ustica. Immediatamente il capitano Gari contattò Marsala. L'ha raccontato un tenente che era in servizio. Che cosa si dissero? Impossibile saperlo, l'anno dopo il capitano è morto. Un'altra stranezza è saltata fuori dagli interrogatori di ieri. I tracciati che ha il magistrato non sono originali. Quelli ancora non li consegnano.

ANTONIO CIPRIANI

ROMA. Una telefonata arrivata da Monte Vende al capo controllore di Poggio Ballone è l'unica novità che emerge dagli interrogatori dei dieci militari in servizio nel «radar dimenticato», tirato in ballo dopo dieci anni da *Rinascita*.

Il tenente Antonio De Giuseppe ha raccontato ai magistrati che quella sera una telefonata arrivata dal primo Soc, da cui dipendeva ilcentro, allertò il capitano Gari che intorno alle 21 e 30 del 27 giugno venne informato della scomparsa del Dc 9 dell'Itavia. Di Giuseppe ha detto che, davanti ai suoi occhi, il capitano Gari chiese di parlare con il radar di Marsala. «Non so che cosa si dissero al telefono», ha detto il tenente . Il capitano Gari non potrai mai dirlo. È morto nel 1981.

Il resto degli interrogatori è stato costellato da «non ricordo», oppure «non è possibile fare ipotesi in base a questi tracciati radar». Affermazioni ripetute ai magistrati che si occupano della tragedia di Ustica, Vittorio Bucarelli e Giorgio Santacroce. Sono così finiti gli interrogatori degli ufficiali e sottufficiali dell'aeronautica militare che il 27 giugno del1980 prestavano servizio al centro radar di Poggio Ballone. Un centro i cui tracciati sono stati scovati ed esaminati dal settimanale *Rinascita*, che ha rivelato che da quei tabulati si evince che nel cielo di Ustica, la sera in cui precipitò il Dc 9 dell'Itavia, oltre all'aereo civile, avrebbero volato anche velivoli militari, probabilmente francesi, americani e libici.

Ad essere ascoltati al sesto piano degli uffici di piazzale Clodio dai giudici romani, fin dalle nove della mattina, sono stati il tenente Antonio De Giuseppe (all'epoca dei fatti guidacaccia alla consolle) e i marescialli Sandro Fabbretti, Ilvo Tassi, Salvatore Ogno, Francesco Lancioni, Francesco Carta, Salvatore Russo, Luigi Marra, Donato Cozzolino ed Antonio Laurentani. Tutti in servizio – all'epoca dei fatti – a Poggio Ballone.

Sul fatto che ci fossero aerei militari «nemici» o «amici», gli ufficiali ed i sottoufficiali di Poggio Ballone hanno detto di non essere in grado di fornire alcun elemento «Da quel 27 giugno del 1980 – si sono giustificati – è ormai trascorso troppo tempo per ricordare qualcosa di particolare».

Durante gli interrogatori, ad alcuni militari sono stati mostrati anche gli 11 grafici di Poggio Ballone acquisiti dalla magistratura nel 1988. Ma, secondo i testimoni, da quei documenti non è possibile precisare che tipi di aerei (civili o militari) fossero. «Si potrebbero fare delle ipotesi in base alla velocità annotata sui documenti» hanno detto. Per avere notizie più particolareggiate, hanno suggerito i militari, occorerebbe acquisire i nastri originali che ancora non sono in possesso della magistratura, anche se il giudice Bucarelli ne ha ordinato il sequestro il mese scorso, dopo la trasmissione di «Samarcanda».

Della presenza di un aereo nelle vicinanze della Corsica, intercettato dal radar di Poggio Ballone, hanno parlato altri militari. Ma, a questo proposito, hanno precisato che quella zona quasi quotidianamente è interessata alle esercitazioni militari francesi. Infine, a margine della vicenda, una nota di di ordinaria disorganizzazione. Uno dei militari ascoltati ieri, Francesco Lancioni, dai fogli di presenza risultava che la sera del 27 giugno 1980 si trovava in servizio. Nella realtà era in vacanza: si trovava in viaggio di nozze a Venezia.

Venerdì 5 luglio 1990
l'Unità

Caso Ustica, consegnati gli atti di Poggio Ballone

Arrivati ai giudici i tracciati dimenticati

Dopo dieci anni dal disastro di Ustica, sono arrivati sul tavolo dei magistrati romani i tracciati originali del radar di Poggio Ballone. I giudici Bucarelli e Santacroce hanno disposto indagini per capire perché l'aeronautica non li aveva consegnati in precedenza. Intanto è stato disposto anche l'interrogatorio del comandante della «Saratoga», ormeggiata a Napoli, i cui radar avrebbero visto tutto.

ROMA. Dieci anni per ottenere i tabulati radar originali di Poggio Ballone. L'aeronautica militare ha infatti mandato ieri al giudice istruttore Vittorio Bucarelli quella che è la trascrizione esatta delle rilevazioni fatte dal centro radar di Poggio Ballone (Grosseto) la sera del 27 giugno del 1980, quando fu abbattuto il Dc 9 dell'Itavia.

Il documento è stato stato spedito dal primo Roc di Monte Venda, competente militarmente per la zona di osservazione in cui si trova il centro di Poggio Ballone. Durante i recenti interrogatori i militari che erano in servizio rivelarono che quelle in possesso del magistrato erano solamente copie degli originali.

I magistrati Bucarelli e Santacroce hanno deciso di cercare di capire perché questa documentazione non venne fatta confluire, come avevano richiesto all'epoca il pubblico ministero di Palermo e lo stesso Giorgio Santacroce, presso l'aeroporto di Trapani Birgi. Qui, infatti, secondo le disposizioni dei due magistrati, doveva essere raccolto tutto il materiale che potesse riguardare il disastro del Dc 9.

Solo ora, dopo le polemiche più recenti e dopo gli interrogatori, la documentazione del radar di Poggio Ballone è salata fuori.

Gli esperti che affiancano nell'indagine il magistrato dovranno leggere i tabulati, confrontandoli con il contenuto di undici fogli sui quali sono stati trascritti a mano dall' apposito ufficio dell' aeronautica i dati raccolti da Poggio Ballone.

I magistrati hanno deciso di di raccogliere tutte le informazioni possibili sui rilievi che la portaerei «Saratoga», della sesta flotta americana, ancorata quella sera a Napoli, potrebbe aver fatto la sera del 27 giugno del 1980 sul traffico aereo nella zona.

Due giorni fa, in una intervista al Tg 2, l' ammiraglio James Flatley, che comandava all'epoca l'unità navale, ha ammesso che uno dei radar di bordo, benchè fosse in corso la manutenzione degli apparecchi, registrò qualche cosa.

Questa circostanza era stata sempre esclusa dalle autorità. I giudici perciò, attraverso le vie diplomatiche cercheranno ora di poter avere i nastri delle registrazioni radar e di raccogliere la testimonianza di Flatley, che è in pensione.

Oltre a sollecitare l'interrogatorio dell' ex comandante della «Saratoga», il pubblico ministero Santacroce ha chiesto al giudice Bucarelli di disporre uno «studio di fattibilità», per stabilire se possano essere recuperate dal fondo del mare le parti ancora mancanti del Dc 9.

Per quanto riguarda la «su perperizia» internazionale per stabilire le cause del sinistro, i magistrati stanno completando la ricerca degli esperti ai quali affidare l' indagine tecnica. Intanto *l'Europeo* in edicola oggi pone tutta una seriue di interrogativi sul disastro. Il Dc 9 si inabissò solo alcune ore dopo il disastro? I soccorsi furono tardivi?A conferma dei sospetti ci sono le dichiarazioni di un ex capitano di corvetta che partecipò ai soccorsi.

sabato 7 luglio 1990
l'Unità

Cossiga su Ustica «Il paese intero è stato ingannato»

«Se ci sono sospetti sulla mia attività, sono pronto a dimettermi. Il governo, sulla tragedia di Ustica, fu raggirato». Reso noto il verbale dell'incontro tra Cossiga e la commissione Stragi. Il presidente della Repubblica (che nell'estate del 1980 era capo del governo): «Bisogna accertare se ci furono violazioni alla sovranità nazionale». L'impressione è che Cossiga ipotizzi un intrigo internazionale.

ANTONIO CIPRIANI

ROMA. Cossiga è pronto a dimettersi solo che qualcuno, sul caso Ustica, insinui dei sospetti sulla sua attività. Lo ha detto nell'incontro del 26 giugno con la commissione parlamentare sulle Stragi. «Il governo, in quell'occasione, fu raggirato», ha dichiarato il presidente che ha sottolineato come il caso abbia «messo in dubbio la capacità dello Stato di rendere giustizia». Ricordando, quindi, il periodo in cui era il capo dell'esecutivo, Cossiga ha rappresentato lo scenario di quel difficile periodo: prima Ustica, poi, il 2 agosto 1980, la strage alla stazione di Bologna, affermando che «quello era anche il periodo dello scandalo dei petroli». Affermazioni che, collegate ai continui riferimenti sulla necessità di indagini internazionali, fanno pensare che il presidente ipotizzi un intrigo internazionale.

l'Unità
anno 7 luglio 1991

Rese note le dichiarazioni del presidente Cossiga nell'incontro al Quirinale con la commissione Stragi

Il capo dello Stato parla di come sul caso Ustica il governo fu raggirato Poi fa allusioni e minaccia

«Di fronte ai sospetti sono pronto a dimettermi»

Il governo, sulla tragedia di Ustica, fu raggirato. Piena di delusione e rabbia, la presa di posizione del presidente Cossiga è molto netta, e si può leggere nel documento sull'incontro con la commissione Stragi: «Bisogna accertare che cosa non funzionò e se ci furono violazioni della sovranità nazionale». Ma il presidente ha parlato anche della strage di Bologna e dello vicenda Eni Petronim.

ANTONIO CIPRIANI

ROMA: La verità sul caso Ustica, non una verità. In commissione Stragi, ieri, è stato distribuito il resoconto dell'incontro tra il capo dello Stato e l'ufficio di presidenza della commissione stessa. Un documento importante perché rappresenta l'unica possibile deposizione del presidente della Repubblica che all'epoca del disastro di Ustica era presidente del Consiglio.

Cossiga ha parlato delle sue responsabilità in quell'estate del 1980, sottolineando con decisione che «se avesse la coscienza di avere una qualche politica responsabilità nel "caso", o se solo ritenesse che, anche ingiustamente, la sua persona, la sua presenza nel più alto ufficio della Repubblica, fosse stata o fosse d'ostacolo, anche solo pretestuoso, all'accertamento della verità per l'individuazione e la punizione dei colpevoli in ogni ordine di responsabilità, avrebbe come si dice "sgomberato il campo": e, come si sa, non è uomo che queste cose, quando le sente, le dica ma poi non le faccia, senza bisogno che altri glielo chiedano».

Affermazioni dure e precise. Comunque durante l'incontro, Cossiga ha spiegato al presidente della commissione, Libero Gualtieri, quale furono le sue attività da capo dell'esecutivo. La strage di Ustica risale al 27 giugno 1980 – ha detto – il 2 agosto seguì la bomba alla stazione di Bologna. Una modo per giustificare la minima attività (due stragi così ravvicinate), che però somiglia al riferimento su una possibile connessione tra i due casi. Senza dubbio, leggendo il testo del documento, appare con chiarezza il fatto che mentre interviene sull questione Ustica, Cossiga abbia in testa un'ipotesi ben precisa. E questa idea viene rafforzata anche dalle parole che ha detto il capo dello Stato a Gualtieri, quando, parlando dello scenario globale, ha sostenuto che in quel periodo c'era in piedi anche la «vicenda Eni Petronim» (il noto scandalo delle tangenti sui petroli).

Quale l'ipotesi? Innanzitutto quella di una guerra aerea sui cieli italiani, con la partecipazione di «caccia» stranieri. Quindi la certezza che settori dello Stato abbiano responsabilità dirette o, almeno, sappiano che cosa è successo. E lo scenario possibile? Un agguato a Gheddafi? Probabilmente un agguato maturato nell'ambito del traffico internazionale delle armi: una storia, quindi, che ha visto l'intervento diretto di chissà quanti servizi di sicurezza internazionali.

Alcune frasi contenute nel documento sono indicative. Per esempio in un passaggio si parla della «rabbia che tuttora genera il ricordo del fatto che il governo, al tempo della tragedia, insieme al Parlamento unanime ed all'intera opinione pubblica, furono in qualche modo fuorviati». Un'affermazione molto chiara, resa ancora più esplicita dal presidente durante l'incontro con Gualtieri: «Mi sono sentito raggirato». Ufficialmente, poi, Cossiga ha detto di aver ottenuto da Andreotti «la completa disponibilità del governo a fare, ed ove occorra a rivedere o a rifare, tutto ciò che è necessario, utile e possibile, sia sul piano interno che internazionale».

Nelle undici pagine che sintetizzano l'incontro del 26 giugno, sono raccolti la rabbia, l'angoscia, i dubbi, i sospetti del presidente, prima autorità dello Stato ad ammettere (sebbene tiepidamente) i depistaggi e l'incapacità delle istituzioniche non riescono a rendere giustizia alle 81 vittime del Dc 9 Itavia abbattuto. Cossiga – sostiene la nota – ha scelto di «dare voce alla domanda della gente comune affinché sia accertata la verità e sia resa giustizia». Perché, indubbiamente, il disastro di Ustica rappresenta un «caso eccezionale, che ormai ha investito la credibilità delle istituzioni».

Il resto del testo fornito dall'ufficio di presidenza ai componenti della commissione Stragi riguarda valutazioni del presidente sull'attività della magistratura, sul Csm, e sulla stessa commissione parlamentare. Citando anche il suo predecessore Pertini, Cossiga ha detto che i «giudici devono essere indipendenti, ma anche hanno il preciso compito di apparire tali. La giustizia deve essere giusta ma deve anche apparire tale». Parlando della doppia inchiesta, penale e parlamentare, il capo dello Stato ha quindi affermato: «Al giudice ordinario spetta l'accertamento dei fatti e delle responsabilità penali, nonchè l'irrogazione delle pene previste dalla legge. Il giudizio della commissione parlamentare d'inchiesta verte sull'accertamento delle responsabilità politiche, amministrative e disciplinari. Tuttavia, per il peso politico che ha, tale giudizio vale come una sentenza, almeno morale, di condanna o di assoluzione».

Alla fine il documento contiene cinque appelli alla commissione di San Macuto. «Per accertare che cosa non abbia funzionato nell'apparato statale; – ha invitato il presidente – per indicare al Parlamento misure allo scopo di evitare il ripetersi che si ripetano tali incidenti; per accertare disfunzioni causate da incompetenza, o da negligenza o da dolo di alcuno; per accertare se la sovranità nazionale fu violata, da chi e da che cosa, per sincerarsi se mala intenzione o colpa resero possibile la violazione; per acquisire altri elementi utili per arrivare alla verità».

Insomma, l'impressione è che si comincia a disegnare un probabile scenario nel quale collocare il disastro di Ustica.

...di 12 luglio 1990
l'Unità

Dal primo annuncio della tragedia alle ultime rivelazioni
Raitre ripercorre le informazioni e l'inchiesta sul Dc9 Itavia

Illazioni, depistaggi, promesse per una «rilettura» delle notizie
E uno dei curatori dice: «Potevamo far vedere di peggio»

Schegge di menzogne da Ustica

Anche l'inchiesta di Ustica passa tra le grinfie di *Schegge*, la rubrica di Raitre cugina di *Blob*. E viene fatta a pezzi. Dalla scomparsa dell'aereo annunciata a un Tg2 di dieci anni fa, fino alle ultime teorie, una collezione dei mille modi in cui ci è stata raccontata la vicenda dell'aereo esploso. Un'*Ustica serial* (va in onda stasera alle 23.30) che prosegue i montaggi «a tema» di Raitre.

ROBERTA CHITI

ROMA Dalla notizia del «mancato arrivo» del Dc9, letta da Nuccio Puleo in un «Tg2 stanotte» del 1980, fino alle ultime teorie che affermano che «quella notte il cielo era affollato». È anche per questo che si chiude con la scena di un vecchio film con Dana Andrews, *Il cielo è affollato* appunto, lo speciale *Schegge* di stasera. Si intitola *Ustica serial* e vi ripropone una serrata antologia di un giallo italiano cui siamo abituati da dieci anni. Ciro Giorgini, uno dei curatori di *Vent'anni prima* (l'altra rubrica di Raitre), ha lavorato due mesi insieme a Paolo Papo per ricostruire spezzoni e brani del «Tg», «Samarcanda» o «Linea Diretta» che parlano della vicenda non ancora conclusa. I capitoli ci sono tutti: anche l'incredibile «buco» nel quale, come dal radar di Marsala, anche dalla tv scomparve per quattro anni, ogni traccia dell'evento.

Non aspettatevi una ricostruzione dei «fatti»: siamo dalle parti di *Blob*. Più che la storia della vicenda, vi troverete di fronte la ricostruzione dei vari modi in cui ci è stata raccontata. Dalle ipotesi più fantascientifiche date per probabili, alle dichiarazioni che ad Aldo Davanzali, presidente dell'Itavia, costarono l'accusa di diramazione di notizie false, alle promesse, le illazioni, i «colpi di scena».

«Ma potevamo fare di peggio» dice Ciro Giorgini. «Avremmo potuto lasciare tutte le tesi che all'inizio venivano date per certe, i mille abboccamenti, le notizie di depistaggio che sono state trasmesse. In qualche modo siamo stati clementi, rispettosi». Alla redazione di *Schegge*, attigua a Blob, l'arte del montaggio, e del ripescaggio di vecchi brani televisivi dimenticati, l'hanno imparata bene. Che sia diventata un'arma per denudare i meccanismi televisivi lo sappiamo. «Potevamo, per fare una cosa diversa – dice ancora Giorgini – scegliere di montare di seguito come in uno show seriale tutti i mezzibusti che si sono dichiarati su Ustica». Un'arma che può essere applicata a tutto. «Per esempio, con lo stesso sistema che abbiamo usato per Ustica, o per i morti nei cantieri Mondiali, potremmo raccontare cosa ci hanno dato a bere in altri anni su clamorosi episodi. Mostrare Valpreda che fu chiamato "mostro"». Agli appassionati cinefili redattori di *Schegge* non manca un certo divertito sadismo nel «fare a fette» la tv. Ma anche una specie di «vocazione civile», da educatori del telespettatore. «Il principio di *Schegge* potremmo applicarlo a ogni grosso evento civile, avvertire la gente che può essergli dato a bere qualunque cosa. Smaliziarli, farli diventare un po' "blobbisti"».

giovedì 12 luglio 1990
l'Unità

In commissione Stragi l'ex sottosegretario Amato rivela indagini segrete di forze Usa sul caso Ustica

«Gli americani fotografarono il Dc9 dell'Itavia»

Gli americani indagarono sul relitto del Dc 9 abbattuto a Ustica e ne fotografarono i resti prima che fossero recuperati. Lo ha dichiarato davanti alla commissione Stragi Giuliano Amato che nel 1986 era sottosegretario alla presidenza del Consiglio. Un nuovo giallo. Amato afferma di averlo saputo dal giudice Bucarelli. Quest'ultimo smentisce questa interferenza nelle indagini.

ANTONIO CIPRIANI

ROMA. «Gli americani fotografarono il relitto del Dc 9 dell'Itavia, nel mare di Ustica, molto tempo prima che la società francese iniziasse il recupero dell'aereo. La notizia l'ho avuta nel settembre del 1986 dal giudice istruttore Bucarelli». Una rivelazione inattesa che aggiunge misteri al giallo di Ustica. Giuliano Amato, deputato socialista, in quel 1986 era sottosegretario alla presidenza del Consiglio, e in questo ruolo si interessò della intricata vicenda del ripescaggio in mare dei resti del Dc 9. Proprio il 30 settembre del 1986, dopo l'incontro con il giudice Bucarelli, Amato parlò alla Camera della necessità del recupero di quei resti. E le operazioni, misteriosamente affidate a una società legata ai servizi segreti, la Inframer, iniziarono nella primavera del 1987.

Amato, ieri mattina, ha parlato per tre ore davanti alla commissione parlamentare sulle Stragi proprio delle problematiche legate al recupero dei resti del Dc 9. Una vicenda che la commissione presieduta da Libero Gualtieri ha affrontato più volte senza però riuscire a fare chiarezza sui molti particolari oscuri. E l'ex sottosegretario ha risposto alle numerose domande dei parlamentari-inquirenti ricostruendo le fasi del ripescaggio dei resti del Dc 9. «La ditta americana "World institute of oceanografy" aveva chiesto 14 miliardi per recuperare i resti, la "Inframer" sei miliardi», ha detto Amato, confermando di aver interessato alla vicenda il Sismi dell'ammiraglio Martini. «Il 30 settembre dell'86 Martini mi riferì che la richiesta della ditta Usa era onerosa e che prevedeva margini minimi di riuscita. – ha aggiunto – Comunque il 27 ottobre la stessa società si dichiarò indisponibile e suggerì la ditta francese».

Poi il demoproletario Luigi Cipriani ha chiesto ad Amato se era vero che esistevano foto subacquee al relitto, precedenti al recupero. E Amato ha detto di sì, spiegando che la fonte era lo stesso giudice Bucarelli. Immediatamente rintracciato in Tribunale il magistrato ha seccamente smentito la notizia. «L'unico materiale che esiste agli atti – ha detto – è costituito da foto e riprese della Inframer». Quando ha saputo della smentita di Bucarelli, Amato ha invece commentato: «Non ho l'abitudine di dire bugie. Ricordo che Bucarelli mi disse di essere in possesso di foto fatte dagli americani». Una polemica. E Gualtieri ha dichiarato: «L'onorevole Amato ha fatto dichiarazioni di cui risponde. Le ho giudicate credibili. Poi ascolteremo la controparte». Certo il nodo è davvero importante. Significa che forze americane si sono interessate della tragedia di Ustica senza alcuna autorizzazione formale da parte del governo italiano e senza informare ufficialmente le autorità italiane che si interessavano alla strage.

Amato ha quindi affrontato il nodo dei depistaggi sull'inchiesta. «Nell'86 ho detto che in chissà quali cassetti era nascosta la verità su Ustica. – ha dichiarato – Parlo di armadi, non solo italiani. Comunque sostenevo anche che il recupero dei resti avrebbe fatto sì che chi mentiva sarebbe stato messo in difficoltà». E, a proposito, ha aggiunto che all'epoca dei fatti, gli ufficiali dell'aeronautica Tascio e Pisano, gli avevano detto che i nastri radar non potevano essere manipolati. Invece...

Infine Amato e Gualtieri si sono dichiarati d'accordo nel definire «sconcertanti» le lungaggini burocratiche legate al ripescaggio dei resti del Dc 9, ricordando come nel 1982 ci furono resistenze del governo che non volle provvedere allo stanziamento di dieci miliardi per arrivare alla verità.

Al termine dell'audizione il democristiano ha detto: «La verità bisogna andare a cercarla in fondo al mare o in fondo ai cassetti?» Molto netto il giudizio del senatore comunista Macis: «Amato ha ammesso il fatto di aver dovuto dire il falso al Parlamento perché male informato dai vertici dell'aeronautica sulle possibili manipolazioni dei nastri radar. Altro elemento emerso è quello delle responsabilità politiche dei governi dell'epoca».

l'Unità
sto 14 luglio 1990

«I nastri di Ustica potevano essere manipolati»

L'aeronautica smentisce l'onorevole Amato sul caso Ustica. Il generale Pisano non era presente all'incontro con l'ex sottosegretario prima della sua relazione alle Camere. Lo annuncia lo Stato maggiore che sui tracciati radar accusa: «Nei centri radar impossibili le manipolazioni. L'operazione possono farla enti con attrezzature speciali». Chiaro il riferimento ai servizi segreti.

ANTONIO CIPRIANI

ROMA. È polemica sulla storia della manipolazione dei tracciati radar. Tutto è cominciato con l'ammissione di responsabilità dell'ex sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Giuliano Amato, che davanti alla commissione parlamentare sulle Stragi ha ammesso di aver raccontato inesattezze al Parlamento. «Dissi che i tracciati radar, tecnicamente, non potevano essere modificati. – ha risposto a San Macuto Giuliano Amato – Poi ho scoperto che non era vero. Ma l'informazione errata mi era stata fornita durante un vertice dal generale Franco Pisano e dal tenente colonnello Zeno Tascio».

Una dichiarazione che ha immediatamente provocato la reazione dei vertici militari, particolarmente sotto accusa in queste ultime settimane. Così ieri lo Stato maggiore dell'aeronautica ha diffuso un comunicato in cui viene precisata la storia del vertice tra generali e Amato.

«Dagli atti dello Stato maggiore aeronautico risulta che il 29 settembre 1986, il generale Franco Pisano, all'epoca capo di stato maggiore dell'aeronautica militare, non era tra i presenti all'incontro con l'allora sottosegretario Amato alla vigilia del suo intervento alla Camera dei deputati», c'è scritto nel comunicato.

Secondo lo Stato maggiore quel giorno c'erano per l'aeronautica militare il generale di squadra aerea Oreste Gargioli, il generale di squadra aerea Zeno Tascio, a quel tempo capo dell'ispettorato telecomunicazioni e assistenza al volo, il generale di brigata aerea Mario Arpino; per il ministero della Difesa c'erano invece l'ammiraglio Falciai e Andrea Manzella.

Ma la parte maggiormente interessante del comunicato è quella sulle possibili manipolazioni dei tracciati radar. In un periodo in cui i vertici delle forze armate sono nell'occhio del ciclone per i depistaggi e le omissioni nel caso Ustica, lo Stato maggiore dell'aeronautica ha scelto di scendere in campo per rettificare, difendersi e attaccare.

«Sull'argomento delle possibili manipolazioni dei nastri con le registrazioni del radar di Marsala – è scritto nel comunicato dei militari – i rappresentanti dell'aeronautica precisarono in quella occasione che non risultava tecnicamente possibile manipolare tali registrazioni presso un centro radar semiautomatico».

Chi poteva invece intervenire sui nastri? Nella nota dello Stato maggiore aeronautico c'è la risposta. Il maggiore Salvatore Di Natale, nel dicembre 1989, rispondendo a una specifica domanda dell'onorevole Sergio De Julio (Sinistra indipendente) nella commissione Stragi, ha precisato in che modo poteva avvenire la manipolazione. «Disse che si trattava di una operazione estremamente complessa – afferma lo Stato maggiore – che non poteva essere fatta a livello di un centro radar, ma presso enti che dispongono di personale particolarmente esperto e di attrezzature delicate».

Insomma i vertici dell'aeronautica si difendono dalle insinuazioni puntualizzando: c'era chi poteva manomettere quelle registrazioni. E a chi si riferiscano è abbastanza chiaro, visto che più volte è stato ipotizzato, nella vicenda di Ustica, l'intervento «diretto», nel depistaggio, dei servizi segreti.

Il generale Pisano, da parte sua ha affermato «di non aver mai incontrato l'allora sottosegretario Amato per discutere su Ustica». Pisano ha anche ricordato di aver spiegato davanti alla commissione Stragi che l'aeronautica non aveva possibilità di modificare quei tracciati, e aveva indicato come unico laboratorio attrezzato per questo scopo, quello di Borgo Piave in provincia di Latina.

Il comunicato militare comunque conferma il fatto che all'incontro con Amato c'era Zeno Tascio, l'uomo che il 27 giugno 1980 era il capo del Sios, il servizio informativo, e che nonostante esistesse un'ordinanza di sequestro da parte dei magistrati inquirenti tenne nei suoi uffici i nastri radar di Marsala per tre mesi. Un comportamento inspiegabile dietro al quale si celano numerosi interrogativi.

L'UNITÀ 16 LUG. 1990

Andò parla del caso Ustica

«Le responsabilità politiche furono dei governi di Forlani e Spadolini»

Giovanni Spadolini

Arnaldo Forlani

Su Ustica sono iniziate le grandi manovre. Davanti alla certezza che la vicenda è stata costellata da depistaggi, omissioni e bugie, militari e politici cominciano ad interrogarsi sulle specifiche responsabilità del mancato accertamento della verità. L'ultima freccia è stata scagliata da Andò (Psi) in una intervista su *Panorama*: «Le colpe sono dei governi presieduti da Forlani e Spadolini...».

ANTONIO CIPRIANI

ROMA. Dopo l'intervento in commissione Stragi di Giuliano Amato, un altro socialista interviene puntando l'indice sul «caso Ustica». Stavolta è Salvo Andò, responsabile del Psi per i problemi dello Stato. In una intervista concessa al settimanale *Panorama*, in edicola oggi, accusa le inadempienze dei governi che si sono succeduti dal 1980 al 1983. Escludendo le responsabilità del governo Cossiga, però.

«Dal giorno della tragedia di Ustica – dichiara Andò – Cossiga, in fondo, è rimasto in carica solo tre mesi. Eventuali errori del suo governo non sono stati decisivi». Secondo il parlamentare socialista Cossiga si sarebbe sempre mostrato interessato all'accertamento della verità sul disastro aereo del 27 giugno 1980. Tant'è che proprio il presidente della Repubblica sollecitò, più volte, il governo diretto da Craxi, a recuperare in fondo al mare il relitto del Dc 9 dell'Itavia.

Quali i responsabili politici secondo Andò? Essenzialmente i governi che hanno seguito quello diretto da Cossiga: insomma i gabinetti di Arnaldo Forlani e di Giovanni Spadolini. Andò aggiunge che la colpa dei ritardi «fu della gestione burocratica nella vicenda». Poi alla domanda se Cossiga venne preso in giro dai servizi segreti e dai vertici militari, il parlamentare socialista risponde: «La vera storia di Ustica, dal punto di vista delle indagini, non riguarda solo l'accertamento del fatto delittuoso. Riguarda anche una trama di ritardi, omissioni, incapacità, depistaggi oggettivi che hanno rallentato la ricerca della verità».

Una stoccata ai governi Forlani e Spadolini «andati troppo a rimorchio di quello che di volta in volta dicevano le autorità militari». Ma non solo; secondo Andò le istituzioni dovevano mostrare più attenzioni anche perché sette giorni dopo la tragedia la compagnia costruttrice del Dc 9 Itavia, la Douglas, disse che non si doveva parlare di cedimento strutturale. Una informazione, dice il parlamentare socialista, «avuta dai servizi segreti americani».

Tornano così in ballo le «attenzioni» degli Usa in questo disastro. Prima con le parole di Amato davanti alla commissione Stragi («Forze americane fotografarono il relitto del Dc 9 un anno prima dell'operazione di recupero portata avanti dalla Infremer francese»), poi con quelle di Andò.

Sono dichiarazioni destinate a far discutere. Comunque provano un fatto: si sta sgretolando quello che fino a un mese fa poteva essere considerato un muro d'omertà politico-militare. Un muro quasi invalicabile fino alla storia dei tracciati radar di Poggio Ballone, rivelati da *Rinascita*, dopo dieci anni in cui erano stati dimenticati nei cassetti del palazzo di giustizia. Quegli undici tracciati saltarono fuori proprio quando sembrava che l'inchiesta su Ustica, con tutto il carico di segreti, viaggiasse irrimediabilmente verso un'archiviazione giudiziaria. Poi in un mese quello che era un sospetto è diventato una certezza: i militari hanno confuso le carte per evitare che la verità venisse a galla. E questa sensazione è diventata nettissima nelle dichiarazioni, anche ufficiali, del presidente della Repubblica Cossiga che più volte nelle ultime settimane ha sottolineato come il suo governo e l'intero paese, siano stati raggirati da settori delle forze armate.

Una sensazione, quella di essere stati presi in giro, che ha ribadito con chiarezza l'ex sottosegretario alla presidenza del Consiglio Amato che ha raccontato come nel 1986 fu coinvolto da alcuni generali in una bugia sulle possibili manipolazioni dei tracciati radar.

sabato 21 luglio 1990
l'Unità

Il giudice Bucarelli conferma le dimissioni

«Lascio l'inchiesta su Ustica perché è stato leso il mio onore»

In quattro paginette, spedite al presidente del Tribunale, il giudice Bucarelli spiega i motivi del suo clamoroso «abbandono». «È stato leso il mio onore», ha scritto il giudice che da anni indaga sul disastro di Ustica. Ed ha allegato alla memoria la querela presentata contro il vicesegretario socialista Amato per la vicenda delle foto scattate dagli americani al relitto del Dc 9.

ROMA. «Motivi di grave convenienza che mi inducono ad insistere nell'istanza di astensione». Lo scrive il giudice Vittorio Bucarelli, nella lettera di quattro pagine spedita ieri al presidente del Tribunale di Roma, Carlo Minniti.

Nessun dietro-front, dunque, ed era prevedibile, visto che la decisione del giudice Bucarelli non ha certo origine nell'ultima polemica, quella sulle fotografie americane, con il vicesegretario socialista Giuliano Amato.

È da almeno un mese, infatti, che il giudice che indaga su Ustica è nell'occhio del ciclone. Attaccato dai politici ma anche all'interno dello stesso palazzo di giustizia dove, nelle ultime settimane, l'insofferenza, soprattutto dei vertici della Procura, era diventata davvero palese.

Vittorio Bucarelli, dopo anni di silenzio, durante i quali non aveva battuto ciglio di fronte ai sospetti più gravi sul modo in cui conduceva l'indagine, ha scelto di farsi da parte per un episodio che è davvero minimo.

La rivelazione di Giuliano Amato davanti alla commissione Stragi: «Il giudice Bucarelli mi ha parlato di fotografie scattate da forze americane al relitto del Dc 9 dell'Itavia».

Un episodio negato da Bucarelli che nella «memoria» presentata ieri sottolinea proprio questa vicenda come la causa delle sue dimissioni.

«È l'ultima goccia – ha scritto il giudice – ribadisco di non aver mai avuto fotografie di provenienza americana sui resti del velivolo. Ma la logica dimostra l'erroneità delle affermazioni dell'onorevole Amato essendo impensabile che le operazioni necessarie per eseguire fotografie possano essere eseguite senza che alcuno ne avesse notizia; essendo impensabile che tali foto potessero essere consegnate proprio al giudice istruttore del processo; essendo impensabile e calunnioso ritenere che io possa averle ricevute fuori dai corretti canali processuali, o peggio ancora, possa averle nascoste o distrutte».

Contemporaneamente Bucarelli ha presentato l'annunciata querela contro l'ex sottosegretario Amato, scrivendo che le affermazioni fatte davanti alla commissione Stragi «non corrispondevano al vero perché io non sono mai stato in possesso di fotografie del genere. Io ho subito smentito la notizia nella convinzione che Amato potesse essere incorso in un errore. Ma l'onorevole Amato ha replicato aggiungendo: "Io non so perché Bucarelli smentisce, io non ho l'abitudine di raccontare bugie". Queste affermazioni sono gravemente lesive del mio onore e del mio decoro. Ma l'offesa è ancora più grave se si considera che oggetto della bugia sarebbero fatti e atti processuali relativi a una vicenda tanto drammatica come quella del Dc 9».

Intanto, in attesa che la commissione Stragi fissi i suoi prossimi appuntamenti, cominciano a circolare i nomi dei giudici che erediteranno dal duo Bucarelli-Santacroce la mastodontica istruttoria. In Procura si pensa a un *pool* di tre sostituti coordinati dal procuratore aggiunto Michele Coiro; mentre al posto di Bucarelli, è quasi certo che subentrerà Rosario Priore, giudice esperto in terrorismo di sinistra che collabora da diversi anni con la commissione parlamentare Stragi. Dunque conosce già gli atti dell'inchiesta. Un vantaggio visto che il termine ultimo per concluderla è fissato per il 24 ottobre.

MERCOLEDÌ 8 AGOSTO 1990
l'Unità

Un sergente dell'Andrea Doria rivela particolari inediti sui soccorsi dopo il disastro di Ustica
Alcune vittime sarebbero morte dopo una lunga agonia in mare. Le autopsie mai eseguite

«C'erano naufraghi, potevamo salvarli»

«Ripescammo un ragazzo che aveva un ginocchio fasciato con la manica della camicia, pensammo tutti che doveva essere sopravvissuto alla caduta del Dc9». La testimonianza di un sergente dell'Andrea Doria, presente nelle operazioni di soccorso dopo il disastro di Ustica, riapre il capitolo della lentezza delle operazioni di salvataggio. Accame: «L'aereo tentò l'ammaraggio».

ROMA. «Abbiamo tirato fuori dall'acqua un ragazzo praticamente intatto: non era gonfio d'acqua come gli altri, non era sfigurato dalla lunga permanenza in acqua. Aveva i jeans e una camicia dalle maniche lunghe. Quella destra era arrotolata, qualla sinistra era strappata ed era legata sopra il ginocchio, come fosse un laccio emostatico. Il ragazzo era senza il piede destro; quella manica era servita a fermare un'emorragia».

Una testimonianza drammatica resa spontaneamente da un sergente veneto in servizio sulla «Andrea Doria», che la mattina dopo il disastro di Ustica (27 giugno 1980) aveva lavorato nel recupero in mare dei cadaveri.

Il militare, che ha chiesto di restare anonimo ma ha dichiarato di essere a disposizione della magistratura, si è presentato spontaneamente presso la redazione del «Gazzettino di Venezia» ed ha raccontato che, secondo il parere espresso da tutti i soccorritori, ci dovevano essere stati alcuni naufraghi nel mare di Ustica. Il fatto che il corpo del giovane fosse intatto, e non gonfi d'acqua, fa infatti ritenere che era morto da poco; i soccorsi, comunque, arrivarono dopo quasi dieci ore; la mattina successiva alla caduta nel mare di Ustica del Dc9 Itavia.

Il sergente, rimasto in servizio sull'Andrea Doria dall'ottobre 1978 al marzo 1982, ha deciso di raccontare questa storia dopo aver letto sul «Gazzettino» le rivelazioni del comandante del Breguet Atlantic, Bonifacio, e le dichiarazioni di Falco Accame, ex presidente della Commissione Difesa della Camera, che sostiene la tesi del tentato ammaraggio di emergenza del Dc9 dell'Itavia. Non solo però: un'altra molla ha spinto il militare a rivolgersi ad un giornale: «Mi sono detto – ha dichiarato – se è possibile che chi doveva non ha raccontato un particolare come questo. Ricordo che ci sembrò subito molto importante. Io pensavo che agli atti ci fosse...».

Invece no. Tutta la storia delle operazioni di soccorso è stata assolutamente ignorata dai magistrati. Soltanto dopo le rivelazioni del comandante Bonifacio, apparse su *l'Europeo* («Ho visto il Dc 9 galleggiare sul mare, poi è affondato...») il giudice Priore ha deciso di ascoltare i dodici uomini dell'equipaggio del Breguet Atlantic che per primi volarono sulla zona del disastro. E di indagare anche sui motivi di tanto ritardo nei soccorsi navali.

I misteri, dunque, sull'abbattimento del Dc 9 Itavia, proseguono anche nelle ore successive al disastro. Soccorsi spediti in ritardo, operazioni rimaste per dieci anni sconosciute, indagini mai avviate. È un po' come per la storia del radar militare di Poggio Ballone i cui tracciati sono rimasti sepolti nei cassetti fino a qualche settimana fa.

Per esempio, i comandanti delle navi che prestarono i primi soccorsi non sono mai stati ascoltati dai magistrati. Così come mancano, nell'istruttoria e nelle relazioni su Ustica, notizie sulle autopsie effettuate sui cadaveri ripescati in mare. E non c'è neanche certezza sul numero preciso delle vittime recuperate: 42 secondo le prime fonti e secondo il sergente dell'«Andrea Doria», 39 secondo le tesi ufficiali. Perché?

Nella relazione della commissione Luzzati si legge: «Delle 39 salme recuperate sette sono state sottoposte ad autopsia, altre sette sono state sottoposte a raggi x e quattro ad un esame esterno e a rilievi fotografici». E la stessa rivista «Aviazione», nel dossier su Ustica, apparso nel numero luglio-agosto 1990 afferma: «Non si capisce come si possa lasciare incompleto un lavoro come quello relativo agli esami richiesti specie in considerazione del fatto che nel 1980 il Dc 9 non era stato nè individuato nè recuperato». Accame su questo punto ricorda che «i lavori del collegio peritale Blasi sarebbero stati svolti senza neanche rispettare gli standard di investigazione prevista dal manuale del Icao per episodi del genere».

Sugli interrogativi legati alla vicenda dei soccorsi per il disastro di Ustica, il senatore Guido Pollice ha anche presentato al presidente del consiglio Andreotti una interrogazione per sapere se dai referti medici risulta che alcune delle vittime, recuperate in mare dall'«Andrea Doria», erano morte a diverse ore di tempo dall'abbattimento dell'aereo; quale sia l'esito delle autopsie e perché non erano state effettuate per tutte le salme; se i risultati delle autopsie erano noti ai giudici; perché le cause dei ritardi nei soccorsi siano accertate.

«Se l'aereo fosse esploso in volo – afferma Accame – un corpo non sarebbe caduto in mare intero e con una gamba fasciata da settemila metri. La testimonianza del sergente dell'Andrea Doria è fondamentale. Dimostra che dopo l'ammaraggio c'era qualcuno che si era salvato e che aveva tentato di resistere nelle lunghe ore senza soccorsi. Perché fino all'alba successiva non ci fu alcun intervento di soccorso. Forse indagini su quest'ultimo aspetto potrebbero aiutare i giudici a meglio capire anche la dinamica del disastro».

□ A.Ci.

GIOVEDÌ 9 AGOSTO 1990

l'Unità

Ustica

Prolungati i tempi dell'inchiesta

ROMA. L'inchiesta su Ustica proseguirà anche dopo la scadenza dei termini previsti dal nuovo codice. I magistrati avranno infatti la possibilità di proseguire l'istruttoria fino al 9 dicembre. al 9 dicembre.

Le indagini proseguiranno alacremente. Il giudice Priore nei primi di agosto ha già ascoltato l'equipaggio dell'Atlantic Breguet, l'aereo di soccorso in dotazione all'aeronautica italiana che individuò per primo il relitto del Dc9 dell'Itavia. Dopo ferragosto è inoltre in previsione un intenso programma istruttorio, per il quale non si escludono trasferte all'estero per effettuare alcune rogatorie. In particolare si fa l'ipotesi che i magistrati romani vogliano ascoltare l'ammiraglio Flattely, che all'epoca dei fatti comandava la portaerei americana «Saratoga». Flattely recentemente, nel corso di una intervista, aveva dichiarato che il 27 giugno di 10 anni fa a bordo della sua portaerei, ancorata nel golfo di Napoli, era in funzione un solo radar (gli altri dovevano essere revisionati), che notò soltanto un denso movimento aereo ma niente di più. Tra le altre attivita' che i giudici hanno intenzione di svolgere nel periodo estivo, vi è inoltre quella di accertare la fondatezza di certe rivelazioni, che a distanza di 10 anni compaiono attraverso gli organi di informazione. L'ultima che ha destato l'interesse dei magistrati è quella sul probabile ammaraggio tentato dal Dc9.

il Resto del Carlino

INCHIESTA
Proroga per Ustica

ROMA — L'inchiesta sulla sciagura di Ustica del 27 giugno del 1980 non si dovrà concluere entro il 24 ottobre prossimo (data entro la quale, in base al nuovo codice di procedura penale, si debbono definire tutte le indagini condotte con il «vecchio rito»): i magistrati avranno infatti la possibilità di proseguire l'istruttoria fino al 9 dicembre. Il giudice istruttore Rosario Priore ha annullato l'ordinanza con la quale il suo collega, Vittorio Bucarelli (che si è dimesso da titolare dell'indagine a seguito delle polemiche con l'onorevole Giuliano Amato) dispone la deroga alla sospensione dei termini per il periodo feriale che va dal 13 luglio al 15 settembre. Bucarelli aveva infatti intenzione di proseguire l'istruttoria fino al 24 ottobre.

Dopo Ferragosto è previsto un intenso programma istruttorio, per il quale non si escludono trasferte all'estero per effettuare alcune rogatorie. In particolare si fa l'ipotesi che i magistrati romani vogliano ascoltare l'ammiraglio Flattely, che all'epoca dei fatti comandava la portaerei americana «Saratoga».

Non è inoltre escluso che l'indagine sul disatro di Ustica, nella quale Priore potrebbe essere affiancato da un altro collega, vista la complessità dei fatti, potrebbe essere allargata con una richiesta di collaborazione ad alcuni uffici del ministero degli Esteri. Sino ad ora la Farnesina non era stata mai interpellata sulla vicenda di Ustica.

Nel frattempo l'ex predisente della commissione difesa della Camera, Falco Accame, che in una dichiarazione ha ribadito ieri l'ipotesi, contenuta in due lettere inviate di recente ai presidenti delle camere, che il Dc-9 «non cadde in seguito all'esplosione di una bomba o di un missile, che lo avrebbe ridotto in frantumi, ma tentò un drammatico ammaraggio di emergenza», ha consegnato al magistrato una serie di documenti. Un «dossier» dal quale dovrebbero emergere gli elementi che adduce a sostegno della sua ipotesi.

Il Giornale

Ustica: istruttoria prorogata sino a dicembre

Roma – L'inchiesta sulla sciagura di Ustica del 27 giugno del 1980 non si dovrà concludere entro il 24 ottobre prossimo (data entro la quale in base al nuovo codice di procedura penale si debbono definire tutte le indagini condotte con il «vecchio rito»): i magistrati avranno infatti la possibilità di proseguire l'istruttoria fino al 9 dicembre. Il giudice istruttore Rosaria Priore ha annullato – su richiesta conforme dei pubblici ministeri Giovanni Salvi e Vincenzo Rossetti – l'ordinanza con la quale il suo collega, Vittorio Bucarelli (che si è dimesso da titolare dell'indagine a seguito delle polemiche con l'on. Giuliano Amato) nel luglio scorso dispose la deroga alla sospensione dei termini per il periodo feriale che va dal 13 luglio al 15 settembre. Bucarelli aveva infatti intenzione di proseguire l'istruttoria – compreso lo svolgimento di atti che prevedevano la presenza degli avvocati della difesa e di parte civile – fino al 24 ottobre.

Mercoledì 31 agosto 1990
l'Unità
BOLOGNA

DUE AGOSTO E POLEMICHE Dal sindaco di Bologna parole durissime alle «promesse» di Andreotti
Un «diversivo» la guerra degli aggettivi. Gli interventi di Secci e Bonfietti

«La strage è fascista»

Imbeni: non farò nulla per cambiare quella lapide

«Parola di sindaco, il termine fascista resterà sulla lapide che ricorda la strage e le sue vittime». Così Renzo Imbeni ha riaperto, alla festa dell'Unità di Bologna, la discussione («in realtà un diversivo») avviata a ridosso delle celebrazioni del 2 agosto. «Propongo di affiancarle un'altra lapide con la sentenza definitiva: sarà la gente a giudicare». Staffilate per Andreotti.

GIGI MARCUCCI

BOLOGNA. «Posso anticipare che non farò assolutamente nulla perché quella lapide venga cambiata. E posso aggiungere che al fianco di quella ne vorrei mettere un'altra che riassuma la sentenza definitiva. Sarà la gente a confrontare l'elenco delle vittime e la sentenza che, quale che sarà, indicherà visivamente il debito dello stato democratico, del potere politico e di quello giudiziario, nei confronti delle vittime innocenti». Con parole pesanti come il marmo che ricorda quegli 85 morti, Renzo Imbeni ha risposto l'altra sera tra gli applausi a quanti, dal segretario missino Pino Rauti al presidente del consiglio Giulio Andreotti, vorrebbero cancellare l'aggettivo «fascista» dalla lapide in memoria della strage e delle sue vittime.

Per farlo il sindaco di Bologna ha scelto il dibattito sui dieci anni trascorsi dalle stragi di Bologna e di Ustica, che l'altra sera ha inaugurato la festa provinciale dell'Unità. Al capo del governo, che il 2 agosto, poche settimane dopo le clamorose assoluzioni di Bologna, è intervenuto nella controversia sull'aggettivo «fascista» facendo sua la «bella proposta» di Rauti, Imbeni ha riservato le dichiarazioni più dure: «Scegliere il decimo anniversario della strage di Bologna per fare quell'intervento non è stato un segno di sensibilità, ma una manifestazione di cinismo. Il capo del governo si è rivolto alla città con un messaggio freddo e burocratico, proprio di quelli dovuti».

«Sarebbe bene che invece di occuparsi di lapidi - ha aggiunto il sindaco - Andreotti rispondesse alle domande che i rappresentanti delle vittime e noi tutti poniamo ogni anno: fino a quando saremo costretti a chiedere giustizia e verità, ciò che un sistema democratico fondato sulla legalità deve garantire a se stesso e a tutti i cittadini». Una vera e propria bordata, ben ponderata nelle settimane di ferie seguite alle celebrazioni del 2 agosto e sollecitata da una domanda rivolta al sindaco dall'inviato de *il Giorno* Franco Giannantoni. Quello di Imbeni è stato il primo intervento di un rappresentante del Comune dopo che il vicesindaco Franco Degli Esposti, a nome della giunta, aveva avanzato una richiesta di «chiarimenti» al presidente del consiglio. Discutendo con Daria Bonfietti e Torquato Secci, i rappresentanti dei familiari delle vittime di Ustica e della stazione di Bologna, al dibattito che ogni anno occupa il posto d'onore alla festa dell'Unità, il sindaco ha definito «un diversivo» la guerra degli aggettivi iniziata dopo che i giudici d'appello hanno cancellato con un colpo di spugna le condanne per strage emesse in primo grado.

«Andreotti ha commesso due errori», ha spiegato Imbeni: «In primo luogo ha ignorato che la giustizia non ha ancora terminato il suo corso, e questo è un atteggiamento non responsabile da parte del potere esecutivo nei confronti di quello giudiziario». Ma nemmeno il dispositivo della sentenza del 18 luglio nega la matrice fascista della strage, ha detto il sindaco. Ed è questo il secondo grave errore di Andreotti, tanto miope da non accorgersi che «i giudici hanno condannato per banda armata persone collegate ad ambienti eversivi di estrema destra responsabili degli attentati (da quello contro il Consiglio Superiore della Magistratura a quello di Palazzo Marino ndr) immediatamente precedenti la strage del 2 agosto».

La questione della scritta sulla lapide, che Almirante voleva cancellare a colpi di piccone molto tempo prima che i giudici pronunciassero la sentenza d'appello, «non riguarda il potere giudiziario», ha detto Imbeni, «e sarebbe un errore inseguire un giudizio sui giudici. Il termine "fascista" contiene un giudizio storico e politico, per noi e per il senso comune è un riferimento alle forme e ai metodi violenti, alla volontà omicida con cui si è affermato il regime di Mussolini».

Anche per Torquato Secci la ricerca della verità non può più riguardare solamente i giudici, ma deve investire il potere politico. «La strada verso la verità sulla strage di Ustica come su quella di Bologna è ancora lunga», ha detto Daria Bonfietti, «su questi massacri pesa l'ombra dei settori deviati dello Stato. È un grande conforto avere la solidarietà del presidente della Repubblica. Alla luce di questo dovrà impegnarsi il governo, in campo internazionale per reperire tutti i documenti e la stessa Aeronautica, che anche al supplemento di perizia ha fornito documenti falsi e incompleti».

l'Unità
DOMENICA 9 SETTEMBRE 1990

Il giudice ascolterà il comandante della portaerei Saratoga

Per Ustica viaggio in Usa e nuove perizie

Esame di tutti i tracciati radar, accertamenti sulla meccanica del volo e della struttura degli aerei. Sono questi i tre aspetti che saranno al centro della nuova perizia sul disastro di Ustica ordinata dal giudice Priore. I nuovi titolari dell'inchiesta andranno negli Stati Uniti per ascoltare il comandante della portaerei Saratoga i cui radar hanno registrato quel che accadde la sera della tragedia.

ROMA: Sarà particolarmente approfondita e complessa l'indagine tecnica che il 25 settembre prossimo il giudice istruttore Rosario Priore affiderà alla commissione internazionale di esperti incaricati di identificare le cause del disastro di Ustica. Il magistrato, tralasciando gli accertamenti di natura medico-legale, punta a risultati che potrebbero scaturire da indagini sull'attività radaristica in atto al momento della caduta del DC9 dell'Itavia e da accertamenti che riguardando la meccanica del volo e la struttura degli aerei. In particolare questa ultima indagine dovrà fornire elementi di giudizio, attraverso un esame dei materiali impiegati nella costruzione del velivolo per capire come avrebbero potuto reagire le strutture in caso di una esplosione.

Nelle scorse settimane il magistrato ha inviato alle autorità americane una richiesta di rogatoria per poter interrogare alcuni ufficiali che nel 1980 erano in servizio a Napoli. La trasferta negli Stati Uniti riguarda gli accertamenti sulle rilevazioni radar che la portaerei Saratoga, all' epoca all'ancora nel golfo di Napoli, ha fatto sul volo del DC9. In particolare, oltre all' allora comandante dell' unità navale, contrammiraglio James Flatley, il giudice Priore vorrebbe ascoltare anche l'ufficiale che all' epoca era comandante in capo della sesta flotta statunitense dislocata nel Mediterraneo ed altri suoi collaboratori, ai quali furono consegnati, secondo Flatley, i nastri contenenti le rilevazioni fatte da uno dei radar della portaerei. Gli elementi che sulle registrazioni radar verranno eventualmente acquisiti in america, saranno poi consegnati ai periti per essere esaminati insieme con le rilevazioni fatte dai centri di osservazione all'aeronautica. L' indagine tecnica, comunque, anche se rigarda tre diversi aspetti, dovrà consentire di giungere ad una conclusione complessiva. Tra l' altro, è intenzione del magistrato trasferire a Roma o in una zona limitrofa i resti del DC9 che fino ad oggi sono stati custoditi in un hangar dell' aeroporto di Capodichino, a Napoli.

Nell' hangar dello scalo partenopeo il giudice Priore, insieme con i pubblici ministeri Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi che per tutto il periodo estivo hanno raccolto testimonianze di decine di persone, tra le quali coloro che subito dopo la notizia del disastro parteciparono ai soccorsi, hanno fatto diversi sopralluoghi per verificare lo stato del relitto e decidere se le parti mancanti possano essere utili per le prossime indagini affidate al collegio intenazionale che comprende cinque italiani e cinque stranieri. Un suggerimento, comunque, verrà dall' esame delle riprese filmate fatte dalla societa' Ifremer francese, prima di avviare il recupero della maggior parte del DC9.

Giovedì 13 settembre 1990
l'Unità
E/R

Ustica: «La verità scippata in nome della ragione di Stato»

Il caso Ustica tra nuove speranze e vecchi timori. Speranza di farcela ad agguantare la verità grazie anche al mutato clima internazionale, timore che i vecchi poteri non accettino di lasciare la scena di uno degli «spettacoli» più avvilenti nella storia della Repubblica. Dibattito alla festa dell'Unità con Daria Bonfietti (presidente dell'associazione familiari delle vittime di Ustica), Giangiacomo Migone e Massimo Brutti.

MODENA. «Una matta. Ecco come mi considerano i miei studenti. "La sua è una battaglia inutile, la verità non gliela faranno sapere mai", mi dicono. È triste constatarlo ma il seme sparso con le stragi impunite sta germogliando. La gente, molta gente, ha perso coscienza di sé, dei suoi diritti, dà per scontato che lo stato sia questo e non sia possibile averne uno migliore». Daria Bonfietti, battagliera presidente dell'associazione vittime della strage di Ustica, ha uno sfogo, lo sfogo umanissimo, comprensibile, di chi da 10 anni combatte contro le bugie di stato. Ha stanato facce di bronzo, gettato scompiglio in santuari intoccabili, fatto emergere sospetti più pesanti dei macigni su altissime autorità; ha scoperto una verità sulla quale oramai la stragrande maggioranza dell'opinione pubblica non ha dubbi. «L'ho fatto per affermare la mia dignità di persona e perché sono convinta — dice citando Bobbio — che la democrazia non sia data una volta per tutte. La rassegnazione di fronte al potere conduce alla morte della democrazia».

Daria Bonfietti si dichiara «abbastanza contenta di essere arrivata a questo punto» ma se allarga lo sguardo sul funzionamento dei pubblici poteri allora non sa darsi pace. La verità continua ad essere scippata, negata. Perché? E si scriverà mai la parola «fine» su questa pagina nera della nostra storia?

Giangiacomo Migone, docente dell'Università di Torino — che con la Bonfietti e Massimo Brutti, della commissione Giustizia del Pci, ha discusso alla festa dell'Unità del «caso» Ustica — mette sotto accusa «la ragion di stato, frutto della vecchia stagione del bipolarismo internazionale e della guerra fredda», per concludere che la caduta delle barriere ideologiche può in qualche modo aiutare l'affermazione della verità. «Ustica — sostiene Migone — si sta rivelando un grande intrigo internazionale che viene occultato per non fare emergere le responsabilità di uno stato straniero che in un'azione di guerra ha colpito, sia pure per errore, il Dc9 dell'Itavia facendo delle vittime innocenti. L'occultamento avviene in nome di quegli interessi sovranazionali, direttamente influenti sulla politica interna, che oggi non hanno più ragione d'esistere nel mutato clima dei rapporti tra Est e Ovest».

Di «duplicità di poteri» parla esplicitamente Massimo Brutti per confermare l'analisi di Migone: «È esistito in Italia, per ammissione dello stesso presidente del Consiglio, un potere invisibile, nascosto, un super organismo che ha operato in Italia nell'ambito dei rapporti internazionali con gli Stati Uniti e la Nato. Verosimilmente questa struttura, di fronte ad un atto di guerra di una potenza alleata, ha fatto scattare un meccanismo di copertura e depistaggio. Del resto è significativo che tutti gli uomini delle forze armate e dei servizi segreti che hanno avuto a che fare con il caso Ustica siano poi risultati iscritti alla P2». È dunque in questa duplicità di poteri che va ricercata la soluzione del caso Ustica. Certo, la guerra fredda è finita ma Brutti si mostra meno ottimista di Migone sull'esito della battaglia che si propone di rendere giustizia agli 81 morti dell'aereo decollato da Bologna. «Non sarà facile — avverte — spezzare il sistema di interessi e convenienze cresciuto all'ombra dei poteri occulti. Il problema è dunque interrompere la continuità di questo sistema di governo, aprire i cassetti, sgomberare le stanze. In altre parole occorre ricambio nel sistema democratico. È penoso e vergognoso vivere in uno stato che su Ustica, su Bologna, su tutte le stragi non ha saputo individuare nessun colpevole».

Ustica come cartina di tornasole per la sinistra. Migone ne è convinto. La battaglia agli scippatori di verità è battaglia per la democrazia. «Una nuova sinistra, il nuovo partito della sinistra che stiamo creando — afferma —, deve raccogliere il messaggio che viene da questa e da altre vicende e trasformarlo in iniziativa politica. Ustica, a ben guardare, ripropone il tema di uno stato democratico ancora incompiuto che la sinistra può riformare e risanare».

L'UNITÀ
MERCOLEDÌ 19 SETTEMBRE 1990

Ustica

Indagini sui mancati soccorsi

ROMA. Nuovi accertamenti sono stati disposti dal giudice Rosario Priore nell'ambito dell' inchiesta giudiziaria sul disastro di Ustica. Il magistrato ha deciso di indagare sulle modalità con le quali furono svolte le operazioni di soccorso e sui motivi che avevano indotto i passeggeri ad intraprendere il viaggio verso la Sicilia il 27 giugno del 1980. Domani il magistrato ha convocato nell' ufficio «bunker» di piazza Adriana i componenti della commissione peritale che sulle cause del disastro hanno formulato, dopo una prima perizia i cui esiti furono condivisi all'unanimità, un'ipotesi divergente sul disastro. Quanto alle indagini in Sicilia, il giudice Priore ha interrogato il medico legale che con tre colleghi, poi morti per diverse cause (uno di essi, il dottor Giaccone, è rimasto tempo fa vittima di un incidente automobilistico a Palermo su cui è in corso una indagine) esaminarono le salme dei passeggeri subito dopo il loro recupero. Il magistrato intende sapere quanti furono i corpi recuperati, quali analisi furono fatte e quale fu l' esito degli accertamenti. Notizie potranno emergere dai registri dell'istituto di medicina legale e dell'obitorio di Palermo sequestrati dal maggiore Marcantonio Bianchini.

sabato 22 settembre 1990
l'Unità

Un duro atto d'accusa contro i vertici politici e militari

Accertamenti a dir poco generici; «verità» insostenibili accettate a scatola chiusa. Vertici politici e militari che pensarono di aver esaurito il loro ruolo dopo aver nominato una commissione d'inchiesta. Nella relazione Gualtieri si parla anche del «giallo» nel giallo: il ritrovamento del Mig libico misteriosamente precipitato sulla Sila. Uno degli enigmi ricorrenti nella tragedia di Ustica.

ROMA. «Non ci furono riunioni collegiali del governo né di organismi più ristretti. Quello di Ustica fu trattato come un normale, anche se doloroso, incidente aereo. E la caduta del Mig sulla Sila fu vista a sua volta come un fatto accidentale. Quello di un aereo che, per un malore del pilota, era penetrato fino ad esaurimento del carburante nel nostro spazio aereo». La vicenda dell'aereo libico, un altro dei misteri di cui è circondata la vicenda di Ustica, è uno degli aspetti sul quale il presidente della commissione Stragi, Libero Gualtieri, si è soffermato. Un enigma dal quale emergono pressappochismo, volontà di depistare, di nascondere e l'inefficienza clamorosa dell'Aeronautica.

«Mi limito a dire che penso di essere stato un buon ministro della Difesa» ha sottolineato Lelio Lagorio a chi, ieri, gli chiedeva un parere sulla «bozza». Gualtieri, nella sua relazione, aveva stigmatizzato l'atteggiamento dell'ex ministro, ricordando che nel luglio del 1980 disse in Parlamento che «il sistema di difesa aerea al momento dell'incidente era efficiente e in normale stato di allerta in tutte le sue componenti». Nonostante ciò «la presenza del Mig libico non fu rilevata». «A parte il fatto che non si può definire efficiente un sistema di copertura radar su cui si fonda l'intero sistema di difesa che non vede un aereo che penetra profondamente nel nostro spazio senza peraltro adoperare particolari accorgimenti elusivi - commenta caustico Gualtieri - e a parte il fatto che quel giorno il sistema di difesa aerea non era in normale stato di allerta, ma in grado di massima allerta in quanto era in corso nella zona una grossa manovra Nato simulamte proprio la penetrazione di aerei nemici nel nostro spazio; non si può ammettere che sia l'Aeronautica a dire abbiamo visto o non abbiamo visto, ma deve essere una autorità imparziale di inchiesta che deve certificarlo, acquisendo elementi oggettivi e assolutamente certi».

Depistaggi, documenti persi, radar «ciechi». Il parallelismo tra le due vicende (che sono probabilmente collegate) è evidente. «Una commissione d'inchiesta fu nominata nei giorni immediatamente successivi il ritrovamento dell'aerero - ricorda Gualtieri - ma a nominarla fu lo Stato Maggiore, un organismo tutt'altro che super partes. La commissione esaurì il suo compito dopo appena una decina di sedute». La conclusione, presa per buona, fu che il pilota libico fu colto da un malore e si schiantò sulla Sila. Così corpo e resti dell'aereo furono rapidamente restituiti. «La fretta però - è scritto - non è servita a molto, perchè quando si agisce al di fuori di regole precise, i casi non si chiudono mai». Come per la data della morte del pilota. I medici, dopo aver preparato la relazione, cambiarono parere e avanzarono, anni dopo, una verità del tutto diversa. «Eseguirono gli accertamenti - scrive Gualtieri - senza un minimo di accuratezza e di professionalità». Lo stesso accadde per il sistema di avvistamento aereo. «Nel giorno e nelle ore in cui un caccia potenzialmente ostile era entrato nel nostro spazio aereo, il sistema di difesa avrebbe dovuto essere attivo e avrebbe dovuto registrare la sua intrusione. La registrazione avrebbe fatto cadere subito tutte le ipotesi, più o meno fantasiose, di comodo o di deviazione». Perchè una relazione sul mancato avvistamento del Mig arrivasse sul tavolo dei magistrati, furono necessari 8 anni. «Così - è scritto nella relazione - si apprese che in automatico non era stato registrato niente e che una parte della documentazione era andata distrutta in un incendio avvenuto qualche tempo dopo». La conclusione, secondo Gualtieri, è che l'assenza di una legislazione precisa e aggiornata ha indebolito le possibilità degli organi chiamati a indagare su Ustica e sul Mig. E, naturalmente, la debolezza istituzionale ha aiutato il manipolo di depistatori e insabbiatori che ha cancellato prove, sviato le indagini e impedito, finora, che la verità fosse accertata. Dalla Sila al cielo di Ustica. □ *G. Cip.*

sabato 22 settembre 1990
l'Unità

Intervista a Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione familiari delle vittime, dopo la relazione Gualtieri

Assodata la menzogna di Stato «È importante che si sia interrotta l'omertà della classe politica sulla strage di dieci anni fa»

«Su Ustica ora si può cercare la verità»

«Si può cominciare a chiedere spiegazioni a chi ha ostacolato la ricerca della verità su Ustica. È drammatico dover dire, dopo 10 anni, che è una buona notizia. Ma è importante che si sia interrotta l'omertà della classe politica sulla strage». Così Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione familiari delle vittime di Ustica, giudica la bozza di relazione Gualtieri, che ammette la menzogna di Stato.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
GIGI MARCUCCI

BOLOGNA. **Signora Bonfietti, la bozza di relazione presentata da Gualtieri, sancisce definitivamente l'esistenza della menzogna di Stato. Oggi sappiamo molto su chi ha nascosto la verità, ma la verità sulla strage di Ustica sembra, nella migliore delle ipotesi, ancora lontana. Dopo 10 anni è una situazione apparentemente paradossale, come pensate di affrontarla?**

Come lei sa, non è compito della commissione parlamentare cercare la verità. Lo stesso presidente Gualtieri ha sottolineato di non aver voluto correre rischi, sposando il «partito della bomba o quello del missile». A me sembra importante, anche dopo 10 anni, che una commissione parlamentare abbia detto che bisogna cominciare a chiedere conto dei comportamenti che nella pubblica amministrazione hanno così a lungo ostacolato la ricerca della verità. È drammatico, lo riconosco, dover definire positivo quel «bisogna cominciare», ma a me sembra fondamentale che si sia interrotta una colpevole omertà della classe politica, anche a distanza di tanto tempo.

Nella relazione Gualtieri viene dato un giudizio molto critico sul comportamento del governo che all'epoca era presieduto da Francesco Cossiga, ora presidente della Repubblica. Cosa ne pensa, alla luce degli incontri che recentemente ha avuto con lui?

Era quello che volevo venisse fuori. Giudico in maniera estremamente positiva il fatto che il presidente della Repubblica abbia avuto la forza, che non credo sia stata poca, di dire «siamo stati fuorviati». Poteva far finta di niente e non dire nulla, come in questi anni hanno fatto in tanti, troppi. Io penso che nei primi mesi dopo il disastro fosse difficile districarsi proprio perchè le informazioni erano poche e false. Solo dopo, quando il ministro dei trasporti Formica disse – una volta sola, mentre penso che avrebbe dovuto gridarlo dieci volte – che l'aereo poteva essere stato abbattuto da un missile, cominciarono i depistaggi. La classe politica e le istituzioni, lasciando cadere questa denuncia, hanno perso in autorevolezza. Più che cercare complotti o singole responsabilità, bisogna guardare all'insieme...

Uno dei meriti della relazione è però quello di fare nomi e cognomi. Per quanto riguarda i governi, spicca quello dell'allora ministro della difesa Lelio Lagorio, seguito, in modo più defilato, da quello di Rino Formica.

È evidente, che i ministri responsabili all'epoca erano loro. È chiaro che – chi più, chi meno – devono rispondere delle loro azioni. Del resto lo abbiamo sempre detto, anche quando Lagorio depose davanti alla commissione stragi. Una critica va però fatta, e Gualtieri la fa, anche alla magistratura. Noi abbiamo atteso per anni accertamenti significativi, per poi renderci tristemente conto che sono state di più le cose che i giudici non hanno fatto.

Una delle critiche che Gualtieri rivolge ai giudici – aver fatto ai militari stranieri solo domande burocratiche meritevoli di risposte evasive – si potrebbe estendere anche ad Andreotti, che proprio su questo punto è stato criticato in Commissione stragi. L'atteggiamento dell'esecutivo non è cambiato?

Credo che Gualtieri abbia inteso rivolgere un invito al governo perché chieda con più autorevolezza notizie alle autorità straniere. Ma non parliamo solo delle responsabilità politiche. Questa relazione è importante perchè squarcia i veli sulle responsabilità dell'Aeronautica militare, descrivendone il ruolo di assoluta non collaborazione all'accertamento della verità. Anche Cossiga ha capito che se – il «se» ci vuole, per evitare gli equivoci di qualche mese fa – nel cielo di Ustica c'è stata un'azione di guerra, chi ha nascosto la verità ha sperato, mentendo da subito, che ci si sarebbe dimenticati in fretta di quella strage. Se il relitto non fosse stato recuperato, quei 3500 metri d'acqua avrebbero coperto non solo ciò che restava dell'aereo, ma anche quel po' di verità che oggi conosciamo.

L'UNITÀ
DOMENICA 23 SETTEMBRE 1990

Potrebbero sapere cosa accadde al centro di Borgo Piave dove furono portati i nastri radar che videro la fine del Dc9

Nel corso delle indagini nessuno ha pensato di interrogarli Il senatore comunista Macis «Si indaghi su quel personale»

Ustica, testi chiave mai ascoltati

Per anni hanno taciuto, fedeli alla consegna del silenzio. Non hanno mai raccontato cosa videro a Borgo Piave, dove finirono i nastri del centro radar di Marsala. Eppure dalle loro testimonianze, si potrebbe capire qualcosa di più sulle manipolazioni. Ma nessuno, in questi anni, ha mai pensato di interrogarli. Uno dei tanti punti oscuri della vicenda di Ustica.

GIANNI CIPRIANI

ROMA. «Non fu prestata particolare attenzione al ritardo con cui furono acquisiti i nastri di Marsala. La magistratura li ebbe solo 99 giorni dopo l'incidente. Che certezza c'era che i nastri consegnati fossero tutti, fossero integri e non fossero manipolati? All'inizio alla Commissione fu detto da tutti i vertici militari che ogni questione su questo cadeva perché i nastri non erano manipolabili. Questo però non è risultato vero». In questo modo, il presidente della commissione Stragi, Libero Gualtieri, parla della questione dei nastri falsificati. Nastri, si è saputo solo nove anni dopo, che avrebbero potuto essere contraffatti al centro tecnico di addestramento aereo di Borgo Piave. Ma cosa successe realmente? Non si sa. Quello che è certo è che ci sono alcune persone che sono a conoscenza di particolari interessanti sui movimenti di quei giorni. Particolari che potrebbero essere decisivi, per ricostruire uno degli aspetti fondamentali dei depistaggi su Ustica. Ma in tutti questi anni, nulla è trapelato. Paura di esporsi troppo; fedeltà alla consegna del silenzio. Ed in tutto questo tempo (con l'eccezione del maggiore Salvatore Di Natale e del generale Giuseppe Gullotta) nessuno ha mai pensato di ascoltare gli uomini che prestavano servizio nel centro in quel periodo.

Per molto tempo si era creduto che i nastri non fossero manipolabili. Lo stesso parlamentare socialista, Giuliano Amato, rispondendo il 30 settembre 1986 alle Camere ad alcune interrogazioni su Ustica disse: «Mi è stato spiegato che è tecnicamente impossibile modificare le tracce che risultassero segnate nei nastri. I nastri possono essere smagnetizzati, azzerando tutte le tracce, oppure riutilizzati azzerando parimenti le tracce vecchie e reincidendone di nuove. Non sono suscettibili di manipolazioni». Amato, come fu accertato dopo, fu male informato dai vertici dell'Aeronautica e disse cose non vere. E solo il 20 dicembre 1989, in commissione Stragi, un militare, il maggiore Di Natale ammise, per la prima volta che i nastri erano manipolabili. «Fu detto - ricorda Gualtieri nella bozza - che non era un'operazione semplice. Ma comunque, avendo gli uomini adatti e il tempo necessario, la cosa era fattibile. Era fattibile a Borgo Piave? Risposta: sì. In che tempi? Da pochi giorni a un mese a seconda dei dati da cambiare». «Già questo fatto faceva perdere ogni credibilità alla testimonianza dei nastri di Marsala - commenta Gualtieri - perché essi erano stati fuori controllo della magistratura per 99 giorni prima di essre acquisiti».

È ormai noto che, subito dopo la strage di Ustica, i servizi si mossero con tempestività per precedere gli inquirenti e capire in quale modo si potessero sviare le indagini. È naturalmente i radar erano «testimoni» scomodi, da «accecare». «Si è avuto modo di apprendere che il nastro di esercitazione Synadex acquisito nel novembre 1987 dal giudice Bucarelli - è scritto nella relazione - contiene tracce simulate che non trovano corrispondenza con quelle estratte dal nastro nel quale è invece stata registrata l'esercitazione». Il nastro fu ricostruito completamente, perché si presentasse uno scenario completamente diverso rispetto a quello reale? O ci si limitò solo a delle correzzioni che, comunque, impedissero di capire cosa fosse realmente accaduto? «È di tutta evidenza - sostiene su questo punto Gualtieri - come la decodificazione del nastro di esercitazione sia necessaria e utile ancora oggi». Insomma, c'è ancora molto da scoprire, compreso quello che accadde a Borgo Piave.

«Il fatto che nessuno per anni ha pensato di ascoltare il personale di quel centro - commenta il senatore Francesco Macis, responsabile giustizia del Pci - è dovuto al fatto che per anni l'Aeronautica militare ha fatto credere che i nastri non fossero manipolabili. Occorre, come dice Gualtieri, una decodificazione completa dei nastri. Ma è anche necessario, se è vero come sembra che ci sono persone al corrente di particolari poco chiari, che si compia un'indagine precisa sul personale che ha operato a Borgo Piave e si raccolgano testimonianze perché si arrivi ad una ricostruzione esatta del destino di quella documentazione fondamentale».

l'Unità
Giovedì 27 settembre 1990

Supertestimone per Ustica «La vera pista è libica»

«La tragedia di Ustica e il tentativo di colpo di stato di quel periodo per rovesciare Gheddafi sono due episodi di uno stesso scenario». È la clamorosa rivelazione di un «mercenario» italiano, ex agente dei servizi, che partecipò al complotto, rintracciato da due parlamentari. Oggi in commissione Stragi sarà chiesto che l'uomo sia ascoltato. «Le sue sono testimonianze verificate e verificabili».

GIANNI CIPRIANI

ROMA. «Non avete paura di occuparvi di queste cose? Io sì, in Libia sono stato condannato a morte in contumacia. Dietro questa vicenda ci sono tanti interessi politici e tanti soldi». Era spaventatissimo, il «mercenario» italiano, quando ha capito che due parlamentari lo avevano rintracciato e volevano chiedergli cosa sapesse sulla tragedia di Ustica. Per anni era riuscito a rimanere in disparte, esercitando, ufficialmente, altre professioni. Ma il suo nome era scritto in uno dei documenti che il Sismi aveva trasmesso alla commissione Stragi. In quelle pagine si parlava del tentato golpe per rovesciare Gheddafi, dei quattro italiani catturati e scambiati in seguito con prigionieri libici (una notizia che Andreotti definì fantasiosa) e di un quinto italiano, il «mercenario», che riuscì a scappare. E lui, l'ex agente del Sismi di Santovito, una volta raggiunto ha deciso di parlare o, comunque, di raccontare la sua versione.

«Dice cose verificate e verificabili» secondo chi lo ha già ascoltato. «La tragedia di Ustica e quel tentativo di colpo di stato facevano parte dello stesso scenario» la sostanza del racconto. Oggi, nella seduta della commissione Stragi, è molto probabile che sia chiesto ufficialmente che l'uomo venga chiamato a testimoniare.

I primi contatti tra l'uomo e i due parlamentari sono di alcuni mesi fa. Poi, la scorsa estate, l'incontro proprio nel periodo in cui l'ammiraglio Martini, direttore del Sismi, aveva sostenuto in commissione di dubitare che i servizi segreti alleati potessero aver detto la verità sulla sciagura. È emersa subito la questione del tentato golpe. Un complotto nel quale il «mercenario» avrebbe dovuto rivestire un ruolo di primo piano: guidare e «consigliare» militarmente gli insorti.

Di quel tentativo, come del resto di altri tentativi analoghi di defenestrare il colonnello Gheddafi, esistono solo voci e notizie frammentarie e contraddittorie. Comunque, secondo il racconto, nel 1980 era stato preparato un piano al quale partecipavano gli 007 italiani (o una loro corrente) e altri «pezzi» di servizi europei. In Libia sarebbero entrati in azione alcuni ufficiali. Fu un vero tentativo di golpe? Oppure il Sismi dell'epoca (notoriamente filolibico) agì in accordo con i vertici di Tripoli per smascherare coloro che avrebbero voluto uccidere il leader della «rivoluzione verde»? Non si sa con precisione, né tantomeno si è capito se il progetto fallì perché fu sventato dai servizi libici, oppure perché tra i cospiratori c'erano «doppiogiochisti».

«Ustica e quel complotto non sono due episodi separati» ha sostenuto il testimone, secondo il quale lo scenario di una battaglia aerea tra mig libici e aerei «occidentali» con il Dc9 dell'Itavia nel mezzo, rappresenta quanto avvenne realmente. Con una differenza sostanziale: nel famoso «zombie», ossia l'aereo «nemico» che aveva il permesso di attraversare l'aerovia Ambra 19, non c'era Gheddafi. Secondo il «mercenario», sul quel velivolo si imbarcò uno dei capi dei cospiratori. Una partenza improvvisa, decisa proprio nel momento in cui il golpe venne sventato. Poi lo «zombie», come è stato accertato, fece scalo a Malta, crocevia di 007. Lì, secondo il racconto, il golpista libico riuscì a far perdere le sue tracce e a mettersi in salvo. Il resto non è stato ancora precisato. È però ipotizzabile che i mig libici che si erano levati in volo per intercettare il golpista fuggito, possano essersi scontrati con gli aerei «occidentali» che vigilavano sulla fuga. Un racconto con qualche lacuna e una certezza: Ustica e quel tentato golpe sono due episodi collegati.

Nel corso degli anni, la «pista» libica era diventata sempre più consistente. Prima per la vicenda del mig che si schiantò in quei giorni sulla Sila; poi per la testimonianza, molto più recente, dello «zombie» che proprio il 27 giugno 1980 avrebbe dovuto attraversare l'aerovia Ambra 19. Ora quest'ultima testimonianza ritenuta attendibile. Proprio per questo è assai probabile che il «mercenario» (che ha già detto di non volerne sapere) potrebbe essere chiamato a San Macuto per raccontare tutto quello che sa.

venerdì 28 settembre 1990
l'Unità

Unanimità in commissione Stragi

Approvata la relazione sulla tragedia di Ustica

La bozza di relazione presentata dal presidente è stata «fatta propria» dalla commissione Stragi che continuerà anche l'indagine su Ustica. È questo l'ordine del giorno che ieri mattina è stato approvato all'unanimità a San Macuto. «Un atto importantissimo» ha commentato Gualtieri. Chiesta l'audizione del «mercenario» che avrebbe partecipato al tentato golpe contro Gheddafi.

GIANNI CIPRIANI

ROMA. «È un atto importantissimo che dovevamo al paese, al Parlamento e ai familiari delle vittime». Era soddisfatto, ieri mattina, Libero Gualtieri, il senatore repubblicano presidente della commissione Stragi. Poco prima, dopo un dibattito non privo di contrasti, i commissari avevano di fatto approvato la «bozza» di relazione presentata, votando all'unanimità un ordine del giorno. «La commissione -era scritto - al termine della prima fase del proprio lavoro di inchiesta relativo alla strage di Ustica, decide di inviare al Parlamento la relazione proposta dal presidente sulla vicenda connessa alla strage». È stato inoltre deciso «di continuare l'attività di indagine dando mandato all'ufficio di presidenza di proporre alla commissione un calendario di lavori per l'ulteriore prosecuzione dell'inchiesta parlamentare». Nella seduta di ieri, inoltre, il deputato di Dp, Luigi Cipriani e il parlamentare comunista Antonio Bellocchio hanno chiesto che la commissione decida di ascoltare il «mercenario» che ha sostenuto di conoscere molti retroscena sulla tragedia. È stato anche chiesto di approfondire i rapporti tra Italia-Libia degli anni '80 e i retroscena del trattato italo-maltese del 4 agosto di dieci anni fa.

Sempre ieri, nel corso della seduta, si è saputo che la Nato ha voluto ribadire la sua linea: non c'entriamo e non sappiamo nulla. È stato lo stesso Gualtieri, in risposta ad una osservazione dell'indipendente di sinistra, Pasquino, a dire che i responsabili del Patto atlantico, in risposta a nuove domande, avevano sostenuto che la sera del disastro di Ustica non c'erano nella zona nè aerei, né navi. Proprio quello che non risulta dall'analisi dei tracciati radar di Poggio Ballone, dai quali si è potuto ricavare che quella sera i cieli italiani erano piuttosto affollati. Ieri era arrivato a San Macuto un appunto nel quale l'ambasciatore Fulci riferiva il contenuto di una telefonata con il generale Galvin, all'epoca comandante in capo delle forze Nato in Europa. «Il comandante ha detto che dopo un'approfondita ricerca in archivio è risultato che tutte le navi in appoggio alla «Saratoga», tranne una, erano quella sera nel porto di Napoli con i radar inoperanti. La nave mancante si trovava nel Mediterraneo orientale e comunque fuori portata da Ustica».

Uno dei punti toccati nella discussione di ieri è stato quello della responsabilità dei politici. Nella «bozza» venivano indicati i socialisti Formica e, soprattutto, l'ex ministro della Difesa, Lelio Lagorio. Una scelta che ha provocato irritazione e una certa freddezza del Psi espressa per mezzo di Salvo Andò, ieri eccezionalmente presente. Il senatore comunista Macis ha sottolineato, al contrario, come le responsabilità andassero ricercate più globalmente nel governo dell'epoca della tragedia (presieduto da Cossiga) e nei governi successivi. «Noi non poniamo un problema di audizione del presidente del Consiglio dell'epoca - ha precisato -, ma se emergessero elementi di responsabilità degli uomini di governo di quel periodo, è chiaro che il presidente del Consiglio, garante della collegialità, è chiamato in causa a titolo di responsabilità oggettiva».

A inizio seduta, come detto, si è parlato del testimone che ha sostenuto che Ustica e il tentato golpe contro Gheddafi sono due episodi di uno stesso scenario. Il demoproletario Cipriani ha precisato che l'uomo, un ex collaboratore del Sismi, avrebbe avuto il compito di raccogliere finanziamenti e pezzi di ricambio di aerei. Adesso la richiesta che venga ascoltato in commissione.

l'Unità
SABATO 29 SETTEMBRE 1990

Dai tracciati radar di Poggio Ballone una realtà diversa dalla «verità» dell'Aeronautica

«Ustica, erano trentatré gli aerei in volo»

Negli stessi minuti in cui il Dc 9 dell'Itavia precipitò a Ustica, nei cieli italiani c'erano almeno trentatré aerei militari. Non solo: quattro velivoli usavano lo stesso «transponder», ossia il codice di identificazione del Dc 9. Sono i dati inquietanti, ricavati dai tracciati radar di Poggio Ballone, elaborati dall'onorevole De Julio, membro della commissione Stragi. Un'altra prova delle bugie dell'Aeronautica.

GIANNI CIPRIANI

ROMA. Mezz'ora prima che il Dc 9 fosse abbattuto, altri quattro aerei erano contemporaneamente in volo e si annunciavano ai controlli radar usando lo stesso «transponder» del velivolo dell'Itavia. 1136. Un codice di identificazione assegnato prima del decollo dalla torre di controllo che è praticamente impossibile, salvo errori estremamente grossolani, attribuire a due aerei. La sera del 27 giugno di dieci anni fa, di «transponder» 1136 ce n'erano cinque. Perché? Chi aveva interesse e per quali motivi di nascondersi dietro il «codice» del Dc 9? Sono alcuni interrogativi, forse quelli più inquietanti, emersi ieri mattina nella conferenza stampa convocata dal deputato della sinistra indipendente, Sergio De Julio, componente della commissione Stragi e docente di sistemi alla facoltà di ingegneria dell'università calabrese. Il parlamentare, con un lavoro durato più di due mesi, ha analizzato i tracciati radar di Poggio Ballone. È emerso un quadro totalmente diverso rispetto alla «verità» ufficiale sostenuta tenacemente dall'Aeronautica. Ad esempio, la ricerca dimostra che quella sera, nel periodo immediatamente precedente e immediatamente successivo alla tragedia, cioè tra le 18,30 e le 19,30 ora «zulu», fu registrata la presenza nei cieli di almeno trentatré aerei militari.

Lo scenario che si può ricavare dallo studio è che quella sera c'erano in volo gli aerei militari più cinque velivoli «fermi», ossia che si muovevano lungo traiettorie circolari, più ventidue aerei «zombie», ossia di paesi non alleati, di cui nove sullo spazio aereo italiano. Insomma quanto basta per dire che l'affollamento era notevole.

Il «mistero» dei transponder è certamente quello di più difficile lettura. Ma i dati ricavati da De Julio sono chiari. Ad esempio alle 18,28 ora «zulu», tre aerei si trovavano vicinissimi all'altezza di Firenze e si identificavano usando il «codice» 1136. Più a nord stazionava uno degli aerei «fermi». Di quegli 1136 falsi, uno sicuramente era un caccia. «Mi è stato detto ha sostenuto il parlamentare - che è altamente improbabile, a meno di non voler ipotizzare un errore veramente grave ma possibile data la vicinanza relativa delle tracce, che venga attribuito lo stesso numero di transponder a più di un velivolo. Ci sono molte cose che i militari ci debbono spiegare. Sarebbe comunque il caso che la commissione si dotasse di propri consulenti per proseguire nel confronto tra questi dati e quelli registrati nel centro radar di Marsala».

De Julio ha fatto anche rilevare come alcuni dati raccolti, contraddicessero quanto affermato dal generale Pisano che sostenne che dai tracciati radar venivano cancellate le tracce di velivoli che viaggiavano ad una velocità più lenta di 90 nodi. A questo proposito c'è la rilevazione dell'aereo LL 432 che è rimasto fermo tra Corsica e Liguria per quasi un'ora. Anche gli altri che seguivano rotte circolari sono stati identificati. Uno, l'LL 004 girava al largo della Corsica, un altro, l'LL 455 davanti alle coste della Liguria come l'LG 474. La traccia AJ 456, invece, potrebbe essere un pallone sonda. Perché giravano apparentemente «a vuoto»? Probabilmente per creare disturbi elettronici e preparare una situazione difficilmente controllabile da terra. È quasi certo, inoltre, che non si trattasse di elicotteri perché quando avvenivano gli spostamenti, le velocità raggiungevano anche i 400 nodi, mentre gli elicotteri non superano i 100-120.

Tra le tracce «zombie», ossia degli aerei di paesi non alleati, due sono particolarmente strane. Una, la LG 505, «nasce» a Milano, segue una rotta strana, non viene indicata né quota né transponder e poi si perde inspiegabilmente. La LE 617, invece, segue un andamento altimetrico stranissimo, passando «a salti» da quote di 26.000 piedi a 40.000 piedi.

Il 27 giugno del 1980 nei cieli italiani, quindi, c'era il caos, nonostante i dinieghi dell'Aeronautica. «C'è un incredibile livello di confusione nei dati - ha affermato De Julio - e sono possibili errori interni alle cifre che abbiamo immesso nel computer: certamente ci sono, nonostante le affermazioni contrarie, diversi aerei militari in volo nel nord e nel centro Italia». Insomma un'altra conferma che le «verità» erano bugie.

Era implicato in un tentato golpe contro Gheddafi

Ustica, si segue la pista libica Interrogato il «mercenario»

ROMA. Sono andati a Padova per interrogarlo. Il giudice istruttore Rosario Priore e i pubblici ministeri Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi, titolari dell'inchiesta sulla strage di Ustica, hanno ascoltato Aldo Del Re, il «mercenario» (ma il termine è improprio) di cui si era parlato nell'ultima seduta della commissione Stragi. «Il tentato golpe contro Gheddafi e la sciagura del Dc9 - aveva sostenuto l'uomo - sono due episodi dello stesso scenario». E i giudici, che stanno seguendo con attenzione la pista «libica» e quella delle deviazioni del Sismi, hanno voluto immediatamente approfondire quelle affermazioni. Nella trasferta veneta, i magistrati hanno anche interrogato Enzo Castelli e Edoardo Seliciato, due imprenditori coinvolti, come Del Re, in quel tentativo; condannati all'ergastolo (e poi «graziati») dal regime di Tripoli.

I tre, dirigenti di una società, la «Sel Export», che operava a Tripoli, furono coinvolti nel tentato golpe previsto per il 6 agosto 1980, quando gli uomini della IX brigata dell'esercito, comandata da Idriss Chaibi, tentarono di uccidere Gheddafi. La reazione delle truppe fedeli al leader della «rivoluzione verde» riuscì a bloccare l'insurrezione, ma nella battaglia che si svolse a Tobruk morirono seicento persone (i dati sono del Sismi) e altre quattrocento furono ferite. Per quei fatti, alcuni anni dopo, nelle prigioni libiche finirono sia Feliciato che Castelli. Poi, il 7 ottobre 1986, i due imprenditori furono «graziati». In realtà si trattò di uno scambio con quattro «giustizieri» di Gheddafi, Jussef Uhida, Mohamed Sidki, Dfajed Dous e Juma Mezdaw, arrestati in Italia per aver ucciso alcuni oppositori. Aldo Del Re, invece, non venne mai arrestato. Per tutto questo tempo aveva vissuto nell'«anonimato». Il suo nome, però, era annotato in uno delle migliaia di documenti del Sismi portati in commissione Stragi. In questo modo è stato possibile rintracciarlo.

Sul contenuto degli interrogatori non sono trapelate indiscrezioni. Tuttavia si sa che i magistrati hanno sequestrato alcuni documenti che si riferiscono all'attività delle società che hanno sede a Trieste e Verona di cui si sono occupati i tre. Documenti che, evidentemente, si riferiscono ai rapporti italo-libici di quel periodo. Aldo Del Re, come già riportato su *l'Unità*, contattato dal deputato di Dp, Luigi Cipriani, aveva parlato di quel complotto, delle ipotesi che riteneva verosimili e, soprattutto aveva affermato che Ustica e il tentato golpe erano due episodi collegati. Affermazioni significative, tanto che Cipriani aveva chiesto che l'uomo fosse ascoltato in commissione Stragi. Anche i giudici hanno considerato la pista del «mercenario» interessante e lo hanno immediatamente rintracciato e interrogato.

La «nuova» indagine su Ustica, insomma, in questa fase è decisamente orientata sulle attività dei servizi piduisti. I giudici hanno intenzione di riguardare tutti gli atti del «Supersismi» e, nei giorni scorsi, si sono incontrati anche con Felice Casson, il sostituto procuratore titolare di alcune indagini nelle quali compaiono 007, terroristi neri e che si riferiscono a traffici di armi. Il tentativo è quello di trovare qualche elemento che possa dare un impulso all'istruttoria: un «anello» debole che consenta di scoprire la verità su uno dei tanti oscuri retroscena e, da qui, arrivare via via fino a capire non solo cosa accadde a Ustica, ma in quale scenario, interno e internazionale, avvennero tragedia e depistaggi.

Nel frattempo i periti internazionali incaricati del nuovo esame sulle cause del disastro, ancora non hanno deciso se chiedere il recupero del relitto del Dc9 che si trovano ancora in mare. In questi giorni, infatti, gli esperti stanno eseguendo i rilievi su cabina di pilotaggio, ali e motori, cioè gli unici reperti che sono già stati recuperati. □*G. Cip.*

Unità 7/10/90

l'Unità
Giovedì 18 ottobre 1990

Il prefetto in commissione Stragi parla anche dei depistaggi

Parisi spiega la sua tesi su Ustica: «Fu un atto di terrorismo internazionale»

«Il Dc 9 dell'Itavia fu abbattuto in un'azione di terrorismo internazionale con un missile. I servizi segreti militari non potevano ignorare cosa avvenne». È l'analisi dura della tragedia di Ustica che il capo della polizia, Vincenzo Parisi (ascoltato come ex capo del Sisde), ha svolto ieri in commissione Stragi. Accuse, ma anche «assoluzioni», come quella dei politici. «Sono rimasti fuori dalla vicenda».

ROMA. «La mia è un'analisi; un ragionamento che si basa sulla professionalità acquisita in tutti gli anni della mia attività. È ormai certo che il Dc 9 si inabissò per un'esplosione. E il fatto che poche ore dopo arrivasse una falsa rivendicazione dei Nar è la miglior prova che si trattasse di un'esplosione dolosa e che si volesse formare una cortina protettiva sull'ipotesi del missile». È nella «lettura» dei depistaggi che costantemente hanno accompagnato le indagini sulla tragedia di Ustica che, secondo il capo della polizia, Vincenzo Parisi, si può comprendere in quale contesto avvenne la sciagura. Una lettura dalla quale, secondo l'ex capo del Sisde, si può ricavare la certezza che dieci anni fa sul cielo di Ustica avvenne un atto di terrorismo gestito da «soggetti esterni alle istituzioni italiane» con la complicità di parte dei servizi segreti militari. Ascoltato ieri pomeriggio in commissione Stragi, Vincenzo Parisi ha ripetuto nella sostanza quanto già affermato al giudice istruttore Rosario Priore, titolare dell'inchiesta. Un'analisi impietosa, quella del capo della Polizia, non priva, però, di «assoluzioni». Come quella dei politici che «sono rimasti sicuramente fuori della vicenda» e di militari e funzionari che hanno agito solo per un «malinteso senso del dovere».

I depistaggi, dunque. Parisi si è soffermato a lungo sul «caso» Affatigato. Pochissime ore dopo l'inabissamento del Dc 9, ha ricordato, arrivò la falsa telefonata con la quale un uomo a nome dei Nar sosteneva che l'estremista di destra era su quell'aereo. Come dire che una bomba era esplosa in volo. «Una pista inconsistente – ha commentato l'ex capo del Sisde – e l'indicazione di un'esplosione si può spiegare con il fatto che a ridosso della sciagura, i depistatori non potevano sapere che i resti del Dc 9 non sarebbero riaffiorati. Da quel momento è cominciata una spirale tesa a destabilizzare e creare sospetti». Un spirale mirata. Il capo della polizia, infatti, ha raccontato un «retroscena» sulla latitanza di Affatigato: in quel periodo l'estremista nero disse di aver ricevuto dal vice ambasciatore iraniano a Parigi l'incarico di raccogliere informazioni per possibili attentati contro obiettivi americani. Un informatore del Sisde riferì questa circostanza ai suoi superiori. Il 2 aprile 1980 nel tratto autostradale Verona-Vicenza, quindi, fu organizzato un incontro tra funzionari del Sisde, l'informatore e 007 americani. Il nome Affatigato, quindi, non fu usato casualmente. Chi, dunque, l'autore del depistaggio? «Proprio per le cose che ho detto escluderei gli americani» ha sostenuto Parisi.

Anche per quanto riguarda la tragedia («è improprio comunque parlare di azione di guerra, ma piuttosto di atto di terrorismo») Parisi non si è discostato dalla sua impostazione. «È difficile – ha affermato – qualificare la provenienza. Non credo che possa essere opera di apparati statuali o di persone delle nostre istituzioni. Penso semmai a soggetti esterni che hanno agito con la complicità di quelle parti dei servizi di sicurezza militari che non potevano non aver visto nulla». «In passato – ha detto riferendosi agli ufficiali del Sismi deviato – c'era chi pensava di poter decidere su tutto e su tutti». Insomma c'è stato un «nucleo» che ha fatto immediatamente sparire le prove. Il resto è stata opera di chi ha agito in base a «malintese ragioni di Stato», oppure ha tentato in tutti i modi, vedi l'Aeronautica, di difendersi dall'«onta» dell'incapacità dimostrata nel saper vigilare sui cieli italiani.

A fine seduta, il presidente Gualtieri ha aspramente criticato il comportamento dell'attuale capo del Sisde, Malpica ha inviato ai giudici che indagano su Ustica 36 documenti redatti dal suo servizio, mentre in commissione ne ha trasmessi solo 13. □ *G.Cip.*

Unità
GIOVEDÌ 1 NOVEMBRE 1990

Gheddafi su Ustica: un complotto per eliminarmi

L'aeronautica esaminò il corpo del pilota caduto sulla Sila con il suo Mig libico e rilevò anche le impronte digitali. La relazione, del giugno 1980, però è stata inviata ai magistrati solo lo scorso luglio. È una delle «novità» dell'inchiesta su Ustica emersa ieri in commissione Stragi, Intanto Gheddafi afferma da Tripoli: «quella sciagura fu il risultato di un complotto ordito da americani e francesi per uccidermi».

GIANNI CIPRIANI

ROMA. «Non sono in grado di rispondere; mi informerò; sono ministro della Difesa da poco, non ho nulla da aggiungere rispetto a quanto già detto dal mio predecessore in audizione». Chiamato a deporre in commissione Stragi, Virginio Rognoni ha inanellato una serie di «non risposte». Ovvero la dimostrazione che l'«amministrazione» sulla tragedia di Ustica sapeva (o sosteneva di sapere) poco o nulla in passato; nulla, o poco più, sa adesso. Rognoni, comunque, non è rimasto impassibile di fronte all'elenco delle mancanze illustrato dal presidente Gualtieri e dagli altri commissari. «Ne prendo atto – ha detto – rinnoverò le richieste perché sia fornita ogni informazione utile».E proprio ieri è stato anticipato il contenuto di un'intervista sulla sciagura del Dc 9 che il leader libico Gheddafi ha rilasciato a «Retequattro» e che andrà in onda stasera. «C'era un complotto ordito da francesi, americani per uccidermi – ha detto il colonnello – invece è stato abbattuto l'aereo dell'Itavia». Sempre sul capitolo libico, dalla commissione Stragi è emersa infine un'altra «perla» dell'aeronautica: i militari prepararono un rapporto sull'autopsia fatta sul corpo del pilota morto nel Mig che cadde sulla Sila. Ma il documento è stato trasmesso alla magistratura solo lo scorso luglio. Ossia con un ritardo di dieci anni.

«La commissione d'inchiesta su Ustica – ha detto Gheddafi nell'intervista – non è approdata alla verità e non ci riuscirà mai perché gli Usa non hanno collaborato: il mistero è nelle loro mani. La novità che è emersa è l'ammissione di Giscard d'Estaing di essersi messo d'accordo con gli americani per eliminarmi. Nel crimine erano coinvolti, quindi, la Francia e gli Usa, con la complicità di ambienti italiani. Sono stupefatto di vedere questi stati, che normalmente asseriscono di combattere il terrorismo, coinvolti in un'operazione terroristica di questa bassezza, ridicola, barbara e vile. Io non accuso i servizi italiani, ma ho parlato di ambienti italiani. Potrebbe essere che si tratti di ambienti militari, ma non di servizi. I servizi italiani sono un altro testimone dell'esistenza di un complotto terroristico ordito dagli Usa, dalla Francia e da altri ambienti, forse italiani. Noi siamo grati ai servizi italiani che ci hanno allertato su questo complotto». Questo il pensiero del leader libico. Attendibile? L'unica cosa che si può dire è che la sua versione ricalca una delle ipotesi che sulla tragedia sono state formulate con maggior insistenza negli ultimi tempi.

Ma la riunione di San Macuto, oltre a «registrare» la dichiarazione di Gheddafi, è servita soprattutto per verificare che sulla tragedia del 27 giugno 1980, pressappochismi e mancanze continuano a moltiplicarsi. La «visione d'insieme» su quanto accadeva quella sera, il ministero della Difesa non è ancora riuscita a fornirla; il governo francese non ha risposto ai chiarimenti sugli strani spostamenti aerei in Corsica, emersi dai tracciati radar di Poggio Ballone; La Nato ha dato solo una mezza risposta sul radar della Saratoga, in rada a Napoli la sera della sciagura: era spento. Ma non ha precisato, come ha rilevato Gualtieri, se, come era verosimile, se altri radar della flotta fossero in funzione. Insomma un disastro, completato dal rapporto che l'aeronautica ha inviato ai magistrati con un ritardo di dieci anni. I militari si erano occupati del pilota trovato morto nel mig libico caduto sulla Sila e avevano rilevato le impronte digitali. Avevano preparato una relazione firmata dal maggiore Giuseppe Simini, alla quale avevano allegato addirittura la «cute di tre dita con le relative unghie». Ma quale potere aveva l'aeronautica per prendere quei «reperti»? Perché non ha detto nulla per dieci anni? Proprio per questi motivi il senatore Macis, responsabile giustizia del Pci ha detto che «se non sarà fatta pulizia», non sarà possibile prendere seriamente in considerazione nessun documento inviato.

Interrogati dieci testimoni

Per la strage di Ustica secondo sopralluogo del giudice Rosario Priore

Il giudice Rosario Priore, titolare delle indagini sulla strage di Ustica, è tornato a Bologna nei giorni scorsi per interrogare operai e funzionari dell'Itavia che il 27 giugno dell'80 provvidero a caricare numerosi colli sul «Dc 9» in partenza per Palermo. Gli interrogatori, circa una decina, avvenuti martedì pomeriggio e mercoledì mattina, seguono a quelli del 26 settembre scorso, giorno in cui il giudice, accompagnato tra gli altri dal dottor Surace, capo della Mobile, effettuò un lungo sopralluogo sulla pista dell'aeroporto Marconi. Nei giorni scorsi il magistrato romano ha trovato ospitalità nell'ufficio di un giudice bolognese ed era accompagnato da ufficiali della Legione dei carabinieri di Bologna, e in particolare dal maggiore Tesser, dell'antiterrorismo. Sul contenuto degli interrogatori gli inquirenti osservano il massimo riserbo, ma è evidente che il giudice Priore, che ha ereditato l'inchiesta nel luglio scorso dal collega Bucarelli, sta cercando di farsi un'idea precisa su tutte le ipotesi concernenti la strage.

Una di queste contempla la possibilità che ad uccidere le 81 persone imbarcatesi sul velivolo «Ih 870» sia stato un ordigno collocato a bordo prima della partenza. La pista dell'attentato è stata rispolverata nei giorni scorsi anche dal capo della polizia Vincenzo Parisi, che ha ventilato collegamenti tra la strage di Ustica e quella del 2 agosto. Che si tratti di un'ipotesi tra le altre è dimostrato anche dal fatto che Priore ha già programmato un sopralluogo a Castel Silano dove, 21 giorni giorni dopo la strage, avvenne il ritrovamento ufficiale di un «Mig» libico. La caduta del jet militare fu messa in relazione all'abbattimento del «Dc 9» nei cieli di Ustica.

l'Unità
DOMENICA 4 NOVEMBRE 1990

I giudici di Ustica in Calabria per il Mig libico

ROMA. Dietro la strage di Ustica e quella di Bologna vi sarebbe stato un unico filo conduttore che avrebbe operato per depistare le indagini. È quanto sta emergendo nell'ambito dell'inchiesta condotta dal giudice istruttore Rosario Priore sull'abbattimento del Dc9 dell'Itavia avvenuto il 27 giugno 1980. Priore nei giorni scorsi si è recato a Bologna dove ha avuto un lungo colloquio con il collega Grassi, titolare delle istruttoria bis sulla strage alla stazione del 2 agosto 1980. Nel corso dell'incontro i magistrati si sono scambiate informazioni e documenti raccolti nell'ambito delle due indagini. In entrambe appare ormmai evidente un unico comune denominatore: un'attivismo incredibile da parte del Sismi di allora diretto dai generali Giuseppe Santovito e Pietro Musumeci: il primo risultato poi iscritto alla Loggia P2 e il secondo condannato proprio per i depistaggi nell'ambito delle indagini sulla strage di Bologna e per il supersismi deviato. Non solo: sia nel caso Ustica, che in quello della stazione di Bologna compare un nome, quello di Marco Affatigato, indicato o con telefonate anonime o con strani identikit rassomigliante all'invero simile come l'autore delle stragi o comunque coinvolto. Affatigato, ex estremista di destra ha sempre dimostrato di essere stato estraneo ai due gravi episodi sui quali ancora oggi manca un colpevole. Insomma qualcuno non si sa chi e per quale motivo, tirò in ballo il nome dell'estremista di destra proprio per fare un'opera di depistaggio. Oggi a distanza di 10 anni i giudici di Roma e di Bologna sembrano aver trovato degli elementi che collegherebbero quantomeno i depistaggi.

Ma la trasferta a bologna non è l'unica novità registratasi nelle indagini sul Dc 9 dell'Itavia. Martedì prossimo il giudice Rosario Priore si recherà infatti a Castelsilano, per interrogare l'autore dell'intervista ad un ex caporale dell'esercito che ha asserito di aver fatto la guardia il 28 giugno dell'80 al relitto del Mig libico abbattutosi sulla Sila (ponendolo quindi direttamente in correlazione con l'abbatimento del dc9 del giorno precedente), sia per identificare ed ascoltare l'intervistato, ed altri militari che potrebbero confermare le affermazioni di quest'ultimo.

L'ex caporale aveva raticamente sostenuto che all'alba del 28 giugno del 1980 con altri suoi commilitoni raggiunse la Sila per montare la guardia al Mig libico, che invece ufficialmente sarebbe stato abbattuto il 18 luglio successivo. Le clamorose rivelazioni che potrebbero finalmente portare i giudici romani ad aprire uno spiraglio nella complessa indagine sulla sciagura aerea – che ha fatto registrare continuamente un'opera di depistaggi – hanno quindi indotto il giudice Priore ad operare la trasferta a Castelsilano.

Unità
di 7 novembre 19

I misteri della Repubblica

Sconcertante rinvenimento sulla Sila di pezzi dell'aereo libico precipitato nell'80
Il magistrato Rosario Priore: «Le indagini servono per accertare la verità su Ustica»

Giudice e giornalisti ritrovano i resti del Mig

Sei giornalisti e tre guardie forestali hanno recuperato decine di pezzi del Mig libico caduto 10 anni fa sulla Sila. Magistrati, aviazione ed inquirenti per 10 anni hanno sostenuto che tutto fosse stato restituito a Gheddafi. Il giudice Rosario Priore: «Non indago sul Mig, le indagini in Calabria sono finalizzate ad accertare la verità su Ustica». Definito «utilissimo» il sopralluogo.

DAL NOSTRO INVIATO
ALDO VARANO

CASTELSILANO. (Catanzaro) L'aspetto più clamoroso della missione calabrese di Rosario Priore, il giudice istruttore incaricato delle indagini sulla strage di Ustica, arriva alle 12,53. In nove, sei giornalisti e tre guardie forestali, attirati dal luccichio sulla parete contro cui andò a fracassarsi il mig libico, scendiamo giù fin nella «timpa della magara» per risalire la scoscesa pietraia fino al punto dell'impatto. Una sorpresa mozzafiato: decine di pezzi del Mig sono ancora lì. In questi 10 anni in cui si sono accavallate polemiche feroci ed imbrogli sicuri per depistare e nascondere, nessuno è andato a controllare di persona. E a chi chiedeva alla Commissione stragi o ai magistrati accertamenti più accorti, per verificare una eventuale connessione tra la caduta dell'aereo libico e quello dell'Itavia, veniva assicurato che del Mig non c'era più traccia: tutto era stato impacchettato e restituito a Gheddafi.

Eppure quelli recuperati ieri non sono piccoli frammenti, e abbiamo faticato parecchio per riportarli sù. «Più sopra c'è ancora parecchia roba», ha urlato la guardia forestale che s'è arrampicata fino al cespuglio più alto. Tra i reperti, tra l'altro, la bombola intatta dell'ossigeno. E' alta più di 40 centimetri, studiandola per tempo si sarebbero potute capire le condizioni di salute del pilota. Un po' più in là, l'intera forcella del copulino, almeno 60 centimetri lunga, con ancora attaccati plastica e collegamenti elettrici. Ci sono le fibie del sediolino, guarnizioni, una parte dell'ala anteriore schiacciata. Accanto ai pezzi metallici quelli elettrici: fili incassati nei telai, cordicelle di nylon, un fascio, grosso un quanto un braccio, di collegamenti, bretelle, cavetti e cordicelle coi relativi attacchi; l'estremità delle canne del mitragliatore, una parte del flap ed un pezzo di cartone del pannello dei comandi. Forse uno dei pezzi è addirittura il meccanismo che comanda lo sganciamento dei missili. Nessuna traccia di bruciato. Eppure un incendio fu fatto vedere ai primi soccorritori la mattina del 18 luglio 1980 quando, secondo la versione ufficiale, l'aereo sarebbe precipitato. Sulla lastra di metallo più grande, forse un tratto di fusoliera, un metro e trenta centimetri, la sigla «BM5433003». Molte le iscrizioni in cirillico. Su un pezzo di metallo giallo oro ci sono incisi sotto uno stemma con due grandi ale congiunte, tre aste, un 74 ed un segno cirillico.

Il ritrovamento conferma, al di là di ogni dubbio, un fatto di eccezionale rilevanza: se il Mig è caduto la sera del 27 giugno mentre infuriava la battaglia aerea durante il cui svolgimento venne colpito per errore l'aereo Bologna Palermo affondato ad Ustica, è possibile che nessuno se ne sia accorto fino al 18 luglio. Quel giorno, quando il Mig era già nel vallone da un bel pezzo, potrebbe essere scattata una sofisticata messinscena per impedire qualsiasi collegamento tra la tragedia di Ustica ed il Mig. Se nessuno, per dieci anni, ha intercettato grandi pezzi dell'aereo, perchè meravigliarsi che nessuno lo abbia avvistato per venti giorni?

Le testimonianze raccolte da Priore lasciano aperte tutte le ipotesi. Ma un punto rimane fermo: nessuno ha visto l'aereo cadere giù. Molti hanno avvertito il «botto», hanno visto un oggetto metallico sorvolare, hanno sentito un motore perdere colpi. Ma sull'aereo che si schianta a terra, testimoni zero. Insomma, 20 giorni dopo Ustica un aereo avrebbe potuto volare a bassa quota, richiamare l'attenzione di pastori e contadini, lanciare una bomba carta o qualcos'altro e sparire indisturbato. La tesi dei periti incaricati dell'autopsia, secondo cui il pilota era morto «almeno da 15 giorni» riprende consistenza e forza.

Franco Di Maria, uno degli avvocati dei familiari delle vittime, al sopralluogo assieme ad Alfredo Galasso e Romeo Ferrucci, sbotta: «E' inammissibile che dopo 10 anni siano dei giornalisti a recuperare i pezzi. I magistrati precedenti hanno lavorato come se avessero a che fare con ladri di galline». Ma è Galasso, a fornire la lettura di parte civile dello «sconcertante» ritrovamento: «Hanno lavorato al recupero in fretta e furia perchè l'obiettivo non era quello di ricostruire con precisione e rigore. Avevano già pronta una verità bella e fatta non a caso confezionata tra militari italiani e libici». Poi un durissimo j'accuse: «Ci sono responsabili ormai accertati del depistaggio, forse anche della battaglia aerea. Sono: il generale Mangani di Martinafranca, il generale Bartolucci, il capitano Bollini del centro radar di Marsala».

In mattinata il magistrato aveva disposto il sequestro di tutti i documenti della caserma di Cosenza per accertare se la notte del 27 giugno gli uomini erano stati allertati per piantonare un aereo caduto sulla Sila. Questo sostiene la testimonianza raccolta dal giornalista Pantaleone Sergi che ieri è stato interrogato da Priore. Sergi s'è appellato al segreto professionale. Il giudice l'ha ammonito avvertendolo che è importante sentire il caporale che gli ha fatto la rivelazione.

L'UNITÁ 17 NOVEMBRE 90

«Vogliamo la verità sulle stragi» Oggi a Roma la manifestazione del Pci

Oggi a Roma manifestazione nazionale del Pci per chiedere verità e giustizia sui misteri della Repubblica. Alle 14.30, da piazza Esedra, partirà un corteo alla volta di piazza del Popolo dove, alle 17, parlerà Achille Occhetto. Prevista la partecipazione di almeno 100mila persone che giungeranno a Roma con autobus e treni speciali. Numerose le adesioni di associazioni e singole personalità.

Questi sono gli «ingressi» per chi arriva in pullman

ROMA. La manifestazione del Pci farà convergere su Roma un alto numero di pullman. Per evitare ingorghi stradali gli organizzatori consigliano a chi proviene da nord di entrare in città attraverso la Salaria, percorrere via Veneto e fare scendere i passeggeri a largo Santa Susanna. Dal sud é preferibile immettersi sulla Tuscolana fino a piazza San Giovanni e da qui raggiungere la stazione termini. I pullman delle regioni Val d'Aosta, Piemonte, Liguria, Lombardia, Veneto, Friuli, Trentino, Emilia-Romagna, Marche e Umbria dovranno essere parcheggiati allo stadio Flaminio. Per i pullman delle altre regioni il parcheggio é allo stadio Olimpico.

ONIDE DONATI

ROMA. Grideranno «basta» a tutte le bugie di stato, chiederanno la verità su vent'anni di delitti impuniti, diranno che é ora di pulizia morale e di ricambio politico. Oggi, dal primo pomeriggio, piazza Esedra tornerà ad essere il punto d'incontro per una manifestazione del Pci e della Fgci. Da lì, alle 14.30, si muoverà un corteo che ha l'ambizione di rappresentare quella società civile tante volte ferita e offesa dalle stragi, dal terrorismo, dalle manovre dei poteri occulti. «Vogliamo la verità», sarà scritto sullo striscione in testa al corteo. Subito dietro prenderanno posto i dirigenti nazionali del Pci e le delegazioni di alcune tra le città che più di altre hanno pagato un pesante tributo alla violenza politica e mafiosa: Bologna, Palermo, Brescia, Reggio Calabria, Catania... Da tutt'Italia sono attesi pullman (oltre mille, si prevede a Botteghe Oscure), treni (sono stati organizzati 5 convogli speciali), perfino 2 voli dalla Sardegna. E' stimato l'arrivo di almeno 100 mila persone. C'è qualche preoccupazione per l'annunciata presenza di qualche centinaio di autonomi. Per prevenire provocazioni e disordini la questura ha predisposto una accurata vigilanza lungo il percorso del corteo che da piazza Esedra si muoverà alla volta di piazza del Popolo passando per largo Santa Susanna, piazza Barberini, via del Tritone, via Due Macelli, piazza di Spagna, via del Babbuino. In piazza del Popolo parleranno, alle 17, Torquato Secci e Daria Bonfietti, presidenti delle due associazioni di familiari delle vittime delle stragi di Bologna e di Ustica, Gianni Cuperlo, segretario della Fgci, Emilia Moscatelli, del Siulp. La manifestazione verrà conclusa da Achille Occhetto.

Numerose le adesioni di uomini della cultura, sindacalisti, dirigenti di associazioni del tempo libero. La sinistra dei club interverrà con striscioni e slogan che sottolineeranno l'esigenza di aprire una nuova fase. nella vita democratica del paese..

Alcuni nomi tra i tanti che oggi saranno a Roma : Francesco Silva e Thomas Maldonado, economisti, Carlo Formenti, giornalista, Gian Giacomo Migone, direttore dell'«Indice», Mario Rigoni Stern, Francesca Sanvitale, Giorgio Van Straten e Ferdinando Camon, scrittori, Ennio Calabria, pittore, Eugenio Garin e Salvatore Veca, filosofi, Franco Fortini e Fernando Bandini, poeti, Edoardo Sanguineti, critico letterario, Carlo Tullio Altan, antropologo, Margherita Hack, astrofisica, Paolo Barile, giurista, Rosario Minna, magistrato, Emilia Franzina, storico, Darko Bratina, sociologo, Wilma Occhipinti, teologa, Marcello Rossi, direttore della rivista «Il Ponte».

Da Modena un appello che appoggia la manifestazione è stato firmato da un nutrito gruppo di docenti universitari (tra questi il sociologo Tullio Aymone e l'economista Sebastiano Brusco), di esponenti della cultura e del mondo cattolico. Altri consensi all'iniziativa odierna sempre lungo la via Emilia come quelli del comitato bolognese per la Costituente «Guido Cavalcanti» e di alcuni animatori del club «Candide». Un invito a partecipare alla manifestazione è stato sottoscritto anche da diversi dirigenti nazionali e regionali dell'Arci. Da Catanzaro, promosso dall'associazione dei diritti del cittadino presieduto da Simona Dalla Chiesa, é stato lanciato un appello (in breve firmato da decine di associazioni e personalità) per la partecipazione all'iniziativa e per esprimere «la necessità di un radicale rinnovamento della politica».

menica 25 novembre 19
l'Unità

Il provvedimento salvaprocessi esaminato a giorni

Ustica, Peteano e delitti di mafia Inchieste «prorogate» di due anni

Nuova proproga per i grandi processi che rischiavano di venire archiviati. Il ministero di Grazia e giustizia ha diffuso ieri una nota per illustrare quali inchieste sono state «prorogate e di quanto tempo». È la seconda volta che s'interviene per evitare l'archiviazione. Il provvedimento riguarda l'inchiesta sulla strage di Ustica, di Peteano e Argo 16 (Gladio), gli omicidi eccellenti della mafia.

ROMA. Non saranno archiaviati i grandi processi aperti da tempo e che i tempi ristretti del nuovo codice rischiavano di far chiudere prima di giungere a conclusione. Un disegno di legge salvaprocessi è stato presentato dal ministero di Grazia e giustizia alla commissione bicamerale incaricata di esprimere il proprio parere all'inizio del prossimo mese di dicembre. Il provvedimento, che i giudici impegnati con inchieste di grandi dimensioni chiedevano da tempo, servirà ad evitare l'archiviazione del processo di Ustica, quelli sulla strage di Peteano e su Argo 16 che hanno portato alla scoperta della Gladio, e i grandi processi di mafia, ad esempio quelli sugli omicidi politici ancora senza nome.

Lo rende noto un comunicato dell'ufficio stampa del guardasigilli. Il provvedimento, una piccola «coda» alla seconda tranches di provvedimenti sulla giustizia approvati venerdì dal consiglio dei ministri, sarà esaminato i primi giorni di dicembre.

Il comunicato degli uffici di Vassalli specifica quali sono i nuovi tempi per i processi: in base all'articolo uno del nuovo regime dei termini di durata delle indagini cautelari è stato innalzato da sei mesi ad un anno il limite massimo per la conclusione delle indagini e il rinvio a giudizio. Di conseguenza: «I termini per le indagini relative a procedimenti già pendenti presso i vecchi uffici istruzione (oggi trattati negli uffici stralcio: si tratta in gran parte delle grandi inchieste ancora non concluse) sono stati prorogati di diritto fino a due anni complessivi dal 24 ottobre '89». Le vecchie indagini (di solito processi di minore entità, ma tra questi vi è l'inchiesta sulla armi della banda della Magliana) «che sono pervenute alle procure della Repubblica e trattate secondo il nuovo codice sono prorogate di 18 mesi complessivi dalla loro iscrizione negli uffici dei registri della procura».

Il provvedimento sul quale dovrà ora esprimere un parere vincolante la commissione bicamerale «mira ad evitare un'inutile passaggio di carte tra uffici e a consentire ai magistrati delle procure un miglior impiego delle energie». L'iniziativa del ministero è strettamente legata alla seconda tranche di provvedimenti sulla giustizia approvati ieri: le attenuanti per chi collabora, la prescrizione dei reati, la durata delle indagini, i reati contro l'amministrazione della giustizia (falsa testimonianza), la custodia cautelare.

In un primo momento doveva rientrare nel provvedimento anche un sesto argomento, l'utilizzazione dei laureati in giurisprudenza come assistenti dei pubblici ministeri, ma sono poi sorte alcune perplessità sul testo, che è stato così rinviato per ulteriori accertamenti.

Questi provvedimenti si aggiungono a quelli approvati qualche settimana fa e ad un terzo pacchetto che verrà presentato la settimana prossima.

l'Unità sabato 1 dicembre 1990

A Bologna, con i giudici Mancuso e Grassi che indagano sulla bomba del 2 agosto, Casson (Peteano e Gladio), Priore e Salvi (Ustica) e Vigna (P2 e neofascisti toscani)

Una «riunione tra amici» per decifrare i continui depistaggi dei servizi segreti che hanno tentato di nascondere la verità sulla strategia della tensione

Magistrati a consulto sulle stragi

I giudici titolari di inchieste su stragi e servizi segreti deviati si sono incontrati ieri mattina a Bologna. Al summit, durato circa tre ore, erano presenti, tra gli altri, i giudici Felice Casson e Rosario Priore, che si occupano delle inchieste su Gladio e Ustica. Massimo riserbo sulla riunione, definita «un incontro tra vecchi amici». Casson: «Volevo parlare con i colleghi del 2 agosto».

DALLA NOSTRA REDAZIONE
GIGI MARCUCCI

BOLOGNA. Sono arrivati in ordine sparso, cercando di non dare nell'occhio. Ma ieri mattina era veramente difficile non accorgersi che i titolari delle inchieste più delicate degli ultimi anni si aggiravano tra gli stucchi di palazzo Pier Crescenzi, il nuovo tribunale di Bologna.

Per circa tre ore si sono riuniti intorno a un tavolo gli uomini che hanno messo o stanno mettendo sotto la lente di ingrandimento alcune tra le pagine più buie della storia della Repubblica. C'erano i giudici romani Rosario Priore e Giovanni Salvi, che indagano sulla strage di Ustica; il giudice istruttore veneziano Felice Casson, che si è occupato della strage di Peteano e ora si occupa di «Gladio»; Libero Mancuso e Leonardo Grassi, i due magistrati bolognesi impegnati in uno stralcio dell'inchiesta sulla strage del 2 agosto; il procuratore aggiunto di Firenze Pierluigi Vigna, che indagò sugli attentati in Toscana e sui finanziamenti della P2 ai neofascisti.

Si tratta di sei magistrati i cui interessi hanno come minimo comune denomitore le strategie eversive e le deviazioni di apparati dello Stato. Al termine della riunione, svoltasi nell'ufficio a mansarda del giudice Grassi, nessuno di loro ha voluto parlare dei motivi dell'incontro. «È stata una riunione tra vecchi amici», ha scherzato il pubblico ministero Libero Mancuso. «Più che un "summit" è stato un "bassit"», ha ironizzato Giovanni Salvi, rispondendo a chi gli chiedeva le ragioni del vertice. Più esplicito, Felice Casson ha detto che è venuto a Bologna «per parlare con i colleghi che si occupano della strage del 2 agosto».

La riunione si è interrotta verso l'una per consentire ai giudici Priore e Salvi di interrogare un testimone appena arrivato da Milano, l'avvocato civilista Giuseppe Poerio Pitarà, un nome che compare per la prima volta nell'indagine sulla strage di Ustica. Il legale, che in passato ha collaborato con il consolato francese del capoluogo lombardo, è stato interrogato solo per pochi minuti. Una parentesi che probabilmente non ha distolto i giudici dall'argomento principale della riunione: i collegamenti tra le varie inchieste sull'eversione, in molti casi formalmente connesse tra loro.

Per quanto riguarda le stragi di Ustica e del 2 agosto, il collegamento più evidente, finora, sono stati i depistaggi messi in atto dai servizi segreti deviati di matrice piduista. Ma ieri i giudici si sono probabilmente soffermati anche sulle dichiarazioni del capo della polizia, Vincenzo Parisi, che recentemente ha sorpreso la commissione Stragi affermando che la tragedia di Ustica potrebbe essere stata provocata da un attentato, e ha collegato la strage avvenuta il 27 giugno a quella del 2 agosto '80 alla stazione di Bologna: «La strage è un messaggio. Se il messaggio non si capisce lo si ripete».

Altrettanto importanti sono le connessioni tra le inchieste veneziane e quelle bolognesi. Fu il giudice Felice Casson, che ora si occupa di Gladio, a fare eseguire le perizie sull'esplosivo militare rinvenuto sul fondo del lago di Garda e usato, secondo la magistratura bolognese, per confezionare la bomba che il 2 agosto uccise 85 persone e ne ferì altre duecento.

Nella primavera scorsa un altro giudice istruttore veneziano che ora si occupa di Gladio, Carlo Mastelloni, spedì a Bologna alcune carte utili per il processo per strage. In quegli atti si parlava di Stefano Delle Chiaie, l'ex primula nera, all'epoca imputato con Licio Gelli per associazione sovversiva e successivamente assolto insieme al capo della P2, e dei rapporti tra eversione nera e servizi segreti.

La Corte d'appello che celebrava il processo per strage decise di non acquisire i verbali e – fatto insolito per le cronache giudiziarie – ordinò che fossero restituiti al mittente. Fra le testimonianze rifiutate, quella del capitano del Sid Antonio La Bruna, uomo della P2, interrogato dal giudice Mastelloni sulla vicenda dell'aereo «Argo 16».

«La struttura di Avanguardia nazionale (organizzazione capeggiata da Delle Chiaie, *ndr*) – aveva dichiarato La Bruna a febbraio – era pilotata dall'Ufficio affari riservati retto da Federico Umberto D'Amato (tessera P2 numero 1.643, *ndr*)».

Ancora più interessante la testimonianza dell'ex agente del Sid Mario Santoni, l'agente «Filippo» autore nel '74 di un'indagine su Licio Gelli, successivamente acquisita agli atti della commissione P2. A giudizio di molti, quella di Santoni fu l'unica indagine seria svolta dai servizi sul «venerabile». Da quel rapporto risulta tra l'altro che Gelli usava l'utenza telefonica del centro di controspionaggio di Firenze come suo recapito personale. Santoni raccontò ai giudici di aver subito le ire del generale Maletti, che gli aveva rimproverato l'indagine su una persona «sacra». E aggiunse che quando saltarono fuori gli elenchi di Castiglion Fibocchi si tentò di far sparire il rapporto.

sabato 1 dicembre 1990
l'Unità

Muto sit in dei familiari delle vittime delle stragi

Milano, Bologna, Brescia, Italicus, Ustica Il silenzio del dolore oggi a Montecitorio

Stamane: dalle 11 alle 13: il silenzio del dolore e della rabbia avvolgeranno la piazza di Montecitorio. Ci saranno tutti i familiari delle vittime delle stragi che per ventun anni hanno insanguinato il nostro Paese: Milano, Bologna, Brescia, Italicus, Ustica. E ci saranno – assieme alla Fgci – i parenti dei giudici, dei poliziotti e dei galantuomini uccisi dalla mafia. Un sit-in silenzioso per ammonire, chiedere giustizia e ricordare.

ANDREA GUERMANDI

ROMA. «Quel palazzo è sempre stato vuoto e in ventun anni non ha mai fatto nulla per noi». Il palazzo vuoto per Torquato Secci e gli altri familiari, è Montecitorio. Sarà vuoto anche stamane, ma avrà di fronte centinaia e centinaia di persone oneste che questa volta non grideranno. Resteranno in silenzio per due ore dalle 11 alle 13. In silenzio mostreranno le fotografie di dieci, cento, mille vittime innocenti che non hanno ancora avuto giustizia.

«Ci saranno i "fantasmi" che si vogliono dimenticare – dice Torquato Secci, presidente dell'associazione dei familiari delle vittime della strage di Bologna – per ricordare che esistiamo. Da ventun anni attendiamo giustizia, ma quel palazzo non ci risponde e non si muove. Non sente, non vuole sentire e anzi fa di tutto per allontanare la luce».

Oltre ai familiari delle vittime di stragi e attentati, ci sarà anche la Federazione giovanile comunista. Il segretario della Fgci, Gianni Cuperlo, nell'esprimere adesione e sostegno alla manifestazione silenziosa, dice che «è un altro pezzo di società civile, colpita negli affetti più cari dalle trame e dai delitti di questi anni, che dichiara di non tollerare più altri silenzi e omissioni».

«Il nostro silenzio – dice Torquato Secci – è un silenzio di condanna, un silenzio pieno di rimproveri,di rammarichi e di parole severe e cattive, sì anche cattive che rivolgiamo a chi ci costringe ancora una volta a scendere in piazza. Per chi ha depistato e coperto anche coi segreti di Stato i delitti tremendi che avrebbero già nomi e cognomi. Non si può accettare un colpo di spugna sul passato. Non si può parlare di fantasmi ed essere orgogliosi dell'esistenza si un servizio segreto parallelo. Con noi, familiari delle vittime delle stragi fasciste ci saranno i gruppi «Società civile» e «Antiochis», ovvero i familiari degli uccisi in Sicilia dalla mafia e dalle collusioni. Il nostro silenzio sarà molto eloquente e pieno di parole che pretendono la verità. Quel palazzo, come sempre, non ci risponderà e resterà sempre più vuoto».

La Fgci rispetterà quel silenzio. «Saremo – dice Cuperlo – nel pieno rispetto dell'autonomia e della forza morale dei promotori di questo appuntamento, al loro fianco per confermare non solo la nostra solidarietà, ma anche l'impegno a proseguire la nostra battaglia per la rifondazione della politica. Continueremo a raccogliere firme per le dimissioni dell'onorevole Giulio Andreotti e rilanciamo, anche oggi da questa piazza, una campagna per l'esclusione dalle amministrazioni pubbliche di tutti i personaggi inquisiti per i rapporti con le organizzazioni criminali».

Ieri pomeriggio, una delegazione dei familiari delle vittime di stragi e attentati è stata ricevuta dal presidente della Camera, onorevole Nilde Iotti. Oggi si riuniranno tutti insieme. Le donne del gruppo di Antiochia porteranno sul petto le fotografie del figlio o del marito, mentre le 85 vittime della strage di Bologna saranno su decine di manifesti che ognuno dei familiari porterà.

Stragi e caso Gladio A Bologna summit di magistrati

DALLA NOSTRA REDAZIONE
GIGI MARCUCCI

BOLOGNA. Un summit sulle pagine più nere della repubblica si è svolto ieri mattina a Bologna. Protagonisti i magistrati titolari delle inchieste su fatti di terrorismo ed eversione, dalla strage di Peteano a quelle di Ustica e del 2 agosto 1980. Per alcune ore sono rimasti seduti intorno allo stesso tavolo i giudici Rosario Priore e Giovanni Salvi (Ustica), Libero Mancuso e Leonardo Grassi (2 agosto), Pierluigi Vigna (P2 e attentati in Toscana), Felice Casson (Peteano e Gladio). «E' stato un incontro tra vecchi amici», hanno scherzato i magistrati. Ma le connessioni tra i vari procedimenti sono numerosi. I magistrati di Firenze, Roma e Venezia avrebbero prelevato alcuni documenti relativi alla strage del 2 agosto, per cercare nuovi collegamenti con indagini in corso.

L'Espresso 6 MAGGIO 1990

STRAGE DI USTICA A dieci anni di distanza si dividono i periti ufficiali, e si allontana la soluzione del giallo

Bomba a comando

di Pierluigi Ficoneri e Mario Scialoja

Con l'avvicinarsi del decimo anniversario della strage di Ustica (27 giugno 1980), le possibilità di arrivare alla verità sembrano allontanarsi. Da qualche mese l'Aeronautica militare, su cui pesano le responsabilità di reticenza, occultamento e manipolazione, individuate dalla Commissione parlamentare per le stragi e ipotizzate dalla stessa magistratura, è passata al contrattacco e sta preparando la propria assoluzione. A sorpresa ha sfoderato un asso nella manica: un documento della Selenia (industria elettronica che lavora soprattutto per l'Aeronautica) che potrebbe rimettere in discussione la lettura di alcuni dati del radar di Ciampino riguardanti lo scenario dell'abbattimento del Dc 9 Itavia.

Dal canto loro, i 5 periti nominati dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli, stanno per consegnare il supplemento di perizia col quale dovrebbero rispondere alla domanda: quale fu il missile che colpì l'aereo? Ma anziché andare avanti, stanno facendo marcia indietro. Nel marzo 1989, dopo 5 anni di studi, la Commissione peritale aveva concluso all'unanimità che ad abbattere il Dc 9 non poteva essere stato che un missile. Adesso invece, non solo non è in grado di rispondere alla domanda del magistrato, ma si trova spaccata in due. Mentre gli ingegneri Leonardo Lecce, Ennio Imbimbo, e Vincenzo Migliaccio continuano a confermare i risultati raggiunti un anno fa, il presidente della Commissione Massimo Blasi, e Raffaele Cerra, tornano sui propri passi e reintroducono la possibilità che a causare la sciagura possa essere stata una bomba a bordo dell'aereo.

Come si è potuti arrivare a tale sorprendente inversione di marcia? Nel gennaio scorso, il colonnello Roberto Di Marco, perito di parte per gli ufficiali dell'Aeronautica coinvolti nell'inchiesta di Bucarelli, nonché tra i responsabili della Selenia per il progetto missilistico Spada-Aspide, presenta agli esperti della Commissione Blasi un nuovo documento. In questo vengono indicati i valori di taratura dell'estrattore Selenia del radar Marconi di Ciampino in vigore la sera del disastro. L'estrattore è quel congegno che combina i dati di vari radar fornendone una media bilanciata, valida per la lettura finale; la sua regolazione influenza le modalità di identificazione di un oggetto volante. La taratura indicata nel documento è dai tecnici considerata "anomala", ma va accettata perché tale da poter rimettere in discussione l'individuazione certa di quei "plots" che erano stati attribuiti al caccia sconosciuto che si avvicinò al Dc 9 da ovest come per una manovra di attaco. I segnali radar che compaiono nei momenti successivi all'esplosione potrebbero essere causati da frammenti dell'aereo di linea. Quanto ai segnali attribuiti al caccia che compaiono prima dell'incidente potrebbero, secondo la nuova lettura, risultare «segnali spurii» dovuti a un ipotetico disturbo elettronico.

Come mai questo documento appare con 10 anni di ritardo? Come mai i tecnici Selenia forniscono questi importanti dati solo nel momento in cui servono alla difesa di imputati appartenenti all'Arma azzurra? A tali domande, per ora, non c'è risposta. I periti nominati dal giudice fanno notare che, nel corso degli anni passati, sono state fornite loro 5 o 6 versioni diverse. Ed è quantomai strano che i tecnici della Selenia abbiano comunicato di voler modificare solo adesso una taratura inusuale mantenuta però dal 1980 ad oggi.

La stranezza di questo documento Selenia, che in un primo tempo era stato comunicato con semplici foglietti dattiloscritti senza intestazione e senza firma, non è passata inosservata ai periti della Commissione Blasi. E le posizioni si sono diversificate. I professori Lecce, Imbimbo e Migliaccio sostengono che, anche prendendo per buona l'indicazione di taratura fornita dalla Selenia, le loro conclusioni non cambiano: ossia l'aereo Itavia venne colpito da un missile e l'analisi delle tracce registrate da Fiumicino continua ad essere tale da indicare la presenza di un velivolo sconosciuto vicino al Dc 9 colpito.

Di questa divergenza sull'interpretazione dei dati, i 5 periti hanno informato nelle settimane scorse il giudice Vittorio Bucarelli. Il quale ha chiesto loro di aspettare il risultato di un'ultima serie di analisi, e tornare da lui per decidere il da farsi. Cosa accadrà? O i periti riusciranno a mettersi d'accordo in extremis, oppure la diversità di opinioni rimarrà e il magistato dovrà ricevere una perizia "composita", con delle parti comuni ed altre che presentano conclusioni divergenti.

Comunque vadano le cose, non si prepara un futuro roseo per l'inchiesta. La magistratura ha indagato per più di 6 anni praticamente a vuoto. Poi, col recupero del relitto in fondo al mare e le conclusioni della perizia Blasi l'anno scorso, l'accertamento dei fatti sembrava essere in dirittura d'arrivo. Adesso arriva un nuovo "alt". Peggio, una "marcia indietro". ■

L'Espresso 27 MAGGIO 1990

Reparto insabbiatori

di Pierluigi Ficoneri

Per gli esponenti della Democrazia cristiana, la riunione di martedì 15 maggio alla Commissione parlamentare per le stragi era una di quelle ad alto rischio. Non solo si sarebbe dovuto decidere se inviare o no al Parlamento le risultanze delle indagini sulla tragedia di Ustica (con rilievi pesanti sulle negligenze dell'Aeronautica militare), ma la Commissione avrebbe dovuto occuparsi anche di un altro caso scottante e mai completamente chiarito: il rapimento dell'assessore napoletano Ciro Cirillo da parte delle Brigate rosse nel 1980. All'ordine del giorno dell'assise di San Macuto, figurava infatti la richiesta di convocare, come testimoni, alcuni politici coinvolti nell'inchiesta giudiziaria sul sequestro e la liberazione dell'assessore democristiano: Antonio Gava, Flaminio Piccoli, Francesco Patriarca. Ce n'era dunque a sufficienza, per la Dc, perché quella riunione non arrivasse a conclusione. E così è stato. Al momento delle decisioni l'ufficio di presidenza è rimasto senza il numero legale per l'improvvisa assenza dei componenti democristiani Pierferdinando Casini ed Enzo Nicotra, e del socialista Andrea Buffoni.

«Un vero colpo di mano», spiega il comunista Antonio Bellocchio componente dell'ufficio di presidenza della Commissione. «Una manovra ostruzionistica architettata dalla Dc per raggiungere un duplice obbiettivo: far slittare il caso Gava-Cirillo e insabbiare definitivamente l'inchiesta su Ustica. Un piano preordinato, non certo casuale». Piccato, Casini ribatte: «E' una vergognosa speculazione politica. Avevo un impegno urgente a piazza del Gesù al quale non potevo rinunciare». Per l'esponente democristiano, dunque, dietro la sua assenza non si nasconde alcun machiavello.

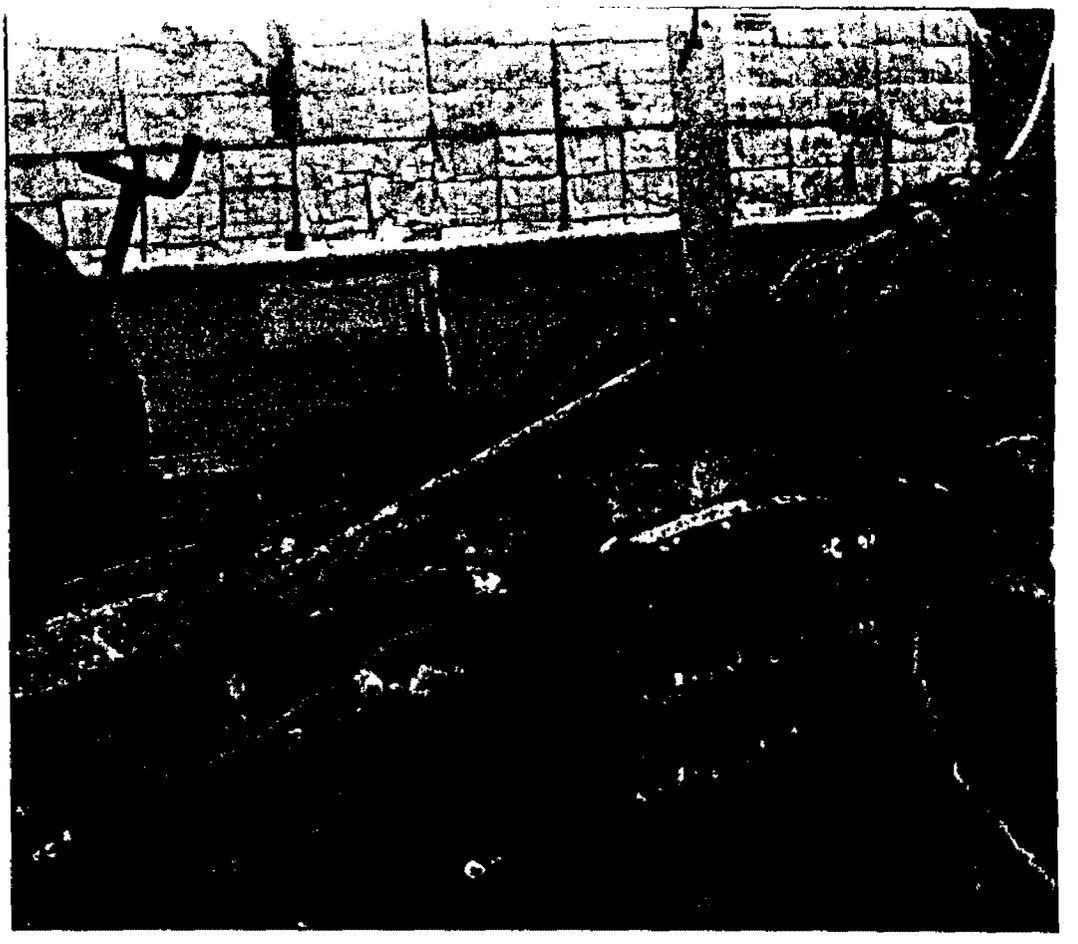
Ma a smentirlo ci pensano gli altri due "disertori" dell'ufficio di presidenza, il dc Nicotra e il socialista Buffoni. Dice il primo: «Non potevamo accettare passivamente le accuse rivolte all'Aeronautica dal senatore Libero Gualtieri. Nella riunione di martedì il presidente, inaspettatamente, ha riaperto la polemica con una relazione nella quale ha inserito quattro punti completamente nuovi che esigono un ulteriore approfondimento. Gualtieri ha chiesto di far luce sui collegamenti tra il sistema di difesa italiano e quello internazionale; di chiarire la storia del finanziamento e del recupero del relitto del Dc9; di indagare sull'"interessamento" del Servizio segreto militare nelle varie fasi dell'inchiesta giudiziaria, e di accertare quali furono realmente le operazioni di soccorso avviate nella notte del 27 giugno 1980». «Non potevamo consegnare al Parlamento richieste di tale importanza», spiega Buffoni, «senza un ulteriore approfondimento in Commissione. Così ci siamo consultati e abbiamo deciso di disertare la convocazione di Gualtieri».

Fin qui la spiegazione dell'assenza da parte dei due esponenti della Commissione. Si sarebbe trattato, in sostanza, di un ostruzionismo "ragionato" sulle conclusioni «del tutto nuove e impreviste» cui è pervenuto Gualtieri nella inchiesta parlamentare sulla tragedia di Ustica. Ma è una spiegazione che non convince i rappresentanti comunisti e della Sinistra indipendente. Commenta Sergio De Julio: «Nel documento Gualtieri non c'è assolutamente nulla di nuovo. Le conclusioni del presidente sono coerenti con la sua relazione. Nella prima stesura il documento aveva innescato più di una polemica. Di fronte a una prima parte rigorosa sulle disfunzioni dell'Aeronautica militare e degli altri organi di Stato coinvolti nell'inchiesta, ce n'era una seconda nella quale si perveniva a delle conclusioni "ridicole". Tanto che si era addirittura ipotizzato che il documento fosse stato scritto da due mani diverse. Invece era solo il risultato, chiaro, delle pressioni politiche che il presidente aveva dovuto subire. Stavolta le conclusioni sono perfettamente in linea con l'analisi. E le accuse nei confronti dell'Aeronautica militare sono più penetranti».

Secondo De Julio, però, tutto questo non può bastare a giustificare l'ostruzionismo messo in atto da democristiani e socialisti. «Il fatto è», spiega l'esponente della Sinistra indipendente, «che martedì scorso con la vicenda di Ustica e con il caso Gava-Cirillo per la Dc si era creata una miscela esplosiva. Nella riunione dell'ufficio di presidenza di due settimane fa proprio la Dc, con Pierferdinando Casini, si era opposta alla proposta di procedere sul caso Cirillo all'audizione di Gava, Piccoli e Patriarca. E non è neppure un mistero che dc e socialisti insieme vogliono bloccare l'inchiesta parlamentare su Ustica almeno fino alla conclusione di quella giudiziaria».

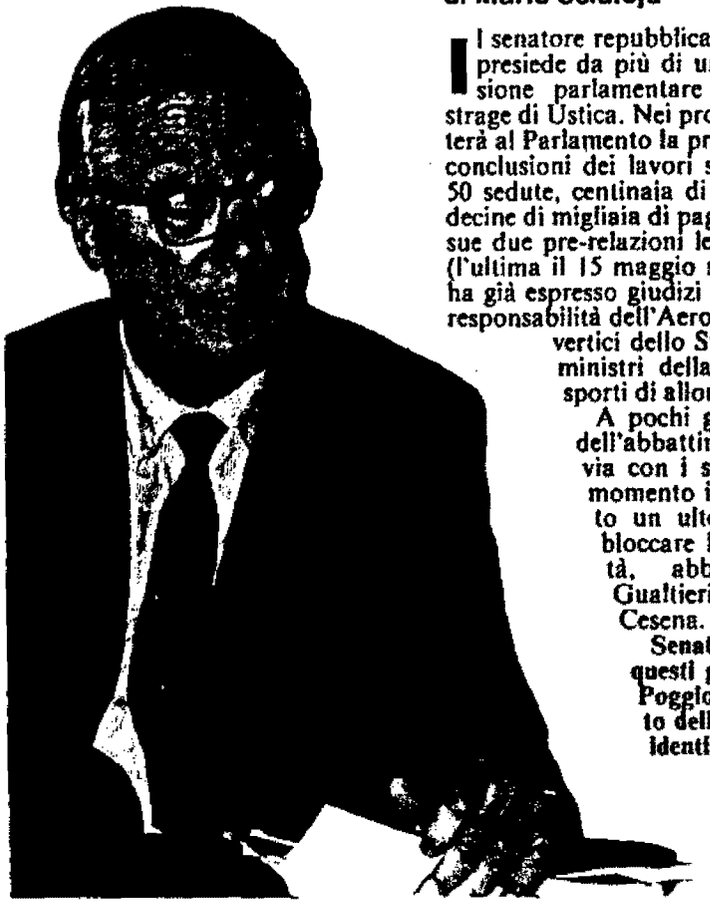
Riuscirà l'offensiva ostruzionistica della Dc a chiudere nell'armadio gli scheletri del caso Cirillo e della tragedia di Ustica? Una prima reazione arriva proprio dall'interno della Commissione stragi: i componenti comunisti e della Sinistra indipendente hanno chiesto al presidente Gualtieri di riconvocare al più presto la Commissione «per battere», afferma il documento, «il perverso disegno della Dc». ■

USTICA
I militari? Hanno disperso le prove e nascosto i documenti. I politici? Alcuni conoscono la verità. Parla Libero Gualtieri, presidente della Commissione stragi



Il lungo inganno

di Mario Sciaioja



Il senatore repubblicano Libero Gualtieri presiede da più di un anno la Commissione parlamentare di inchiesta sulla strage di Ustica. Nei prossimi giorni presenterà al Parlamento la prima relazione con le conclusioni dei lavori sinora svolti: più di 50 sedute, centinaia di testimoni ascoltati, decine di migliaia di pagine di verbali. Nelle sue due pre-relazioni lette in Commissione (l'ultima il 15 maggio scorso) il presidente ha già espresso giudizi precisi e severi sulle responsabilità dell'Aeronautica militare, dei vertici dello Stato Maggiore e dei ministri della Difesa e dei Trasporti di allora.

A pochi giorni dal decennale dell'abbattimento del Dc9 Itavia con i suoi 81 morti, e nel momento in cui viene compiuto un ulteriore tentativo per bloccare la ricerca della verità, abbiamo intervistato Gualtieri nella sua casa di Cesena.

Senatore, si è scoperto in questi giorni che il radar di Poggio Ballone ha registrato delle tracce di aerei non identificati vicini al Dc 9 Itavia abbattuto: cosa ne deduce?

«E' una conferma del fatto che le indicazioni fornite dall'aeronautica sui radar "interessati all'evento" erano false: avevano parlato solo di Marsala e Licola mentre invece esistono almeno altri 5 o 6 centri attivi in zona. Inoltre le tracce registrate da Poggio Ballone non risultano sui nastri di Marsala: una riprova che questi tracciati, rimasti lungo tempo nelle mani dei militari prima di venir consegnati agli inquirenti, sono quanto mai sospetti».

Due periti giudiziari hanno modificato le conclusioni alle quali erano arrivati dopo cinque anni di ricerche e ripropongono, senza nessun elemento di prova, l'ipotesi della bomba: come giudica questo fatto?

«Sono sconcertato. Le cose non devono assolutamente andare a finire così. Comunque, proprio alla luce di tale episodio, assume maggior rilievo la tesi che ho già esposto nelle mie due pre-relazioni. E cioè che ci vuole una nuova precisa legge per regolamentare la formazione delle Commissioni di inchiesta e dei collegi peritali: non è concepibile che in questi organismi inquirenti possano entrare pesantemente degli interessi di parte».

Si riferisce anche al collegio peritale pre-

sieduto dal professor Massimo Blasi?

«Certamente. Bisognerebbe capire come è potuto succedere che in questo collegio si siano inseriti tre esperti legati alla Selenia, e quindi ai militari. Persone che squilibrano la commissione e che, a mio avviso, non dovevano interferire».

La Selenia ha aspettato 10 anni per far sapere che il radar di Fiumicino aveva una taratura diversa da quella ritenuta valida sino a tre mesi fa: una "variazione" che ha permesso agli ingegneri Massimo Blasi e Raffaele Cerra di rimettere in discussione la lettura dei tracciati radar e di rimangiarsi le precedenti conclusioni. Come è potuta accadere una cosa simile?

«Questo è proprio quello che il magistrato dovrebbe accertare. E dovrebbe anche chiarire come mai dei periti portatori di interessi di parte abbiamo potuto interferire con il lavoro degli esperti nominati dal tribunale».

Secondo lei l'inchiesta giudiziaria su Ustica è ormai segnata? Si va verso l'archiviazione?

«No, ed è un no che voglio dire con forza. Spero ci siano ancora delle possibilità. Magari applicando dei provvedimenti legislativi speciali. Bisogna sbloccare la scadenza del 24 ottobre, data in cui l'istruttoria dovrebbe chiudersi. Anche il presidente Francesco Cossiga ha detto che per una strage non vi deve essere la possibilità di archiviare: e spero che Cossiga saprà fare qualcosa per risolvere il problema».

Il recupero dei resti del Dc 9 Itavia. Nella pagina accanto: Libero Gualtieri. Qui sotto: il radar militare del centro di Marsala

Se, malgrado tutto, il giudice istruttore Vittorio Bucarelli decidesse di archiviare il caso Ustica...

«Sarebbe una tragedia per il rispetto della verità, e un colpo assai grave per la credibilità delle nostre istituzioni, e della Giustizia in particolare».

L'obiettivo della Commissione da lei presieduta è di chiarire se vi è stato nel corso dei 10 anni di indagini da parte dei poteri pubblici e degli organi di vigilanza «un'attività in qualche modo censurabile». Questa "attività censurabile" c'è stata?

«Si che c'è stata. Come ho già esposto in Commissione, in questi 10 anni è mancato un sostanziale aiuto dei poteri dello Stato e delle istituzioni militari a chi aveva il compito di indagare. In particolare da parte dell'Aeronautica sono stati messi in atto dei meccanismi che hanno ostacolato la verità».

Può essere più esplicito?

«L'Aeronautica per anni ha taciuto cose che sapeva: come, per esempio, il ruolo del centro di difesa aerea di Martinafranca. Ha dichiarato cose non vere: come il fatto che alcuni radar militari, per esempio quello di Siracusa, non fossero operativi mentre invece lo erano, e come la storia dei coni d'ombra dei monti Epomeo e Pellegrino che interferivano sui radar di Marsala e Licola, mentre i coni non esistono quando gli aerei volano a più di 12 mila piedi. Ha distrutto delle prove importanti come il registro DA1 di Licola e decine di altri fascicoli e nastri. Ha fornito agli inquirenti dei documenti manipolati, come l'organigramma della sala radar di Marsala la sera del disastro».

Cosa significa tutto ciò?

«E' un insieme di fatti gravi che significano che si è voluto impedire alle commissioni di inchiesta e ai magistrati di compiere il loro lavoro. Insomma, l'Aeronautica ha sempre saputo che la questione Ustica era aperta: non poteva quindi disperdere le prove, nascondere o distruggere la documentazione. L'inchiesta su Ustica è stata svuotata dall'interno. Questo è ciò che ritengo inaccettabile e penso che costituisca una responsabilità oggettiva».

Lei indicherà con nome e cognome le persone a cui ritiene si debbano addebitare delle responsabilità?

«L'ho già fatto in Commissione, cominciando dal generale Lamberto Bartolucci e dall'ammiraglio Giovanni Torrisi, ri- ▶▶

Imperizie di parte

In un paese appena più serio del nostro lo scandalo sarebbe grande e i due periti giudiziari che hanno modificato le conclusioni delle loro analisi senza l'appoggio di una seria motivazione oggettiva rischierebbero di essere sottoposti ad approfondita indagine. Perché l'ingegnere Massimo Blasi, professore all'Università di Napoli, e l'ingegnere Raffaele Cerra, dirigente della Selenia, non solo sulla base dei nuovi dati di taratura del radar di Fiumicino forniti dalla Selenia stessa (con 10 anni di ritardo) hanno deciso che i "plots" che appaiono vicino al Dc9 che sta per esplodere non appartengono a un caccia in manovra di attacco; ma, compiendo un salto logico quantomai ardito, concludono che, visto che il caccia non c'è più, non c'è più neanche il missile e si può tranquillamente tornare «all'ipotesi di un'esplosione interna all'aereo». Leggasi "bomba".

Come si è potuto arrivare a questo voltafaccia? Quando nel settembre scorso il giudice istruttore Vittorio Bucarelli ha incaricato il gruppo dei cinque periti giudiziari, presieduto da Blasi, di procedere a un supplemento di perizia (per individuare il tipo di missile che colpì il Dc9) Cerra propose di ricorrere alla collaborazione di tre esperti in radar sostenendo che non ve ne erano in Italia altri di paragonabile competenza: Ennio Giaccari, Sergio Pardini, Gaspare Galati, tutti legati professionalmente alla Selenia, ditta che trae il 57 per cento dei suoi incassi da forniture per l'Aeronautica militare. E improvvisamente quelli della Selenia tirano fuori un documento di due paginette in cui si indicano dei dati di taratura del radar di Fiumicino (l'unico che ha registrato le tracce del D9 e del caccia che lo avvicinò) diversi da quelli sino ad allora considerati. Sulla base di tali dati Giaccari, Pardini e Galati producono uno studio in cui sostengono che due dei tre segnali radar attribuiti al caccia misterioso sono «falsi echi» e che uno appartiene a un pezzo del Dc9 in caduta.

Blasi e Cerra sposano interamente le tesi dei tre periti "ausiliari". Mentre gli altri periti giudiziari, Ennio Imbimbo, Mariano Migliaccio e Leonardo Lecce compiono nuovi studi e accertamenti che li portano non solo a confermare le loro precedenti conclusioni (il caccia che si avvicina all'aereo di linea c'è e il Dc9 viene colpito da un missile), ma a raggiungere risultati più documentati. I tre, per esempio, sono ricorsi anche alla collaborazione del professor Dalle Mese, docente all'Università di Pisa, il quale confuta le analisi dei periti Selenia e sostiene che anche in presenza dei nuovi dati di taratura i "plots" che appaiono vicino al Dc9 non possono che appartenere ad un caccia «in manovra di attacco».

Ma la cosa più sorprendente è che i due periti "negatori", Blasi e Cerra, ripropongono l'ipotesi dell'esplosione interna cancellando pagine intere di prove dell'esplosione esterna che loro stessi avevano sottoscritto non più tardi di un anno fa. Dalla presenza del Tnt e del T4, componenti tipiche degli esplosivi per missili, alla carlinga bucata dall'esterno verso l'interno, alle schegge metalliche di parti esterne dell'aereo trovate nei sedili, ad un frammento di metallo diverso che potrebbe appartenere al missile stesso.

M. Sc.

Il giudice istruttore Vittorio Bucarelli

spettivamente capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica e della Difesa all'epoca del fatto. E ho parlato anche del ruolo dell'ex ministro della Difesa Lelio Lagorio e dell'ex ministro dei Trasporti Rino Formica. Credo che anche la magistratura dovrebbe occuparsi di queste responsabilità».

Allora lei non ritiene sufficiente l'iniziativa del magistrato che ha messo sotto inchiesta solo qualche ufficiale dei centri radar di Marsala e Licola?

«Ritengo che la magistratura avrebbe dovuto aprire un'inchiesta più ampia».

In Commissione ha dichiarato che uno dei punti che rimangono da chiarire è la storia del recupero del Dc9 perché un terzo dell'aereo è rimasto in fondo al mare, ed è proprio la parte che sarebbe stata colpita...

«E' vero. Quando abbiamo interrogato il generale del servizio segreto militare Pasquale Notarnicola lui ha detto queste testuali parole: "La verità è stata lasciata in fondo al mare". D'altra parte ci sono dei documenti del Sismi che spiegano che la ditta Ifremer che ha effettuato il recupero è legata attraverso il comandante Cousteau ai servizi segreti francesi. Anche su questo argomento i magistrati hanno un dossier e dovrebbero indagare».

Dopo aver dedicato tanto tempo e tanto lavoro al mistero Ustica si è fatto un'idea di ciò che è avvenuto in cielo la sera del 27 giugno 1980?

«Onestamente non un'idea precisa. Mi sono fatto l'opinione che è successo qualcosa che non doveva accadere. E che questo "qualcosa" ha creato gravi problemi nazionali e internazionali».

Secondo lei quante persone in Italia sanno veramente cosa è successo?

«Non moltissime, altrimenti il segreto non terrebbe da 10 anni. Ma tra queste poche persone ci dovrebbero anche essere i politici che avevano la responsabilità istituzionale dei settori di vigilanza».

Quando si concluderanno i lavori della Commissione?

«Una prima parte si deve concludere entro un mese con la trasmissione della prima relazione al Parlamento. Poi, se passerà la proposta di continuare ad indagare sugli aspetti non ancora chiariti, faremo un'altra serie di audizioni».

Quali punti considera ancora da approfondire?

«Bisogna meglio chiarire il coinvolgimento dei servizi di sicurezza in tutta la vicenda, e a chi hanno passato le loro eventuali informazioni. Bisogna cercare di sapere cosa ha visto e registrato la rete radar della difesa aerea Nato. E rimane da capire se il Mig libico ritrovato in Sila 20 giorni dopo la tragedia di Ustica abbia qualcosa a che vedere con l'abbattimento del Dc9». ■

Notte di caccia

Nessun aereo militare era in volo, sostiene l'aeronautica. Ma un perito ne conta almeno nove. In assetto di guerra.

GIUDICI. *Giorgio Santacroce (a sinistra) e Vittorio Bucarelli*

Su un punto i vertici dell'aeronautica militare italiana sono stati, per dieci anni, molto fermi: quella sera del 27 giugno del 1980, quando tra Ponza e Ustica esplose e cadde in mare il Dc9 Itavia con 81 persone a bordo, «non c'è stata alcuna esercitazione militare». In linguaggio tecnico: «Prima e dopo l'incidente non c'erano velivoli aerotattici in volo». A dar man forte a questa tesi sono intervenuti gli americani, la cui portaerei Saratoga era in rada nel golfo di Napoli, che hanno sempre negato che anche soltanto uno dei loro caccia si sia levato in volo. E i francesi, che hanno escluso esercitazioni aeree o la presenza di una loro portaerei.

Paolo Miggiano, perito di parte civile, ha invece esaminato i tracciati del centro radar di Marsala e cinque bobine di registrazioni foniche fornite da Ciampino (tre), Palermo e Marsala, che contengono le comunicazioni di vari centri radar con aerei, quelle telefoniche tra i centri e quelle interfono, da una stanza all'altra, di Marsala. E ha scoperto che quei cieli erano affollatissimi di aerei militari impegnati in strane manovre, che alcune trascrizioni di tracce radar non sono corrette e che una traccia, con ogni probabilità, non è stata trascritta. Miggiano ha scoperto di più: era sufficiente ascoltare quelle bobine, in mano ai magistrati da ben dieci anni, per avere la prova che i tecnici del radar di Poggio Ballone, vicino a Grosseto, avevano seguito il Dc9 e si erano dati da fare dopo l'incidente. Nei tracciati del centro toscano, che i periti ufficiali del giudice istruttore Vittorio Bucarelli devono ancora esaminare, ci sarebbero le prove della presenza di un aereo guidacaccia di sorveglianza elettronica sopra Solenzara, base militare francese della Corsica, e di ben quattro caccia sul Tirreno.

L'evento più curioso accade al largo della costa meridionale della Calabria un'ora dopo la tragedia del Dc9, che scomparve dai radar pochi secondi prima delle ore 21. Miggiano lo legge semplicemente sui tracciati di Marsala. Nella perizia ufficiale non v'è traccia dell'evento per il semplice motivo che i periti hanno esaminato soltanto le trascrizioni dei minuti a cavallo dell'incidente. Ma sarà o no interessante capire le strane manovre di cinque caccia sulla Calabria in una sera nella quale ben tre Paesi dichiarano di non avere aerei militari in volo?

Il fatto. Alle 21.53 gli uomini del radar di Siracusa telefonano a Marsala per segnalare le coordinate della traccia LJ041, un aereo che a 36 mila piedi d'altezza percorre l'aerovia Ambra 1, la rotta tra Il Cairo e Parigi che passa sulla punta sud della Calabria, Ponza, l'Elba e Torino. La sigla LJ041 ha questo significato: LJ è l'area in cui la traccia appare, il sud della Calabria, 41 è la zona di memoria (entry) del computer che registra quel volo e zero è il numero radar del volo. Alle 21,55 Siracusa ritelefona a Marsala. «Allora quel volo è zombie?» chiede («zombie» sta per aereo nemico). «Boeing» risponde Marsala, ma il volo viene ugualmente classificato con il codice 56, vale a dire nemico. In realtà, quell'aereo è un Boeing 707 dell'Egypt Air e l'Egitto non è un Paese nemico della Nato.

Alle 22,01 scoppia un pandemonio. Sul radar di Marsala appaiono cinque tracce, immediatamente registrate come AM 202, 203, 204, 205, 206. Sono cinque caccia in manovra, tutti senza il codice del «trasponder», un meccanismo che permette automaticamente di registrare a terra il codice dell'aereo e la quota. «Delle due l'una» spiega Miggiano. «O il trasponder fu disattivato, e allora quei caccia non volevano farsi riconoscere. Oppure il codice è stato poi tolto dai tabulati tratti dai nastri». Da dove potevano venire? «O c'era una portaerei al largo della Calabria o sono decollati da Sigonella o da Gioia Del Colle, da basi Nato, americane o italiane».

Che cosa fanno quei cinque caccia attorno al Boeing egiziano? Risponde Miggiano: «Parrebbe quasi che lo vogliano proteggere. Da chi? Occorre ricordare che, nello stesso momento, su Ambra 13 e sulla rotta Tripoli-Ponza-Roma volava un Boeing 727 dell'Alitalia. I caccia, forse, volevano proteggere quel volo italiano. In pericolo perché? Un'ora prima era caduto il Dc9 Itavia. Tre dei cinque periti ufficiali vedono sul Tirreno un caccia che lancia un missile e fugge verso est, verso la Calabria. E un aereo libico (che potrebbe aver avuto a bordo Gheddafi?), in volo sempre su Ambra 13 verso nord, giunto alla costa sud della Sicilia, vira secco verso est di 90 gradi e si dirige presumibilmente verso Malta. Il cielo calabrese era affollato e pericoloso, quella sera. E qualcuno lo sapeva».

CORRADO INCERTI

ALBERTO ROVERI

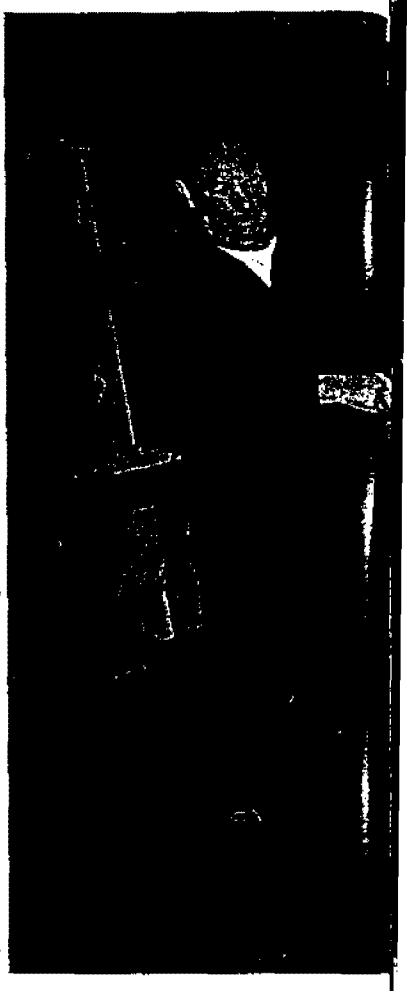
ANTOZZI/DOUBLE'S

GENERALI. *Lamberto Bertolucci (sopra) e Franco Pisano*

USTICA Bucarelli e Santacroce, i due magistrati che indagano sulla strage del Dc9, hanno fatto fino in fondo il loro dovere? Lo deciderà il Csm

Inchiesta colposa

di Pierluigi Ficoneri e Mario Sclaloja



Finalmente. Anche se con anni di ritardo, qualcuno si è accorto che l'inchiesta della magistratura sulla strage di Ustica segnava il passo e girava in tondo. Così, su richiesta del socialista Dino Felisetti, il Consiglio superiore della Magistratura ha affidato alla sua prima Commissione referente l'indagine preliminare sull'esistenza di "responsabilità" da parte del giudice istruttore Vittorio Bucarelli e del sostituto procuratore Giorgio Santacroce. Difficile prevedere il livello di severità che la Commissione saprà adottare. Si tratta, comunque, di un ulteriore segnale di allarme sulla complessa vicenda di Ustica.

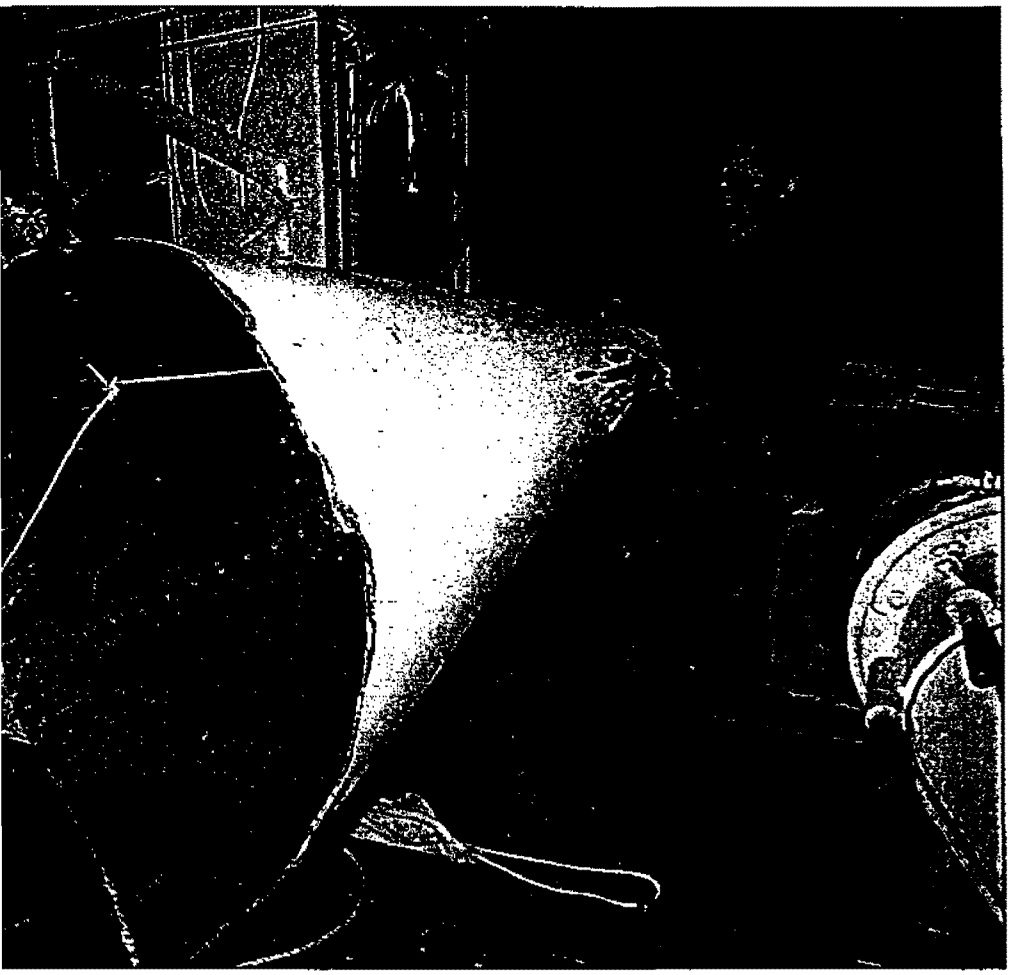
A 10 anni dal dramma, quasi tutti hanno capito che il mistero che avvolge l'abbattimento dell'aereo Itavia, con le sue 81 vittime, copre un qualche "interesse di Stato", nonché intrighi internazionali ritenuti inconfessabili. «Questo incidente copre qualcosa di più importante dell'incidente stesso», si è deciso ad ammettere lo stesso ministro Rino Formica, all'epoca responsabile del dicastero dei Trasporti. Figuriamoci se questa "verità" non è stata recepita dai magistrati che da molti anni conducono le indagini.

L'inchiesta sul giallo di Ustica sembra essere stata condizionata da molti timori ed esitazioni. Di fronte alla diga anti-verità eretta dai servizi di sicurezza e dall'Aeronautica militare, spesso i magistrati non hanno opposto sufficienti iniziative e fermezze. Hanno perso tempo, accettato informazioni senza verifica, preso per buone spiegazioni inaccettabili. E il più delle volte si sono mossi solo dopo aver ricevuto impulsi dall'esterno.

Vediamole, dunque, le "colpe" di questi due magistrati. I quali però, e questo va detto, sono stati lasciati soli a gestire un compito delicato che avrebbe richiesto la forza di un pool di inquirenti.

LE CARTINE DIMENTICATE. E' recentissima la notizia che le cartine dei rilevamenti radar della base di Poggio Ballone (Grosseto) riguardanti la sera del 27 giugno 1980, in mano dei magistrati già due settimane dopo il disastro, sono state "dimenticate" nei cassetti fino a pochi giorni fa. Questi documenti sono stati mandati una prima volta, il 13 luglio '80, al sostituto procuratore che condusse le indagini a Palermo, Aldo Guarino. Una seconda volta, nell'agosto '88, il giudice Bucarelli riceve gli stessi rilevamenti dal comandante di Poggio Ballone. Infine, una terza volta, il 3 novembre '89, il giudice istruttore chiede di nuovo l'acquisizione degli stessi documenti. Malgrado ciò, questi tracciati radar non sono stati forniti all'esame della commissione peritale guidata dal professor Massimo Blasi. Ed è probabile che se i cinque esperti li avessero avuti a disposizione, le loro conclusioni avrebbero potuto essere più univoche.

Non è tutto. Bucarelli e Santacroce non hanno svolto ricerche per rintracciare i nastri originali delle registrazioni radar di Poggio Ballone che, se non manipolati, avrebbero potuto rappresentare un tassello fondamentale per la ricostruzione dello scenario della battaglia aerea che coinvolse il Dc9. Infine i magistrati, pur avendo a disposizione l'elenco dei radaristi in servizio nella base toscana quella sera, non li hanno ancora chiamati a deporre.



LE BUGIE ACCETTATE. La lista delle incertezze e delle approssimazioni nell'acquisizione delle prove è lunga e comincia dalle prime indagini. Gli ordini di sequestro sono subito incompleti e imprecisi, e i magistrati non controllano il buon esito delle operazioni. Nel luglio '80, il giudice istruttore di Palermo Guarino e il sostituto procuratore Santacroce, chiedono il sequestro giudiziario di tutte le registrazioni radar e foniche riguardanti la sera del disastro. Il centro radar civile di Fiumicino fornisce le registrazioni che serviranno per tutte le ricostruzioni e le analisi effettuate fino ad oggi. L'Aeronautica, invece, comincia il suo balletto di reticenze e di inganni. Dopo un colloquio riservato tra il giudice Santacroce e il generale Zeno Tascio, capo del servizio informazioni dell'Aeronautica, i militari dichiarano ai magistrati che gli unici radar "operativi" nella zona dell'evento erano quelli di Licola e di Marsala. E Santacroce, senza verifiche, prende per buona l'indicazione. Si tratta di una bugia: i radar della "difesa aerea fianco sud" che avrebbero dovuto vedere erano almeno altri 5: Siracusa, Otranto, Iacotenente, Martinafranca, Sigonella. Senza calcolare l'importanza delle informazioni che avrebbero potuto fornire anche i "centri di raccolta dati" come quello di Poggio Ballone.

SEQUESTRI E SEGRETI. I magistrati accettano anche che le registrazioni di Licola e Marsala rimangano nelle mani dell'Aeronautica per lungo tempo prima di venir consegnate. Nel luglio '80 il comandante del terzo Roc di Martinafranca, Romolo Mangani, scrive a Santacroce che le registrazioni radar contengono "segreti militari" la cui divulgazione può essere autorizzata solo dal "Difegabinetto" (ministero della Difesa). E Santacroce, invece di rivolgersi al ministro per ottenere l'esecuzione del sequestro, nulla fa. Permettendo così che il nastro di Marsala arrivi nelle mani degli inquirenti solo dopo 3 mesi e con il famoso "buco" di 8 minuti giustificato dalla pretesa esercitazione Synadex.

Quanto a Licola, il magistrato riceve, ed accetta, solo 5 foglietti contenenti alcune trascrizioni manuali dei tracciati radar che i periti giudiziari della commissione Blasi definiranno «segni di tracce radar ampiamente incomplete e manipolate che non contengono le caratteristiche di identità dei velivoli». Se gli inquirenti si fossero accorti dell'inaffidabilità di questi documenti senza lasciar passare otto anni, avrebbero potuto richiedere in tempo il registro originale Dal, contenente le registrazioni fonetico-manuali del radar di Licola, che l'Aeronautica dichiara essere stato distrutto nel settembre '84.

IL RECUPERO INCOMPLETO. I magistrati che dal 1983 avevano giudicato importante il recupero del relitto del Dc9 non hanno insistito per ottenere la «necessaria spesa di giustizia». Quando, solo nel 1986, il recupero viene deciso in seguito a pressioni del presidente Francesco Cossiga e dell'Associazione parenti delle vittime, il giudice Bucarelli affida l'operazione alla ditta Ifremer di Tolone. Una società che veniva indicata come legata ai servizi segreti francesi. Il sottomarino dell'Ifremer lascia in fondo al mare proprio la parte ▶▶

Nella pagina accanto: il giudice istruttore Vittorio Bucarelli che, dal 1984, conduce l'inchiesta

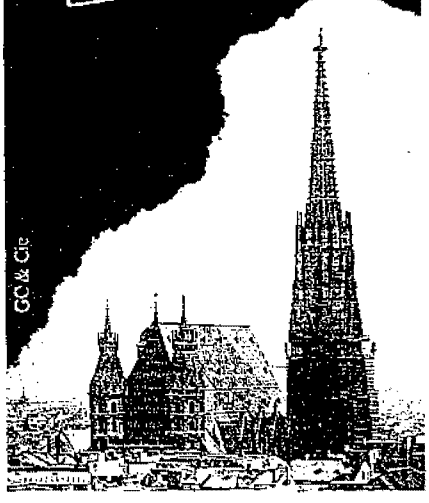
In alto: il recupero del relitto del Dc9 Itavia abbattuto nel cielo di Ustica

Vienna Vi presenta le ultimissime

Immagini D'ESTATE

"Immagini d'Estate" è la rivista che Vi parla di musica e teatro, musicals e mostre, di action e Heuriger. Ritirate gratuitamente la Vostra nuova copia presso gli uffici dell'Austrian Airlines oppure dell'Ente Nazionale Austriaco per il Turismo a Roma (tel. 06/481 46 58) o a Milano (tel. 02/869 35 32). Vienna – un'estate per tutti i gusti. Servus.

Vienna
Wien · Vienne · Viena · ウィーン



GC & Cie

Il sostituto procuratore della Repubblica di Roma, Giorgio Santacroce, che ha condotto l'istruttoria sommaria sul disastro di Ustica dall'80 all'84

della carlinga colpita dal missile.

IL TESTE DIMENTICATO. Nel 1986, e successivamente nel 1988, il giudice Bucarelli aveva raccolto la testimonianza del maresciallo Luciano Carico, presente nella sala radar di Marsala la sera della strage. E Carico aveva già detto ciò che sapeva: cioè che il radar militare aveva visto il Dc9 scomparire e che l'allarme era stato istantaneo. Ma il giudice inspiegabilmente ignora la clamorosa rivelazione. Non compie nessun accertamento. Non mette a confronto Carico con gli altri ufficiali che sostengono che Marsala nulla aveva visto e nulla sapeva. Fino al giugno '89 quando Carico, sentito come indiziato in presenza degli avvocati di parte civile, ripete le sue dichiarazioni ed esplode così il caso che fa saltare la versione dei fatti fornita dall'Aeronautica.

LE VOCI NEL CASSETTO. Nel materiale processuale acquisito dal giudice Bucarelli c'erano anche, e da molto tempo, i nastri delle conversazioni tra i radaristi di Ciampino e quelli di Marsala. Un materiale prezioso per la completezza delle indagini. Ma solo nel gennaio di quest'anno, e su espressa richiesta degli avvocati di parte civile, il magistrato romano si è deciso a tirarle fuori dal cassetto e ad ordinarne la trascrizione.

LE GERARCHIE ASSOLTE. Gli avvocati dei parenti delle vittime presentano nel maggio dell'anno scorso un'istanza a Bucarelli in cui chiedono di incriminare vari ufficiali dell'Aeronautica per «manipolazione, sottrazione e distruzione di prove». Il giudice istruttore accoglie la richiesta solo per 25 ufficiali dei centri radar di Marsala e Licola. Compiendo un salto logico ingiustificato non mette sotto inchiesta gli ufficiali di grado più elevato, gerarchicamente responsabili: come il generale Lamberto Bartolucci, capo di Stato maggiore dell'Aeronautica, il generale Marco Torrisi, capo di Stato maggiore della Difesa e il generale Zeno Tascio, capo del servizio informazione dell'arma azzurra. «Un'inspiegabile carenza dell'inchiesta giudiziaria», come l'ha giudicata anche il senatore Libero Gualtieri, presidente della Commissione parlamentare sulla strage di Ustica, il quale nelle sue prerelazioni non ha esitato ad enunciare la lunga lista delle "colpe" dei vertici militari.

I PERITI PENTITI. L'ultima scelta discutibile del giudice Bucarelli è della settimana scorsa: ed è quella di voler affidare la nuova perizia sui tracciati di Poggio Ballone ora riscoperti allo stesso gruppo di cinque periti di cui fanno parte gli ingegneri Massimo Blasi e Raffaele Cerra: gli esperti che, a sorpresa, hanno cambiato la loro versione dei fatti per riproporre l'ipotesi della bomba a bordo. Un voltafaccia "sospetto", dal quale gli altri tre periti si sono dissociati e che ha fatto chiedere agli avvocati di parte civile la ricusazione dei due "pentiti". ■

L'Espresso 1 LUGLIO 1990

CASO USTICA

Atto d'accusa

di Pierluigi Ficoneri e Mario Scialoja

Proprio in occasione del decennale della strage di Ustica (27 giugno 1980) il presidente della Repubblica, il presidente del Consiglio e il capo di stato maggiore della Difesa sembrano essersi dati appuntamento per esprimere giudizi all'unisono in dichiarazioni convergenti. Dopo l'introduzione di rito («...se qualcuno sa, parli... bisogna fare di tutto per arrivare alla verità in rispetto dei morti, dei vivi, del diritto...»), Francesco Cossiga, Giulio Andreotti e Domenico Corcione sono arrivati al succo del messaggio: lasciate lavorare la magistratura che è l'unica competente, hanno detto in sostanza, e non sollevate "polveroni" con inchieste parallele, perizie contrastanti, testimonianze contraddittorie.

Giusto e saggio suggerimento, almeno all'apparenza. Ma alla luce delle intricate situazioni che si sono create in questi ultimi tempi nell'ambito delle inchieste sull'abbattimento del Dc9 Itavia, in volo da Bologna a Palermo, queste inattese prese di posizione possono contenere anche significati meno ovvi, oppure precisi messaggi. «La magistratura è l'unica a darci motivo di speranza, perché non fa colpi di scena quotidiani e si muove come è legittimo e doveroso muoversi», ha dichiarato il nuovo capo di stato maggiore, generale Corcione. E Andreotti, rientrando a Roma da Trapani su un aereo dell'Aeronautica militare, ha detto ai giornalisti: «La questione di Ustica è affidata ai magistrati, il foro in cui va cercata la verità deve essere uno solo, perché altrimenti si moltiplicano gli accertamenti paralleli piuttosto che la ricerca obbiettiva della verità».

Affermazioni che, sorprendentemente, fanno eco a quelle pronunciate due giorni prima da Cossiga in visita a San Marino. Il discorso del presidente della Repubblica è stato articolato, ma quando ha toccato il ruolo della magistratura e le inchieste sul mistero di Ustica, si è fatto tagliente e deciso: «Mi auguro che ogni istituzione abbia il senso di responsabilità di comprendere quel che può e quel che non può fare. Chi ha da lamentarsi dei giudici ha gli strumenti giuridici per farlo nelle sedi appropriate. Il resto è confusione che non giova alla verità».

Vere e proprie bacchettate. Ma date a chi, esattamente? Ricordando ciò che è successo nei giorni precedenti, non è difficile rispondere. Su richiesta del socialista Dino Felisetti, il Consiglio superiore della magistratura aveva avviato un'indagine preliminare sull'operato dei giudici Vittorio Bucarelli e Giogio Santacroce che da anni, con deludenti risultati e discutibili comportamenti, conducono l'inchiesta sulla strage di Ustica. D'altra parte, il senatore repubblicano Libero Gualtieri, presidente della Commissione parlamentare per le stragi, aveva dichiarato all'"Espresso" (e per questa intervista è stato querelato dall'ex capo di stato maggiore dell'Aeronautica, Lamberto Bartolucci) la ferma intenzione di trasmettere al più presto al Parlamento la relazione sulla vicenda Ustica: Un documento che rappresenta una dura denuncia delle disfunzioni di alcuni organi dello Stato e delle gravi responsabilità dell'Aeronautica e dei servizi di sicurezza.

E allora le parole di Andreotti e Cossiga, che suonano come corale appoggio al lavoro dei magistrati inquirenti, appaiono una palese disapprovazione del tentativo di sottoporre l'operato dei giudici alla valutazione del Consiglio superiore della magistratura. Un tentativo che, peraltro, sembra già bloccato, vista la frettolosa richiesta di archiviazione avanzata dal consigliere Nino Abbate. Soprattutto il monito suona come indiretta, ma pesante presa di distanza dall'operato della Commissione di inchiesta voluta dal Parlamento, e dalle conclusioni prospettate dal presidente Gualtieri. Il lavoro della Commissione, infatti, è riuscito in un anno ad accertare fatti che vanno molto al di là dei risultati ottenuti dai magistrati. Proprio dalle sue sedute sono scaturite le rivelazioni più interessanti, come quella del capo del Sismi Fulvio Martini che ha accusato Francia, Inghilterra e Usa di non aver raccontato tutto ciò che sapevano sulla fine del Dc9 Itavia.

Non solo. Nella sua pre-relazione, Gualtieri sottolinea che oltre alle "colpe" dei militari non possono non esservi le re- ▶▶ sponsabilità di alcuni uomini politici. E in commissione stragi il socialista Salvo Andò ha detto che nella ricerca delle responsabilità «bisogna guardare più in alto, oltre i ministri», perché quello che è accaduto può essere stato «oggetto di decisioni prese dal governo nella sua collegialità».

Tutte cose quanto mai preoccupanti. E che non possono non impensierire uomini ai vertici del potere, oggi come allora (Cossiga nel 1980 era presidente del Consiglio). Ecco che la relazione che il presidente della Commissione stragi vuole inviare in Parlamento viene vista dai militari, e da alcuni settori politici, come una miccia innescata che può sfuggire al controllo.

Ritenendo che la pre-relazione letta da Gualtieri in Commissione il 15 maggio scorso sia un documento importante per l'opinione pubblica, e attorno al quale si può accendere battaglia politica, "L'Espresso" ne pubblica qui gli stralci più significativi.

All'inizio Gualtieri chiarisce i termini del compito istituzionale della Commissione e fornisce senza reticenze una prima chiara, e grave, indicazione: «La domanda che ci è stata rivolta dal Parlamento, e che rappresenta la ragione d'essere della nostra Commissione, è questa: se ci sia stata da parte dei poteri di vigilanza e degli organi sottostanti un'attività in qualche modo censurabile nel corso dei 10 anni in cui il problema di Ustica è stato portato avanti. Di conseguenza si è valutato che non conveniva metterci a nostra volta nei tempi lunghi delle altre inchieste, accrescendo il disagio e l'irritazione dell'opinione pubblica, che è stanca di vedere che nel nostro paese si aprono cento problemi e non se ne chiude mai uno, e che non si raggiunge mai sui grandi delitti contro la sicurezza nazionale o contro la democrazia una sufficiente certezza. Per completare tutte le caselle correvamo il rischio di continuare a lungo le audizioni di un generale dopo l'altro, di un tecnico dopo l'altro, di un politico dopo l'altro; cosa che certamente dovremo continuare a fare per completare la nostra inchiesta. Intanto abbiamo acquisito, a mio giudizio, alcuni punti essenziali che rendono già testimonianza di comportamenti non accettabili, che ci hanno fatto individuare i meccanismi che per 10 anni hanno fatto da ostacolo alla verità».

LE COMMISSIONI DI INCHIESTA. Secondo il senatore repubblicano, è necessaria una nuova legge per regolare la composizione della Commissione ed evitare che possano interferire interessi di parte. «Se vi fosse stata una disciplina legislativa puntuale in merito alle procedure e alla nomina delle commissioni di inchiesta, non si sarebbero verificati i ritardi, le omissioni, gli ▶▶ sbandamenti ai quali abbiamo assistito... Vi porto un solo esempio, quello della Commissione di inchiesta sul caso del Mig libico: i suoi membri appartenevano all'amministrazione militare, e dopo 10 giorni ha concluso i suoi lavori senza che si vedessero i collegamenti tra l'incidente di Ustica e la caduta del Mig. Che sono poi quelli che per anni ci hanno tormentato. Le commissioni di inchiesta non si devono fare in questo modo; devono avere delle garanzie. Se avessimo avuto queste garanzie, forse il percorso di Ustica sarebbe stato più agevole. Le nostre acquisizioni ci portano a dire quanto

egue: le varie inchieste che sono state avviate su Ustica, da quella Luzzatti a quella dei giudici Santacroce e Bucarelli, a quella dei periti giudiziari, sino a quelle delle commissioni Pratis e Pisano, nonché questa da noi condotta per conto del Parlamento, si sono tutte svolte su un terreno reso molle o franoso dalla scarsissima collaborazione di settori dello Stato che avevano il dovere di garantire il massimo appoggio e fornire il massimo aiuto dall'inizio alla fine».

IL LAVORO DEI MAGISTRATI. Chi ha cercato la verità si è dunque trovato isolato e senza sostegno. Anche i magistrati inquirenti. «Se volete la mia sensazione», dichiara Gualtieri, «di ho trovati impegnati, ma soli e lontani da molte delle fonti primarie di informazione. Così come lo eravamo stati noi all'inizio dei nostri lavori. Anche loro una piccola barca abbandonata, mentre un' inchiesta così complicata avrebbe dovuto essere svolta sin dall'inizio da un pool di magistrati fortemente sostenuti».

LE "COLPE" DELL'AERONAUTICA. All'esame delle "mancanze" e "colpe" dei militari, la relazione Gualtieri dedica uno spazio molto ampio, con una sequenza di esempi e denunce su fatti specifici. «L'Aeronautica militare ha creduto di potersi mettere fuori dal gioco, collocandosi in una posizione protetta al massimo grado, avendo dichiarato fin dall'inizio per bocca del suo più alto grado: «Non un nostro aereo era in volo quella sera nella zona di Ustica, non un nostro missile risulta mancante nei nostri depositi». Questa è stata la posizione di partenza mantenuta sempre con fermezza dall'Aeronautica... Ma l'Aeronautica, dopo aver detto questo, poteva rimanere una semplice spettatrice delle varie inchieste?... A mio avviso non poteva e non doveva farlo. In realtà, poi non l'ha fatto: tutta la nostra indagine prova che non si è tirata da parte ma vi è entrata pesantemente. Infatti a Martinafranca, il suo centro operativo principale, fece confluire fin dall'inizio i dati che esaminò incamerandone le risultanze... A Martinafranca è avvenuto lo scambio di favori tra il Sios e il Sismi per la decifrazione di dati che ancora la magistratura non aveva. Il ruolo dei servizi di sicurezza, come abbiamo stabilito, dovrà essere oggetto di approfondimento. A Borgo Piave, nel centro tecnico dell'Aeronautica, sono accaduti fatti di una gravità estrema, di cui ancora non abbiamo spiegazione completa, e che sono documentati... Abbiamo appreso con fatica quello che ci volevano negare: cioè che si possono correggere i nastri radar, aggiungendo o tagliando tracce, avendo il tempo e le competenze necessarie, come Borgo Piave aveva. I nastri sono stati fuori dal controllo della magistratura per 26 giorni quelli di Ciampino, e per 99 giorni quelli di Marsala».

LA DISTRUZIONE DELLE PROVE. «Ma la cosa più inaccettabile», prosegue il presidente della Commissione su Ustica, «è stata la distruzione della documentazione. L'Aeronautica era depositaria sin dall'inizio di tutta una serie di importanti documenti di prova. Una parte di questa documentazione fu messa sotto sequestro dalla magistratura... Ma una parte notevole sfuggì, se così posso dire, alle ordinanze di sequestro. In modo che anche la magistratura ha ritenuto doloso: mi riferisco al registro DAI di Licola, per la cui scomparsa il giudice ha incriminato degli ufficiali. Vi è poi una parte, di documentazione, non sequestrata, che l'Aeronautica ha lasciato disperdere pur sapendo che su Ustica era in corso un'inchiesta... I militari non potevano, quindi, disperdere le prove. Questo è ciò che ritengo inaccettabile. L'inchiesta è stata svuotata dall'interno... Sostengo che aver lasciato disperdere le prove documentali costituisce una ►► responsabilità oggettiva...».

RETICENZE E MENZOGNE. Quindi, riassume Gualtieri, secondo l'Aeronautica i radar militari non hanno visto niente e nessuno sa niente. Ma dalle notizie emerse in seguito, lo scenario appare diverso. «Non c'erano solo Ciampino, Marsala e Licola che potevano aver visto... La difesa aerea del fianco Sud faceva allora capo a un sistema fondato su Martinafranca: a quel centro erano collegati in contemporanea cinque basi: Siracusa, Marsala, Otranto, Licola e Iacotenente. Il sistema operava in maniera coordinata e integrata: tutti i dati affluivano in tempo reale a Martinafranca dove venivano registrati... Si desume che Martinafranca aveva ricevuto molti dati: successivamente sono saltate fuori 43 tracce diverse... Inoltre, sopra Martinafranca c'era, e c'è, una struttura più complessa, quella della Nato che si trova a Verona e riceve tutte le tracce significative trasmesse dai nostri centri, da quelli Nato e Usa operanti nel fianco Sud, compresa la Sesta flotta... Di tutto questo siamo stati tenuti a lungo all'oscuro, così come anche la magistratura... Queste informazioni le abbiamo apprese strappandole con i denti... Tutto questo complesso di elementi non dimostra che è stato preso sottogamba il problema, ma che si è voluto impedire alla Commissione di inchiesta di compiere il suo lavoro».

MISSILE O BOMBA. «Nei mesi che abbiamo dedicato all'inchiesta, siamo sempre stati esposti al rischio di essere arruolati in uno dei due partiti che si sono fronteggiati e che si fronteggiano tutt'ora. Ma la nostra commissione non si è fatta arruolare. Questo non significa che a noi non interessa sapere se l'aereo è caduto perché colpito da un missile o perché è stata fatta scoppiare una bomba al suo interno. Questo è veramente il grande problema... Trovo molto strano il comportamento di chi, certo che il missile è l'asino che vola, invece di mettere in campo tutte le forze per dimostrarlo, aprendosi a tutte le investigazioni e fornendo tutte le collaborazioni, abbia assai poco premuto per fare chiarezza sull'ipotesi alternativa che sarebbe stata liberatoria».

COSA RESTA DA FARE. Nelle ultime pagine della sua pre-relazione il presidente della Commissione stragi tira le prime conclusioni e indica le domande a cui manca ancora una risposta. «Vi sono tutti gli elementi, a mio giudizio, per dare un'informazione che già da ora è sufficientemente esatta e coerente al Parlamento sulla responsabilità dei poteri di vigilanza e di alcuni settori delle istituzioni militari chiamati a fornire risposte... Possiamo trasmetterle anche perché su queste non ci sono perizie ancora incerte, non ci sono ulteriori scoperte da fare... D'altra parte i punti, a mio giudizio, da chiarire sono ancora molti: 1) Le sinergie del sistema di difesa italiano e Nato, Martinafranca, Siracusa, i collegamenti. 2) Un accertamento più approfondito di tutte le fasi del recupero del relitto e delle difficoltà incontrate per il recupero totale; la storia del finanziamento va chiarita meglio. «La verità», ci è stato detto da un ufficiale dei servizi segreti, «è stata lasciata in fondo al mare». Questa verità va ancora ricercata. In fondo al mare c'è ancora un terzo dell'aereo, proprio la parte colpita. 3) Dobbiamo chiarire l'interessamento del Sismi nelle varie fasi dell'inchiesta, l'intervento dei servizi segreti, il frenaggio, qui denunciato, del generale Giuseppe Santovito sull'altra parte che voleva andare avanti. 4) Un approfondimento di come si svolsero le operazioni di soccorso avviate la notte del 27 giugno... Io rimango del parere che il Parlamento ha il diritto di essere informato, e che la magistratura sarà aiutata nella fase finale della sua inchista dalla conoscenza del quadro di riferimento politico-istituzionale che noi possiamo fornire, e che con il nostro lavoro abbiamo acquisito». ■

L'Espresso

Settimanale di politica, cultura, economia

DIRETTORE RESPONSABILE: Giovanni Valentini

VICEDIRETTORE: Enzo Golino

CAPIREDATTORI: Alessandro De Feo (centrale), Ferdinando Adornato, Salvatore Gatti, Franco Originario (grafico)

CAPO DELLA REDAZIONE MILANESE: Chiara Beria di Argentine

VICE: Massimo Mucchetti

CAPISERVIZIO: Pietro Calabrese (Interni), Gianni Perrelli (Esteri), Stefania Rossini (Società), Elisabetta Rasy (Cultura), Enrico Pedemonte (Scienze), Paolo Forcellini (Economia), Serena Rossetti (Copertina), Roberto Caramelli (Impaginazione), Franca De Bartolomeis (Fotografico), Primo Di Nicola (Coordinamento), Mauro Gentili (Servizi tipografici), Luciano Filippi, Giuseppe Nicotri

REDAZIONE: Enrico Arosio, Rossella Bocciarelli, Giampaolo Bultrini, Lorenzo Cerialdi, Roberto Chiodi, Elsa Ciuffoni, Roberto Cotroneo, Alberto Denice, Roberto Di Caro, Giuseppe Fadda, Pierluigi Ficoneri, Enrico Fontana, Mario Fortunato, Carlo Gallucci, Roberto Gatti, Riccardo Lenzi, Stefano Livadiotti, Maurizio Maggi, Alessandra Mammì, Denise Pardo, Paola Pilati, Paolo Residori, Marisa Rusconi, Maria Simonetti, Flaminia Terenzi, Rita Tripodi, Fiorenzo Zaffina

INVIATI: Sandro Acciari, Federico Bugno, Giovanni Buttafava, Rita Cirio, Francesco De Vito, Renzo Di Rienzo, Roberto Fabiani, Tullio Fazzolari, Mario La Ferla, Gad Lerner, Sandro Magister, Cristina Mariotti, Dante Matelli, Alberto Mazzuca, Gianluigi Melega, Guido Quaranta, Mario Scialoja, Leo Sisti, Chiara Valentini, Maurizio Valentini

CORRISPONDENTI: Giovanni Forti (New York), Gabriele Invernizzi (Parigi), Francesco Russo (Londra)

RUBRICHE: Andrea Barbato, Stefano Benni, Giorgio Bocca, Tullio De Mauro, Umberto Eco, Giorgio Forattini, Antonio Gambino, Alberto Moravia, Emanuele Pirella, Lidia Ravera, Massimo Riva, Mario Salvatorelli, Bruno Zevi

COLLABORATORI: Alberto Abruzzese, Sabino Acquaviva, Nello Ajello, Gianfranco Amendola, Angese, Alberto Arbasino, Giulio Carlo Argan, Simona Argentieri, Renato Barilli, Silvia Bezic, Angelo Bolaffi, Maurizio Calvesi, Giovanni Carli Ballola, Franco Carlini, Antonio Cederna, Giorgio Celli, Lucio Colletti, Gianni Corbi, Pietro Criscuoli, Roberto D'Agostino, Maurizio De Luca, Fabrizio Dentice, Federico Di Trocchio, Franco Fortini, Giuseppe Galasso, Giuseppe Gaudenzi, Gustavo Ghidini, Giovanni Giudici, Franco Giustolisi, Wlodek Goldkorn, Luigi Manconi, Roberto Martinelli, Monica Meyer, Sabatino Moscati, Alberto Oliverio, Giovanni Maria Pace, Tullio Pericoli, Mario Picchi, Luigi Pintor, Fulco Pratesi, Sergio Quinzio, Bianca Riccio, Giovanni Sabbatucci, Enzo Siciliano, Lorenzo Soria, Marco Taradash, Pier Vittorio Tondelli, Giuseppe Visco, Emanuele Djalma Vitali

Editoriale L'Espresso SpA

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE: Carlo Caracciolo (Presidente), Giampaolo Grandi (Consigliere Delegato), Silvia Fiorani (Direttore Generale), Antonio Aiello, Marco Benedetto, Federic Confalonieri, Vittorio Dotti, Emilio Fossati, Marco Janni, Amedeo Massari, Gian Camillo Naggi, Cesare Previti, Vittorio Ripa di Meana, Carlo Luigi Scognamiglio, Luigi Vita Samory

DIRETTORE AMMINISTRATIVO: Roberto Paris

DIRETTORE COMMERCIALE: Guido Ferrantelli

DIREZIONE E REDAZIONE ROMA: 00198 Roma, Via Po, 12 - Tel. 84781 (19 linee) - Telex 610629 - Telefax 8845167-8443174

REDAZIONE DI MILANO: 20154 Milano, Via G. De Alessandri, 11 - Tel. (02) 4818350 - Telex 334184 - Telefax 4817000

Registrazione del Tribunale di Roma n. 2305/55 e al n. 4822 del Registro della Stampa. CCP n. 5231. Un numero L. 2.700; copie arretrate il doppio. Abbonamenti: Italia, per posta, annuo L. 112.000, semestrale L. 56.000. Estero (via superficie): annuo L. 207.000, semestrale L. 104.000, via aerea secondo tariffe.

PUBBLICITÀ: A. Manzoni & C. S.p.A. - Via Nervesa, 21 - 20139 Milano - tel. (02) 574941. Tariffa inserzioni a pagina: b n - 4 colori L. 27.210.000 dall'1/1/90 al 31/8/90 L. 29.910.000 dall'1/9/90 al 31/12/90. **DISTRIBUZIONE:** ARNOLDO MONDADORI EDITORE 20090 Segrate (Mi) Tel. (02) 75421. **STAMPATORI:** Grafica Palombi - Roma: Rotosud - loc. Miole Le Campore - Oricola; C.P.S. (preparazione) - Pomezia: Legatoria Europea (allestimento) - Ariccia

FIEG

N. 27 - ANNO XXXVI
8 LUGLIO 1990

Tiratura: copie 348.000

EDITORIALE

di Giovanni Valentini

Ustica

Abbiamo dovuto aspettare dieci anni, e soprattutto hanno dovuto aspettare i parenti delle vittime, ma finalmente uno squarcio s'è aperto nel mistero di Ustica. Tra menzogne e reticenze, tentativi d'insabbiamento, deviazioni e depistaggi, affiora la verità sulla sciagura del Dc-9 Itavia, caduto il 27 giugno del 1980 con 81 persone a bordo. Ed è una verità che scotta e brucia ancora.

Con la sua clamorosa deposizione davanti alla Commissione parlamentare sulle stragi, l'ammiraglio Martini, capo del servizio segreto militare, s'è assunto la responsabilità di dare definitivamente corpo e consistenza a una ricostruzione che in questi anni s'è tentato in tutti i modi di occultare; su cui confluivano ormai molti indizi, elementi e testimonianze; per la quale da tempo "L'Espresso" s'è impegnato e battuto, in un fronte d'opinione prima minoritario e poi via via sempre più vasto. In attesa che la magistratura completi le indagini ed emetta un responso, proviamo a ricapitolare i fatti sui quali esiste una ragionevole certezza, contro le versioni ufficiali e le interpretazioni di comodo.

1) Il Dc-9 Itavia non cadde né per un «cedimento strutturale», come si cercò subito di sostenere, né per l'esplosione di una bomba a bordo, come successivamente fu insinuato.

2) Fu abbattuto per errore, un tragico errore costato la vita a 81 persone, da un missile lanciato da un aereo militare.

3) Con ogni probabilità, secondo le conferme dello stesso Martini, si trattava di un caccia alleato, americano o francese.

In questi anni, s'è tentato in ogni modo di nascondere o alterare la verità. Il governo, il Parlamento, l'Aeronautica militare, la magistratura, i servizi segreti hanno fatto di tutto per non vedere, non sentire, non capire. O peggio, per coprire, dissimulare, inquinare. Con poche ed encomiabili eccezioni: tra queste, oltre al Capo dello Stato, Francesco Cossiga; al presidente della Commissione stragi, il repubblicano Libero Gualtieri; ad alcuni membri della stessa Commissione, come il senatore dc Nicolò Lipari, presidente del Comitato per la verità su Ustica; e ora allo stesso ammiraglio Martini, va ricordato anche il socialista Rino Formica, all'epoca ministro dei Trasporti, che rispondendo in Parlamento alle prime interrogazioni giudicò subito l'ipotesi del missile più forte delle altre e successivamente l'avallò in un'intervista al nostro giornale.

Una vicenda del genere basterebbe, da sola, a fare giustizia di tante facili accuse rivolte a "certa stampa" dai custodi dei segreti di Stato. In un paese nel quale neppure dieci anni dopo si riesce ad appurare la verità nelle sedi istituzionali, se non ci fosse "certa stampa" avremmo dovuto rassegnarci - per questo come per molti altri casi - alle versioni ufficiali, costruite a tavolino, prefabbricate, montate ad arte. Quando né la magistratura né gli apparati militari, a distanza di tanto tempo, riescono a fornire una ricostruzione documentata e convincente, allora non resta che affidarsi all'intraprendenza e magari anche alla spregiudicatezza dei giornali.

Bene ha fatto, perciò, il Consiglio superiore della magistratura a occuparsi del caso, per verificare se i comportamenti e gli atti dei giudici competenti sono stati rigorosi e corretti. E ancor meglio ha fatto e potrà fare il presidente della Repubblica, anche nella sua qualità di capo supremo delle Forze armate, a reclamare l'accertamento delle responsabilità nell'ambito militare.

Senza generalizzare e senza criminalizzare nessuno, un fatto è certo. L'Aeronautica non ha saputo né prevenire, né impedire e tantomeno spiegare in via definitiva il disastro di Ustica. E già questa sarebbe colpa grave per un organismo preposto al controllo e alla sicurezza degli spazi aerei.

Se poi si pensa ai tracciati radar spariti o manomessi, ai "buchi" e alle contraddizioni che le indagini hanno rivelato, risulta ancora più difficile credere al caso e alla fatalità. Qui c'è stata, ancora una volta, una grande operazione d'inquinamento e depistaggio. Purtroppo non è la prima e forse non sarà neppure l'ultima.

L'Espresso

Settimanale di politica, cultura, economia

DIRETTORE RESPONSABILE: Giovanni Valentini

VICEDIRETTORE: Enzo Golino

CAPIREDATTORI: Alessandro De Feo (centrale), Ferdinando Adornato, Salvatore Gatti, Franco Originario (grafico)

CAPO DELLA REDAZIONE MILANESE: Chiara Beria di Argentine

VICE: Massimo Mucchetti

CAPISERVIZIO: Pietro Calabrese (Interni), Gianni Perrelli (Esteri), Stefania Rossini (Società), Elisabetta Rasy (Cultura), Enrico Pedemonte (Scienze), Paolo Forcellini (Economia), Serena Rossetti (Copertina), Roberto Caramelli (Impaginazione), Franca De Bartolomeis (Fotografico), Primo Di Nicola (Coordinamento), Mauro Gentili (Servizi tipografici), Luciano Filippi, Giuseppe Nicotri

REDAZIONE: Enrico Arosio, Rossella Bocciarelli, Giampaolo Bultrini, Lorenzo Cerialdi, Roberto Chiodi, Elsa Ciuffoni, Roberto Cotroneo, Alberto Denice, Roberto Di Caro, Giuseppe Fadda, Pierluigi Ficoneri, Enrico Fontana, Mario Fortunato, Carlo Gallucci, Roberto Gatti, Riccardo Lenzi, Stefano Livadiotti, Maurizio Maggi, Alessandra Mammì, Denise Pardo, Paola Pilati, Paolo Residori, Marisa Rusconi, Maria Simonetti, Flaminia Terenzi, Rita Tripodi, Fiorenzo Zaffina

INVIATI: Sandro Acciari, Federico Bugno, Giovanni Buttafava, Rita Cirio, Francesco De Vito, Renzo Di Rienzo, Roberto Fabiani, Tullio Fazzolari, Mario La Ferla, Gad Lerner, Sandro Magister, Cristina Mariotti, Dante Matelli, Alberto Mazzuca, Gianluigi Melega, Guido Quaranta, Mario Scialoja, Leo Sisti, Chiara Valentini, Maurizio Valentini

CORRISPONDENTI: Giovanni Forti (New York), Gabriele Invernizzi (Parigi), Francesco Russo (Londra)

RUBRICHE: Andrea Barbato, Stefano Benni, Giorgio Bocca, Tullio De Mauro, Umberto Eco, Giorgio Forattini, Antonio Gambino, Alberto Moravia, Emanuele Pirella, Lidia Ravera, Massimo Riva, Mario Salvatorelli, Bruno Zevi

COLLABORATORI: Alberto Abruzzese, Sabino Acquaviva, Nello Ajello, Gianfranco Amendola, Angese, Alberto Arbasino, Giulio Carlo Argan, Simona Argentieri, Renato Barilli, Silvia Bezic, Angelo Bolaffi, Maurizio Calvesi, Giovanni Carli Ballola, Franco Carlini, Antonio Cederna, Giorgio Celli, Lucio Colletti, Gianni Corbi, Pietro Criscuoli, Roberto D'Agostino, Maurizio De Luca, Fabrizio Dentice, Federico Di Trocchio, Franco Fortini, Giuseppe Galasso, Giuseppe Gaudenzi, Gustavo Ghidini, Giovanni Giudici, Franco Giustolisi, Wlodek Goldkorn, Luigi Manconi, Roberto Martinelli, Monica Meyer, Sabatino Moscati, Alberto Oliverio, Giovanni Maria Pace, Tullio Pericoli, Mario Picchi, Luigi Pintor, Fulco Pratesi, Sergio Quinzio, Bianca Riccio, Giovanni Sabbatucci, Enzo Siciliano, Lorenzo Soria, Marco Taradash, Pier Vittorio Tondelli, Giuseppe Visco, Emanuele Djalma Vitali

Editoriale L'Espresso SpA

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE: Carlo Caracciolo (Presidente), Giampaolo Grandi (Consigliere Delegato), Silvia Fiorani (Direttore Generale), Antonio Aiello, Marco Benedetto, Federic Confalonieri, Vittorio Dotti, Emilio Fossati, Marco Janni, Amedeo Massari, Gian Camillo Naggi, Cesare Previti, Vittorio Ripa di Meana, Carlo Luigi Scognamiglio, Luigi Vita Samory

DIRETTORE AMMINISTRATIVO: Roberto Paris

DIRETTORE COMMERCIALE: Guido Ferrantelli

DIREZIONE E REDAZIONE ROMA: 00198 Roma, Via Po, 12 - Tel. 84781 (19 linee) - Telex 610629 - Telefax 8845167-8443174

REDAZIONE DI MILANO: 20154 Milano, Via G. De Alessandri, 11 - Tel. (02) 4818350 - Telex 334184 - Telefax 4817000

Registrazione del Tribunale di Roma n. 2305/55 e al n. 4822 del Registro della Stampa. CCP n. 5231. Un numero L. 2.700; copie arretrate il doppio. Abbonamenti: Italia, per posta, annuo L. 112.000, semestrale L. 56.000. Estero (via superficie): annuo L. 207.000, semestrale L. 104.000, via aerea secondo tariffe.

PUBBLICITÀ: A. Manzoni & C. S.p.A. - Via Nervesa, 21 - 20139 Milano - tel. (02) 574941. Tariffa inserzioni a pagina: b n - 4 colori L. 27.210.000 dall'1/1/90 al 31/8/90 L. 29.910.000 dall'1/9/90 al 31/12/90. **DISTRIBUZIONE:** ARNOLDO MONDADORI EDITORE 20090 Segrate (Mi) Tel. (02) 75421. **STAMPATORI:** Grafica Palombi - Roma: Rotosud - loc. Miole Le Campore - Oricola; C.P.S. (preparazione) - Pomezia: Legatoria Europea (allestimento) - Ariccia

FIEG

N. 27 - ANNO XXXVI
8 LUGLIO 1990

Tiratura: copie 348.000

EDITORIALE

di Giovanni Valentini

Ustica

Abbiamo dovuto aspettare dieci anni, e soprattutto hanno dovuto aspettare i parenti delle vittime, ma finalmente uno squarcio s'è aperto nel mistero di Ustica. Tra menzogne e reticenze, tentativi d'insabbiamento, deviazioni e depistaggi, affiora la verità sulla sciagura del Dc-9 Itavia, caduto il 27 giugno del 1980 con 81 persone a bordo. Ed è una verità che scotta e brucia ancora.

Con la sua clamorosa deposizione davanti alla Commissione parlamentare sulle stragi, l'ammiraglio Martini, capo del servizio segreto militare, s'è assunto la responsabilità di dare definitivamente corpo e consistenza a una ricostruzione che in questi anni s'è tentato in tutti i modi di occultare; su cui confluivano ormai molti indizi, elementi e testimonianze; per la quale da tempo "L'Espresso" s'è impegnato e battuto, in un fronte d'opinione prima minoritario e poi via via sempre più vasto. In attesa che la magistratura completi le indagini ed emetta un responso, proviamo a ricapitolare i fatti sui quali esiste una ragionevole certezza, contro le versioni ufficiali e le interpretazioni di comodo.

1) Il Dc-9 Itavia non cadde né per un «cedimento strutturale», come si cercò subito di sostenere, né per l'esplosione di una bomba a bordo, come successivamente fu insinuato.

2) Fu abbattuto per errore, un tragico errore costato la vita a 81 persone, da un missile lanciato da un aereo militare.

3) Con ogni probabilità, secondo le conferme dello stesso Martini, si trattava di un caccia alleato, americano o francese.

In questi anni, s'è tentato in ogni modo di nascondere o alterare la verità. Il governo, il Parlamento, l'Aeronautica militare, la magistratura, i servizi segreti hanno fatto di tutto per non vedere, non sentire, non capire. O peggio, per coprire, dissimulare, inquinare. Con poche ed encomiabili eccezioni: tra queste, oltre al Capo dello Stato, Francesco Cossiga; al presidente della Commissione stragi, il repubblicano Libero Gualtieri; ad alcuni membri della stessa Commissione, come il senatore dc Nicolò Lipari, presidente del Comitato per la verità su Ustica; e ora allo stesso ammiraglio Martini, va ricordato anche il socialista Rino Formica, all'epoca ministro dei Trasporti, che rispondendo in Parlamento alle prime interrogazioni giudicò subito l'ipotesi del missile più forte delle altre e successivamente l'avallò in un'intervista al nostro giornale.

Una vicenda del genere basterebbe, da sola, a fare giustizia di tante facili accuse rivolte a "certa stampa" dai custodi dei segreti di Stato. In un paese nel quale neppure dieci anni dopo si riesce ad appurare la verità nelle sedi istituzionali, se non ci fosse "certa stampa" avremmo dovuto rassegnarci - per questo come per molti altri casi - alle versioni ufficiali, costruite a tavolino, prefabbricate, montate ad arte. Quando né la magistratura né gli apparati militari, a distanza di tanto tempo, riescono a fornire una ricostruzione documentata e convincente, allora non resta che affidarsi all'intraprendenza e magari anche alla spregiudicatezza dei giornali.

Bene ha fatto, perciò, il Consiglio superiore della magistratura a occuparsi del caso, per verificare se i comportamenti e gli atti dei giudici competenti sono stati rigorosi e corretti. E ancor meglio ha fatto e potrà fare il presidente della Repubblica, anche nella sua qualità di capo supremo delle Forze armate, a reclamare l'accertamento delle responsabilità nell'ambito militare.

Senza generalizzare e senza criminalizzare nessuno, un fatto è certo. L'Aeronautica non ha saputo né prevenire, né impedire e tantomeno spiegare in via definitiva il disastro di Ustica. E già questa sarebbe colpa grave per un organismo preposto al controllo e alla sicurezza degli spazi aerei.

Se poi si pensa ai tracciati radar spariti o manomessi, ai "buchi" e alle contraddizioni che le indagini hanno rivelato, risulta ancora più difficile credere al caso e alla fatalità. Qui c'è stata, ancora una volta, una grande operazione d'inquinamento e depistaggio. Purtroppo non è la prima e forse non sarà neppure l'ultima.

USTICA

Un mare di bugie

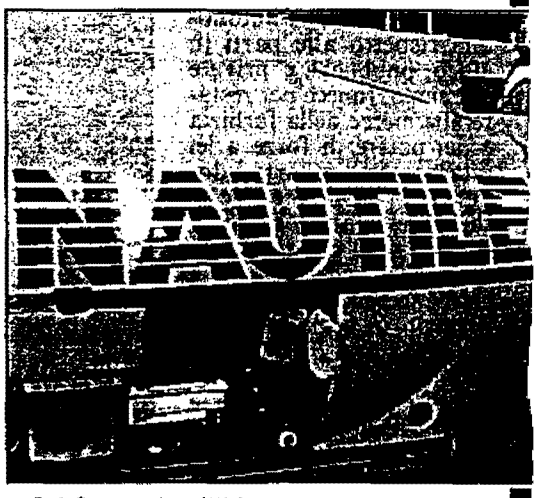
di Mario Sclaloja

Cos'è rimasto sul fondo del mare, a 3.600 metri di profondità in pieno Tirreno tra Ustica e Ponza? «Da quanto ci risulta non è rimasto niente, o comunque nessuna parte importante dell'aereo che abbiamo riportato in superficie». A rispondere in modo così deciso è Michel Stahlberger, direttore giuridico-amministrativo dell'Ifremer ("Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer"), la società francese che nel 1987-88 effettuò le operazioni di recupero del Dc 9 Itavia abbattuto da un missile la sera del 27 giugno 1980.

Jean Roux, che da bordo della nave Ifremer diresse le due successive campagne di recupero dell'aereo di linea, conferma e precisa: «Abbiamo riportato in superficie almeno il 90 per cento del Dc 9, recuperando tutti i pezzi che ci sono stati indicati dai periti italiani e che erano di una certa dimensione. Abbiamo i filmati sottomarini e i rilevamenti sonar che lo dimostrano. Sul fondo del Tirreno sono rimasti solo dei piccoli frammenti che era difficile raccogliere uno per uno, e che non possono avere molta importanza. Eccezion fatta per la scatola nera [dove vengono registrati gli "avvenimenti tecnici" dell'aereo in volo, ndr.] che, probabilmente, con qualche altro giorno di ricerca avremmo potuto trovare; ma i responsabili italiani ci dissero di smettere perché non serviva altro».

Ma allora? Se quanto affermano quelli dell'Ifremer con tanta sicurezza è vero, che senso ha la dichiarazione del generale Pasquale Notarnicola, del nostro servizio segreto militare, il quale davanti alla Commissione parlamentare di inchiesta sulla strage di Ustica ha detto: «La verità è rimasta in fondo al mare». Che fondamento ha la voce diffusasi in questi ultimi mesi secondo la quale un quarto dell'aereo è stato lasciato sul fondo del Tirreno, e proprio quella parte di carlinga colpita dall'esplosione? E sulla base di quali valutazioni il presidente della Repubblica Francesco Cossiga, il ministro della Difesa Mino Martinazzoli e vari addetti ai lavori, tra cui il vicepresidente della Commissione stragi Pier Ferdinando Casini, hanno lanciato la richiesta di tornare sott'acqua a ripescare ciò che sarebbe stato "dimenticato"?

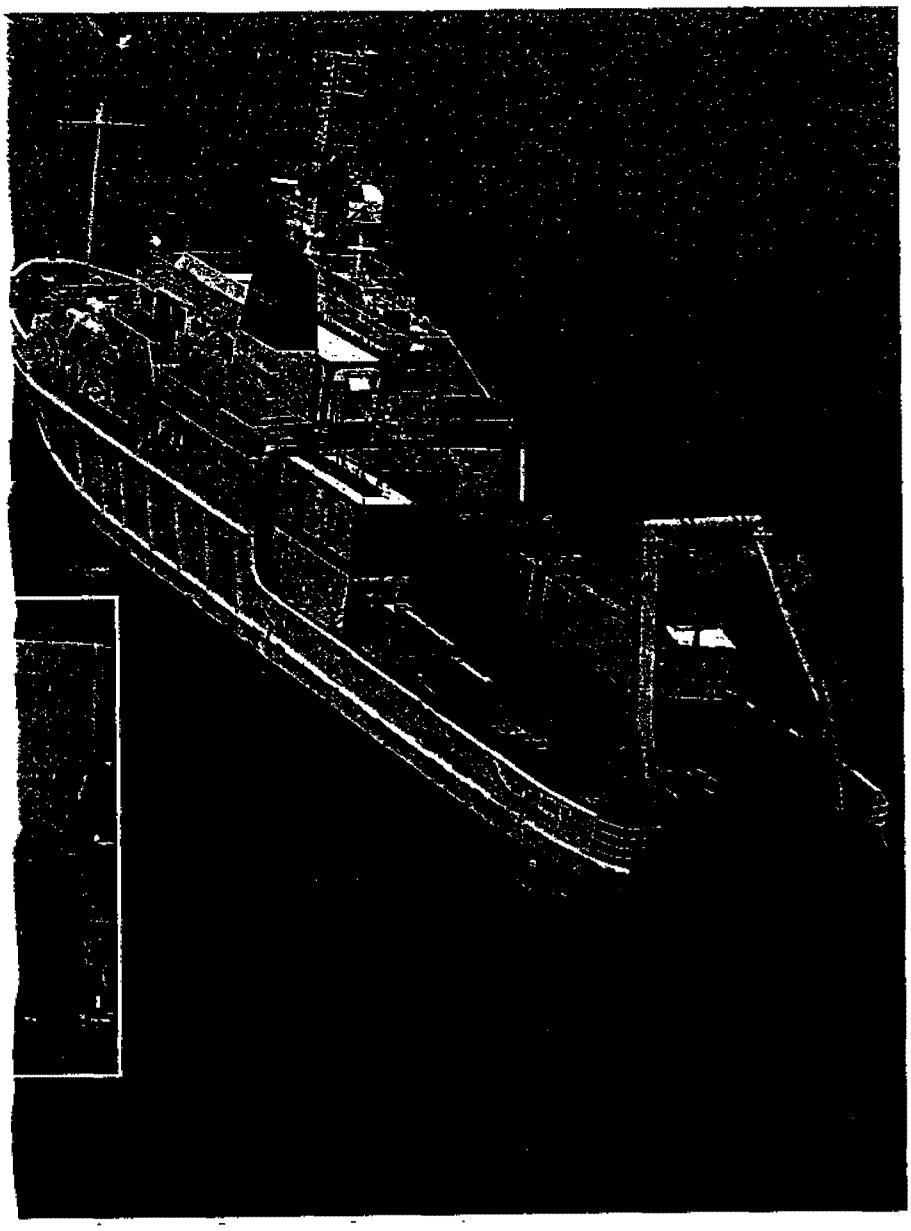
I francesi della società di recupero Ifremer dicono che in fondo al Tirreno non è rimasto niente del Dc 9. Magistrati, militari e politici italiani sostengono il contrario. Chi ha ragione?



O i francesi dell'Ifremer mentono, e allora bisogna chiarire perché lo fanno. Oppure dicono il vero, e allora sotto potrebbe esserci qualcosa di assai grave. Se tutto l'aereo, o quasi, è stato ripescato, e invece delle parti importanti mancano all'appello, è possibile che "qualcuno" le abbia fatte sparire successivamente?

Fatto sta che al 66 di Avenue Iéna a Parigi, nell'immenso edificio moderno tutto vetro e cemento dove ha sede l'Ifremer (1.200 dipendenti), le polemiche italiane sull'"affaire Ustica" sembrano arrivare attutite e lontane. Secondo la ricostruzione dei dirigenti francesi, tutto si è svolto nel modo più regolare, e i loro ricordi appaiono precisi.

«Verso la fine del 1986 siamo stati contattati dal ministero della Giustizia italiano, e in particolare dal giudice Vittorio Bucarelli, per fornire un'expertise di effettuabilità e un preventivo di spesa per il recupero del Dc 9», racconta Stahlberger: «La trattativa è andata avanti molti mesi ed io stesso sono stato varie volte a parlare con Bucarelli nel suo ufficio al palazzo di Giustizia a Roma. Il magistrato italiano si è rivolto a noi dell'Ifremer dopo aver chiesto una consulenza ai dirigenti



In alto: la nave dell'Ifremer Nadir e il sottomarino Nautile che hanno effettuato le operazioni di recupero del Dc 9 a 3.600 metri di profondità. A sinistra: un pezzo del relitto dell'aereo appena riportato in superficie

della Tecnospamec, una ditta genovese per i lavori sottomarini. La Tecnospamec rispose che in Europa, la sola in grado di effettuare recuperi senza problemi a 4 mila metri, era l'Ifremer. Ed è vero. Presentavamo anche una buona carta di credito: nel 1985 avevamo recuperato a 4 mila metri di profondità il relitto del Titanic. Così, dopo molti mesi di trattative, stipulammo il contratto con il ministero della Giustizia».

Questa versione dei fatti ci è stata confermata dallo stesso giudice Bucarelli, il quale ha aggiunto: «Sono io l'unico responsabile della scelta dell'Ifremer e delle trattative condotte per il recupero». E' stato anche detto che l'Ifremer si è aggiudicata il lavoro chiedendo un prezzo "insolitamente" basso, e che ciò costituisce una riprova del suo interesse "extracommerciale" a effettuare il ripescaggio dell'aereo abbattuto nel cielo di Ustica. Sull'argomento, ormai da tempo, si incrociano polemiche, allusioni, sospetti.

Nel 1986 il Sismi mandò una nota informativa all'allora vicepresidente del Consiglio Giuliano Amato, indicando che l'Ifremer «risultava legata ai servizi segreti francesi». Più tardi, nel giugno'87, sempre il Sismi indirizzò al ministero della Difesa una lettera in cui veniva fornita la stessa informazione. E l'ammiraglio Fulvio Martini, capo del controspionaggio e autore nei giorni scorsi della clamorosa "mezza ammissione tattica" davanti alla Commissione parlamentare per Ustica («Se nel cielo quella sera venne sparato un missile, a farlo non possono essere stati che gli americani o i francesi»), ha affermato che nel consiglio di amministrazione dell'Ifremer siede un uomo dei servizi d'Oltralpe, il comandante Jacques Yves Cousteau. «Quando affidai il lavoro alla società francese, di tutte queste voci non sapevo ancora niente», ci ha dichiarato Bucarelli.

E quando riferisco questi "sospetti" al signor Stahlberger, nella sede parigina dell'Ifremer, questi esplode in una gran risata e precisa: «Siamo una società per così dire parastatale che dipende direttamente dal ministero della Ricerca Scientifica, riceviamo sovvenzioni dallo Stato, ma abbiamo autonomia commerciale. Non esiste nessun legame tra noi e i militari. I nostri obiettivi sono lo sviluppo dell'alta tecnologia per i lavori sottomarini, e la ricerca nel campo dell'acquacultura e dello sfruttamento marino. Quanto al fatto che il prezzo richiesto per il lavoro fosse "eccessivamente" basso, non è vero: abbiamo applicato le nostre normali tariffe giornaliere per i vari impieghi, l'affitto della na- ▶▶

Chi ha paura del Mig libico?

Nello spiegamento di buone intenzioni ("ripeschiamo", "rivediamo", "superperiziamo"...) che sembra aver smosso le acque torbide dell'affare Ustica dopo gli appelli del presidente Cossiga, gli inquirenti farebbero bene a includere la riapertura dell'inchiesta su quello che può essere considerato il mistero più inquietante di tutta la vicenda, e che potrebbe contenere la chiave per riuscire ad aprire uno spiraglio di verità: il Mig libico di Timpa delle Megere.

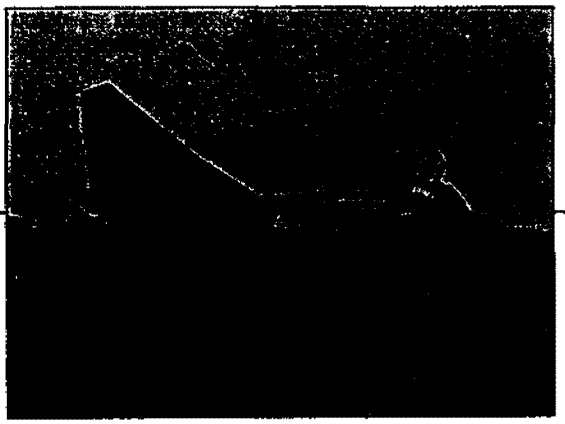
Ritrovato ufficialmente nel vallone silano il 18 luglio '80, cioè 21 giorni dopo la strage di Ustica, è stato fatto di tutto per dimostrare che non aveva nulla a che vedere con l'abbattimento del Dc 9. E nel marzo '89 il giudice istruttore di Crotone, Giovanni Stiglianò, ha frettolosamente archiviato l'inchiesta, in modo che gli avvocati di parte civile hanno giudicato «più che superficiale».

Eppure abbondano gli elementi di dubbio e i sospetti che il Mig possa essere precipitato in Sila la sera stessa in cui venne colpito l'aereo Itavia. Nessun testimone oculare ha visto il caccia schiantarsi nel vallone la mattina del 18 luglio. Un supplemento di perizia necroscopica eseguito sul corpo del pilota dai professori Erasmo Rondanelli e Anselmo Zurlo, è scomparso dagli atti: vi si leggeva che la morte del libico risaliva ad «almeno 15 giorni prima» del ritrovamento. Durante l'autopsia erano sul posto vari agenti dei servizi segreti militari che eseguirono foto e prelevarono reperti: il tutto è scomparso non si sa dove.

Solo in questi giorni il giudice Bucarelli si è deciso a raccogliere la testimonianza di Enrico Brogneri, un avvocato di Catanzaro, che sostiene di aver visto la sera del 27 giugno (la stessa del disastro di Ustica) un caccia sorvolare la città e scomparire verso nord-est, cioè verso la Sila (la sua testimonianza era stata raccolta dall'"Espresso" già nel dicembre '89).

Ma soprattutto, l'Aeronautica militare deve ancora spiegare se davvero il Mig arrivò in Sila il 18 luglio, in che modo riuscì a filtrare attraverso le maglie dell'esercitazione denominata "Ingorgo diabolico" che si svolgeva in quelle ore, e che mirava proprio «all'intercettazione di velivoli che simulano operazioni di penetrazione nel cielo nazionale».

M.Sc.



ve e del sottomarino, le ricerche sonar subacquee, le operazioni di immersione e di recupero. Poi, su pressione di Bucarelli, proprio perché si trattava di un'"operazione giudiziaria", abbiamo fatto un po' di sconto. Ma niente di eccezionale».

A questo punto, per capire meglio come si sono svolte le operazioni di recupero, abbiamo rintracciato a Tolone il signor Jean Roux, che da bordo della nave Nadir ha diretto tutti i lavori. «Abbiamo lavorato in due tempi», racconta Roux consultando la sua agenda di allora: «Una prima volta nel maggio-giugno '87, e una seconda in aprile-maggio '88. La commissione di periti guidata dal professor Massimo Blasi ci indicò una zona di mare dove poteva essersi inabissato il relitto. Il calcolo era fatto sulla base dei dati forniti dal radar di Ciampino (il punto dell'ultimo segnale radio del Dc 9 in volo), e delle valutazioni della direzione del vento e dell'ipotetica planata dell'aereo in caduta. Per dieci giorni abbiamo effettuato le ricerche con il sonar nel "pesce" subacqueo trascinato dalla nave. Abbiamo avuto abbastanza fortuna: all'undicesimo o dodicesimo giorno i segnali ci hanno indicato che c'era qualcosa di grosso sul fondo. Siamo andati con il Nautile, e abbiamo visto che si trattava del corpo principale del Dc 9 Itavia. Abbiamo riportato in superficie tutti i pezzi più grossi, compresa la cabina di pilotaggio, la carlinga, la fusoliera, eccetera. A bordo sono venuti spesso a controllare dei periti della commissione Blasi, e c'erano sempre degli esperti della Tecnospamec delegati dal magistrato italiano. A mano a mano che recuperavamo pezzi dell'aereo, andavamo nel porto di Napoli dove venivano scaricati e portati via su camion militari. Poi, a causa di precedenti impegni dell'Ifremer, abbiamo dovuto sospendere i lavori. Ma, a quel momento, tutti i pezzi importanti dell'aereo erano stati recuperati. Dieci mesi dopo ci hanno richiamato per cercare la coda del Dc 9. L'abbiamo individuata in un punto del fondale che si trovava a circa 3 chilometri di distanza dal precedente. Anche lì abbiamo tirato su quasi tutto, ad eccezione di piccoli frammenti e, come ho detto, della scatola nera che doveva trovarsi nella zona di coda del Dc 9. Un peccato, ma io penso che, se si volesse, quella scatola potrebbe ancora essere ripescata».

Un Mig 23 dello stesso tipo di quello schiantatosi nel vallone silano di Timpa delle Megere

Sin qui la ricostruzione fatta dai dirigenti Ifremer. Che, a nostro parere, se interrogati dalla Commissione parlamentare di inchiesta, potrebbero contribuire a chiarire alcuni punti ancora oscuri. Se non altro per cercare di capire come mai i nostri inquirenti e le nostre autorità politiche non riescono neanche a sapere con certezza cosa sia stato recuperato, e cosa no, dal fondo del Tirreno. ■

USTICA Francesi e americani nascondono la verità sul relitto del Dc9? Gli elementi di sospetto non mancano. Ecco che cosa ne pensano gli esperti

Clandestini in fondo al mare

di Mario Scialoja

«Noi, di foto del relitto in fondo al mare, scattate dagli americani, non abbiamo mai sentito parlare. Ricordo invece che nel periodo in cui la società francese Ifremer eseguì il recupero a 3.600 metri di profondità, giravano voci sul fatto che gli americani erano già stati lì sott'acqua, non si sa bene a fare cosa. Ma erano voci incontrollate che, per quanto ne so, non hanno trovato nessun riscontro». Queste affermazioni vengono da persona che nell'affaire Ustica ha un ruolo ufficiale, e ha dedicato sei anni alle ricerche sui misteri che avvolgono l'abbattimento del Dc9 Itavia: il professore Leonardo Lecce, uno dei cinque esperti della Commissione peritale nominata nel 1984 dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli.

Nel momento in cui esplode la polemica tra l'ex sottosegretario alla presidenza del Consiglio Giuliano Amato (il quale sostiene di aver saputo nel settembre '86 dell'esistenza di «foto subacquee del relitto del Dc9 fatte dagli americani»), e il giudice Bucarelli, il quale controbatte che «le uniche foto a sua conoscenza sono quelle scattate dall'Ifremer», ci è sembrato interessante ascoltare la versione degli addetti ai lavori. Cioè di coloro che hanno vissuto i fatti direttamente a bordo delle navi "Nadir" e "Noirot", che effettuarono le ricerche e il lavoro di recupero.

«Piuttosto, mi risulta che sono stati quelli dell'Ifremer a compiere immersioni nella zona di fondale in cui si trovava l'aereo, immersioni non richieste dalle autorità italiane», precisa il professore Lecce. E aggiunge: «Ciò che ha dichiarato la settimana scorsa all'"Espresso" l'ingegnere dell'Ifremer, Jean Roux, è esatto. E' vero che fummo noi a dire che non erano necessarie altre esplorazioni per rintracciare il "flight recorder" (la scatola nera) dell'aereo, perché eravamo ormai certi che l'esplosione che lo colpì aveva interrotto i circuiti elettrici, e quindi la "scatola" non aveva potuto registrare niente. Ed è vero che in fondo al Tirreno non è rimasto più del 10 per cento dell'aereo, tutti piccoli pezzi difficilmente recuperabili. Solo che, dopo l'esame di ciò che è stato ripescato, ci siamo resi conto che molti di quei frammenti fanno parte della porzione di aereo colpita dal missile, e quindi sono particolarmente interessanti».

Dopo queste affermazioni del perito giudiziario, abbiamo riparlato con l'ingegnere Roux, che nell'87-88 diresse le due campagne Ifremer per il recupero del Dc9 Itavia. «Capisco a cosa può alludere il vostro professore», ci dice Roux da Tolone. «Durante la seconda campagna di recupero, che durò dal 16 aprile al 23 maggio '88, ci fu un buco di cinque giorni, dal 21 al 25 aprile, in cui non potemmo andare avanti con i lavori perché aspettavamo dalla Francia un'attrezzatura speciale; profittammo di quei giorni per effettuare delle prove tecniche sul sistema di navigazione a grande profondità del nostro sottomarino "Nautile", e naturalmente ci immergemmo lì dove eravamo, cioè nella zona del relitto. Tutto qui».

Parti del relitto del Dc9 Itavia recuperate dall'Ifremer a 3.600 metri di profondità

Davvero tutto qui? Non potrebbe l'Ifremer, che da più parti è stata indicata come "società legata ai servizi di sicurezza francesi", aver operato in qualche direzione al di fuori dei controlli italiani e con obiettivi diversi da quelli della ricerca della verità? Gli uomini dell'Ifremer lo escludono. Ma potrebbero fare altrimenti? E gli americani? Cosa sa l'ingegnere Roux degli americani? «Non ho mai sentito parlare di foto del relitto del Dc9 scattate dagli americani», risponde, «e mi stupirebbe molto che ci siano». Perché? «Perché nel 1987, e negli anni precedenti, gli unici ad avere un sottomarino capace di lavorare a quella profondità eravamo noi, e il "World Institute of Oceanography", con il suo "Alvin". Proprio per questo, l'Ifremer era in stretto contatto con il gruppo americano. Ci tenevamo costantemente informati a vicenda, sapevamo dove lavorava "Alvin". Se fosse venuto in Mediterraneo, lo avremmo saputo. A meno che non si sia trattato di un'operazione altamente segreta.

E poi c'è un altro fatto: alla prima immersione abbiamo individuato la scatola del "voice recorder", che era sul fondo in bella vista, proprio vicino alla cabina di pilotaggio; se gli americani fossero andati lì sotto l'avrebbero vista anche loro e recuperata perché era ovvio pensare che poteva contenere prove importanti». Ma gli americani non avrebbero potuto scattare foto senza immergersi con "Alvin"? «Probabilmente sì», risponde ancora l'ingegnere francese. «Con telecamere su-

bacquee trainate, un'attrezzatura che i militari della Nato e della Navy avevano senz'altro. Ma anche questa ipotesi non mi convince, perché operazioni di tale tipo lasciano delle tracce sul fondo, e noi non abbiamo riscontrato niente di simile».

Sin qui le dichiarazioni del tecnico Ifremer che, per quanto precise, non sono però sufficienti a dissipare il sospetto che tra i militari di Washington e i servizi di Parigi vi possa essere stato un gioco delle parti, dettato da un'eventuale convergenza di interessi a celare la verità dell'accaduto. Un ennesimo velo sulla credibilità delle indagini finora svolte.

Problema scottante che coinvolge le responsabilità dei magistrati inquirenti. Quelle responsabilità che il Consiglio superiore della magistratura, con decisione quanto mai discutibile, e malgrado gli appelli del presidente della Repubblica, Francesco Cossiga, non ha voluto esaminare. ■

CRONACHE DI REGIME

di Stefano Benni

LETTERA RISERVATA AL SIGNOR MINISTRO

Egregio ministro dell'Interno colonnello Gava; addì 10 luglio, nel quadro delle operazioni militari della «polizia più efficiente del mondo» come lei ebbe felicemente a definirla in una conferenza stampa insieme a Gufo di Montezemolo, la situazione è la seguente:

GUERRA MONDIALE. Essa si è conclusa felicemente: cinquantamila uomini con elicotteri e autoblindo hanno stroncato ogni provocazione, fosse essa inglese, tedesca o argentina. Abbiamo militarizzato intere città, abbiamo perquisito anche i corner, abbiamo stretto gli hooligans in una morsa implacabile. L'Italia ha appoggiato questo patriottico impeto d'ordine fischiando gli inni nazionali nemici. La guerra è vinta; avendo però saputo che a Buenos Aires sono stati fischiati i nostri alpini, chiediamo se lei non ritenga necessario l'invio di un contingente navale per rappresaglia. Siamo forse da meno dell'Inghilterra? Oggi fischiano gli alpini, domani, chissà, la Carrà.

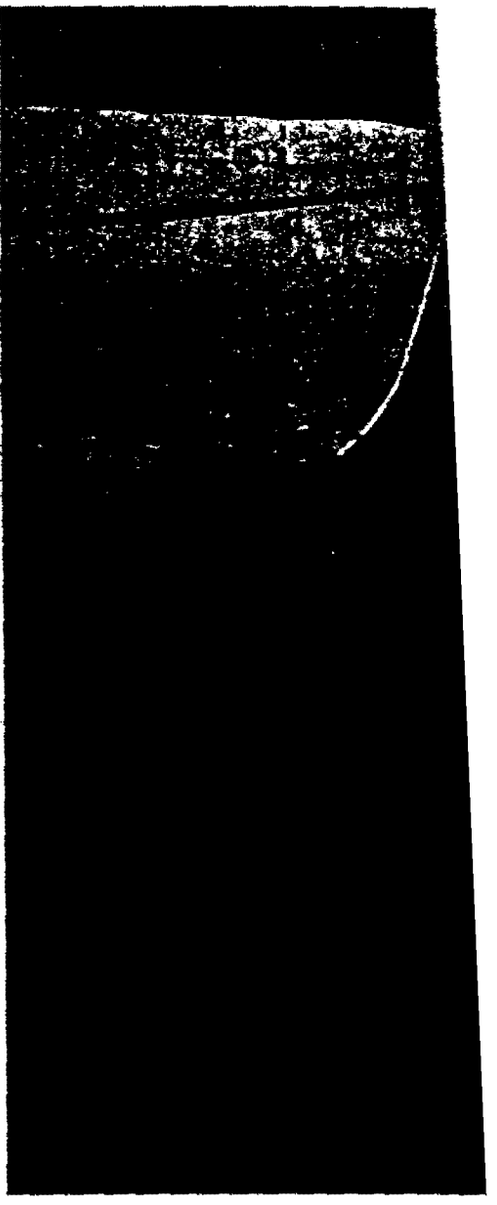
CONCERTI ROCK. Abbiamo occupato con trentamila uomini i concerti di Vasco Rossi, Eros Ramazzotti e Madonna. I primi due concerti non ci hanno dato problemi: Vasco Rossi è un gran bravo ragazzo e Ramazzotti sembra più carabiniere di un carabiniere. Contro la pericolosa Ciccone, alias Madonna, erano invece pronti a intervenire il battaglione "Torquemada" con mutande in kevlar, e il reparto speciale "Biffi". In verità, dopo aver visto lo show, le dirò che rimasi assai più turbato da uno spettacolo del circo di Moira Orfei. L'unico momento in cui ho pensato di intervenire è stato quando la Ciccone si è presentata sul palco con reggiseno a punta del tipo proiettile da obice 150, qualificabile come arma impropria. Indossando però la Ciccone il sopradetto obice in spazio aperto e non occupato da limitrofi, ritenni non imminente il confiscamento doloso del di cui oggetto in altrui e diedi perciò ordine di soprassedere. In quanto all'indossamento da parte della Ciccone della maglia di Baggio, lo ritenni nulla più di una furbata e me ne fregai, interverrò però pesantemente nel caso che Baggio si presenti in campo con un reggiseno a punta.

ANTIDROGA. Altri trentamila uomini sono stati impiegati nel primo giorno dell'applicazione della Legge. Essendo però poco chiaro il concetto di "dose media" che separa il tossico dallo spacciatore abbiamo incontrato grosse difficoltà. Abbiamo fermato seimila e due persone. Di esse tremila, dopo pesaggio, sono state definite "spacciatori". Duemila, "tossici". Gli altri mille "tossatori", cioè tossici in procinto di spacciare o spacciatori pronti a consumarsi la dose invenduta. Abbiamo rilasciato le altre due persone. La prima, tale Aldo Biscardi, era uno sconvolto che parlava in modo così anomalo e anacolutico da mettere in crisi anche noi carabinieri. Disse che veniva da un periodo di stress. Negli abiti gli trovammo un chilo e mezzo di polvere rossa. Ci spiegò che era forfora. Inoltre beccammo tale "Carlos" con 16 chili di cocaina. Era costui in possesso di lasciapassare firmati da Kgb, Cia, Sismi, Sisde, Spectre e Admm (Amici di Marta Marzotto). Disse che la coca gli serviva per «tenersi su nelle azioni», ma non volle dirci quali. Volevamo sospendergli la patente, ma nella Legge non è precisato a che altezza va sospesa se a un metro, o tre o sei. Rilasciammo anche lui.

Gli uomini rimanenti addì 10 luglio li divisi secondo il seguente elenco: ventimila di scorta ai Vip, mille sul fiume Reno contro i guardoni, mille a difesa delle statue sfregiabili (tre nei musei aperti), duemila a spegnere incendi con l'acqua, duemila a razionare l'acqua per spegnere gli incendi, cinquantasei puniti, trenta in licenza, sedici a sfilare come modelli per Armani (ormai usa solo sergenti).

A questo punto assegnai all'antimafia il contingente restante: e cioè due pantere in Puglia e due in Basilicata. Sfortuna volle che quel giorno la mafia ammazzasse quattro persone in Calabria. Certo, è perfettamente inutile che con problemi gravissimi quale la scorta di De Michelis, i concerti di Ramazzotti e i tossici di 13 anni, noi dobbiamo occuparci di una guerra ormai persa. Ma che figura ci facciamo? So che un settimanale sta preparando la "Baretta verde", un carro funebre della Doxa che percorrerà tutto il Sud rilevando il tasso di mortalità violenta regione per regione. Verrà poi compilata una cartina su cui la gente potrà scegliere tranquillamente la vacanza. Ad esempio risulterà che le coste del Molise hanno 20 mila colibacilli, ma solo tre morti per Aids e quattro di mafia. La Sicilia ha spiagge con soli 200 colibacilli, ma 150 morti ammazzati. Spero che questo rassereni la popolazione. Ho quindi provveduto a rafforzare i contingenti di polizia in Calabria mandando due uomini-rana. Resto però ugualmente preoccupato della situazione. So cosa mi risponderà, colonnello Gava: che sono il solito esagerato, che Andreotti ha detto che la mafia non è poi così forte come sembra, che non dobbiamo sprecare forze preziose in una battaglia perduta. Ma mi permetta un'obiezione. Giorni fa, nel suo ufficio, lei ci ha detto che la guerra tra Mafia e Stato è ormai vinta dalla Mafia. Fin qui niente di male. Ma perché dopo ci ha fatto brindare, e ci ha fatto fare la "ola"?

Con sospettosa fedeltà, capitano Ciccone Michele



ESCLUSIVO

Le prove, i dubbi e le bugie

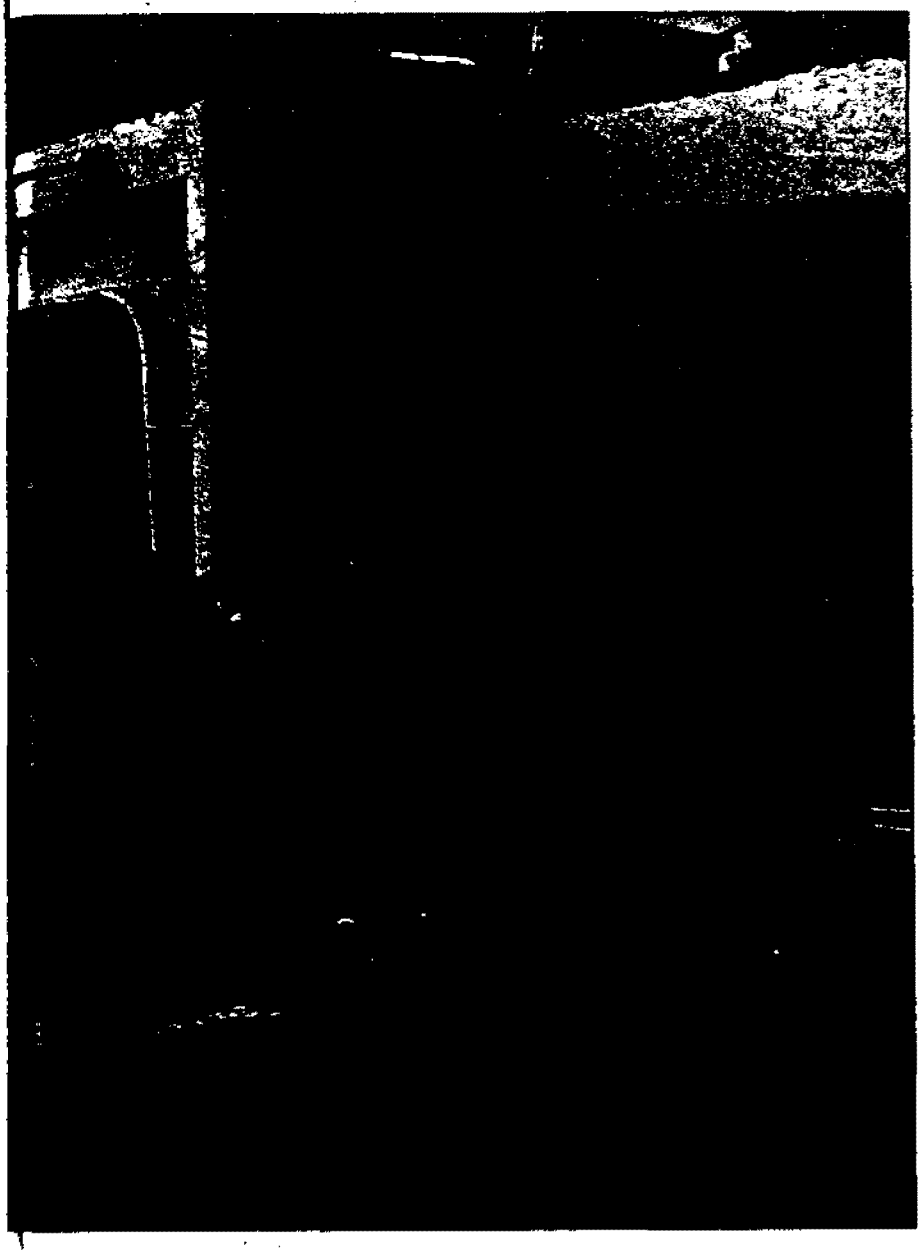
di Mario Scialoja

Due dei cinque esperti incaricati dal Tribunale d'indagare sul caso Ustica raccontano per la prima volta all'"Espresso" i retroscena dell'inchiesta: dal missile, al recupero del relitto, al voltafaccia degli altri periti

«Ci abbiamo pensato a lungo, e ci siamo decisi a fare questa chiacchierata per portare un qualche chiarimento nell'aspro dibattito che si è aperto sulla vicenda Ustica, soprattutto dopo il nostro supplemento di perizia consegnato al magistrato nel marzo scorso». Seduti in una piccola e bollente sala dell'Istituto progetto velivoli della facoltà di Ingegneria di Napoli, ci sono il professore di "aeroelasticità" Edoardo Lecce e l'ordinario di "macchine" Mariano Migliaccio. Con i professori Massimo Blasi, Raffaele Cerra ed Ennio Imbimbo, fanno parte della Commissione peritale, nominata dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli, che da cinque anni lavora per tentare di capire come venne abbattuto il Dc 9 Itavia in volo da Bologna a Palermo la sera del 27 giugno 1980.

Nel marzo '89 questa Commissione consegnò il risultato dei suoi lavori, basati essenzialmente sull'analisi dei dati radar e sull'esame scientifico del relitto dell'aereo recuperato dal fondo del mare. Tutti e cinque i periti furono concordi nel concludere che l'aereo era caduto a causa di una esplosione esterna dovuta all'impatto con un missile aria-aria, e che nei secondi che precedettero l'esplosione un caccia non identificato si avvicinò al Dc 9 compiendo una "manovra di attacco". Il giudice Bucarelli chiese però un supplemento di perizia per tentare di individuare il tipo di missile. A questo punto avvenne un fatto clamoroso.

Sulla base di "nuove" analisi condotte da tecnici legati alla Selenia (industria che lavora principalmente per l'Aeronautica militare), i periti Blasi e Cerra si "convinsero" che le cose non stavano più come avevano pensato fino a poco prima, e stabilirono che le tracce radar che segnalavano la presenza del caccia misterioso non erano attendibili. Poi, compiendo un salto logico funambolico, dedussero che siccome non c'era più il caccia, non c'era più neanche il missile, e quindi l'aereo Itavia era caduto per l'esplosione di una bomba a bor-



do. Lecce, Migliaccio e Imbimbo, invece, continuarono a ritenere valide le loro conclusioni e, attraverso nuovi accertamenti, trovarono ulteriori elementi a riprova della presenza del missile e del caccia.

La testimonianza che due dei tre periti ufficiali "non pentiti" si sono decisi a rilasciare all'"Espresso" è dunque particolarmente rilevante. «Sia chiaro», premettono, «che noi parliamo a titolo personale, e che i nostri chiarimenti riguardano essenzialmente gli aspetti tecnici dell'intricata vicenda». Poiché i due ingegneri aeronautici sono sempre d'accordo su quello che di volta in volta l'uno o l'altro afferma, le loro risposte possono essere considerate comuni.

Professor Lecce, professor Migliaccio, come siete stati coinvolti nell'inchiesta su Ustica?

«Nel novembre 1985 siamo stati interpellati dal collega Blasi al quale il giudice Bucarelli si era rivolto per formare un pool di periti competenti in materia».

I resti del Dc 9 a bordo della nave francese Nadir. Sotto: gli elicotteri della marina recuperano i corpi delle vittime

Quando vi siete messi al lavoro?

«Non appena ricevuto l'incarico ufficiale, nel dicembre '85. Abbiamo cominciato con l'esaminare tutta la documentazione già agli atti e i reperti raccolti in mare. Una mole di documenti notevole, che comprendeva il rapporto della Commissione Luzzatti nominata dal ministro dei Trasporti, varie indagini eseguite dall'Aeronautica, gli studi della Selenia, della Douglas, del "National Transportation Safety Board" di Washington, eccetera. Queste ricerche avevano già accertato due punti fondamentali: la presenza di un velivolo estraneo nei pressi del Dc 9 al momento dell'incidente, e il fatto che l'aereo Itavia fosse caduto a causa di un'esplosione. Ma non si sapeva se l'esplosione fosse stata interna o esterna. Cioè missile o bomba. Nel luglio '86, dopo aver esaminato tutto il materiale di cui disponevamo, abbiamo detto al magistrato che per capire cos'era accaduto quella sera, bisognava ripescare il relitto».

Adesso avete la certezza "scientifica" che l'aereo sia stato colpito da un missile?

«Noi abbiamo lavorato con metodo tecnico-scientifico. La nostra conclusione è che non vi sono ragionevoli dubbi sul fatto che la causa dell'incidente sia stata un'esplosione esterna dovuta ad un missile...».

Cosa significa «non ci sono ragionevoli dubbi»?

«Che, purtroppo, non avendo trovato prove dirette e inequivocabili della presenza del missile, la nostra conclusione è deduttiva. Ma confermata da un tale numero di elementi convergenti e indizi, da non lasciarci "ragionevoli dubbi". E' stata una successione di risultati che ci ha portato a questa conclusione. L'esame dei relitti ripescati in fondo al mare ha costituito un passo determinante: abbiamo avuto la certezza che non vi era stata esplosione interna a bordo, e che su alcune parti dell'aereo risultavano tracce di un esplosivo usato per le testate di missili bellici».

Anche sulla presenza del caccia sconosciuto non avete "ragionevoli dubbi"?

«Sì, il discorso è lo stesso. Le indagini svolte ci hanno portato a ritenere che, con moltissime probabilità, un velivolo estraneo c'era. In questo caso la conclusione si basa principalmente sull'analisi dei tracciati dei radar Marconi e Selenia di Ciampino. C'è anche l'esclamazione "gua...", registrata dal voice-recorder della cabina di pilotaggio pochi attimi prima dell'esplosione. Una relazione dell'Istituto Bordoni del Cnr sostiene che può trattar- ▶▶

si della prima parte della parola "guarda", pronunciata in modo concitato dal pilota del Dc 9 che vede qualcosa di strano o di minaccioso in cielo».

Al di là dei risultati scientifici delle vostre analisi, vi siete fatti un'idea di ciò che può essere successo quella sera nel cielo del Tirreno?

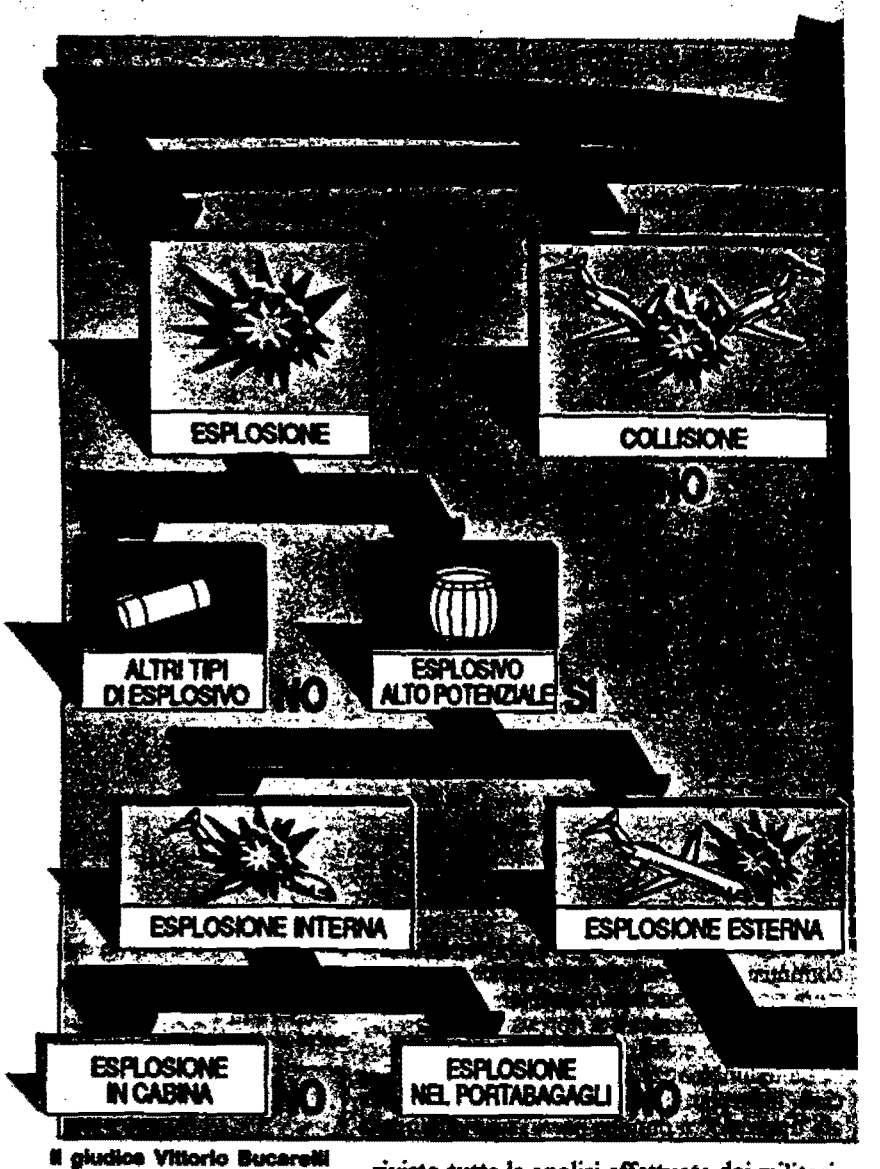
«E' successo qualcosa che coincide con le nostre conclusioni: poiché è stato sparato un missile da guerra, deve essersi svolta un'azione bellica. Con un qualche scopo che noi non possiamo sapere».

Si è trattato comunque di un errore: ma secondo voi è più probabile che il Dc 9 sia stato colpito perché scambiato per un altro aereo, o perché vicino a lui si trovava un terzo velivolo al quale il missile era destinato? Ovvero, è stato un errore di individuazione o di tiro?

«Indubbiamente si è trattato di errore. Non abbiamo elementi determinanti per scegliere quale delle due ipotesi sia quella giusta, benché la prima ci sembri più plausibile. Anche se il perito americano John Macidull e il professore Vincenzo Dalle Mese, dell'Università di Pisa, al quale abbiamo chiesto una collaborazione per l'analisi dei tracciati radar, sostengono che vicino all'aereo Itavia vi può essere stato anche un terzo velivolo. A questo punto vorremmo far notare che nel nostro supplemento di perizia abbiamo praticamente escluso il coinvolgimento diretto dell'Aeronautica militare: infatti abbiamo spiegato che il missile che ha colpito il Dc 9 dovrebbe essere stato un missile a guida semi-attiva, con una testata ad anello a frammentazione: un tipo di ordigno di cui la nostra Aeronautica non disponeva nel 1980».

Avete detto che gli elementi che vi hanno portato alla conclusione del missile son molti e convergenti: quali sono i più importanti?

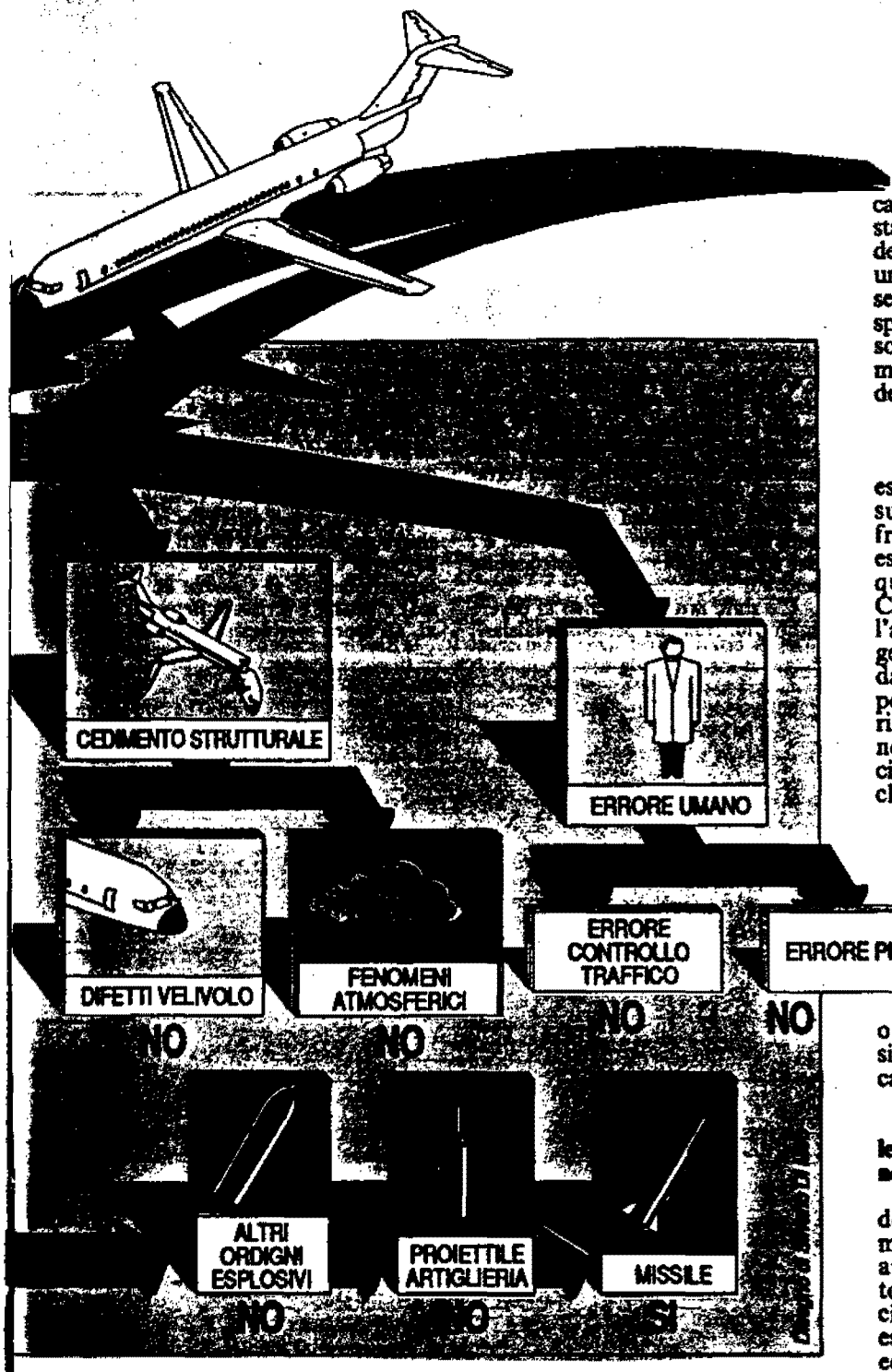
«In primo luogo l'esplosivo. Il rapporto della Commissione Luzzatti e alcune indagini dell'Aeronautica avevano individuato su pezzi del Dc 9 tracce di T4, un esplosivo che si trova in commercio, e con cui è possibile costruire bombe. Non era stato trovato invece il Tnt, un componente che insieme al T4 viene usato per le testate dei missili. La loro conclusione era quindi: esplosione interna di bomba. Ma quando abbiamo cominciato il nostro lavoro ci siamo accorti che non erano stati analizzati gli schienali di 25 sedili. Sulle parti metalliche di due di questi sono state trovate in modo inconfutabile tracce di Tnt. Allora abbiamo rivisto tutte le analisi effettuate dai militari, e i tecnici si sono accorti che il Tnt non era stato rilevato perché la tecnica usata non era sufficientemente sofisticata».



Il giudice Vittorio Bucarelli

Quindi T4 più Tnt uguale esplosivo da missile?

«In sostanza sì. Ma ci sono molti altri elementi. Per esempio, tra le schegge metalliche conficcate nei cuscini erano stati individuati due piccoli frammenti che certamente si sono trovati molto vicini all'esplosione e sono composti da leghe di metallo di impiego aeronautico; ma che non sembrano



Questo è l'"albero delle possibilità" disegnato dai periti della Commissione Blasi nella loro relazione. Nel diagramma vengono riportate le varie possibili cause della caduta del Dc 9 di Ustica. Poi in base agli esami e agli studi effettuati si procede all'esclusione delle ipotesi sbagliate sino ad arrivare a quella considerata valida.

appartenere al Dc 9. La stessa Douglas ci ha detto che non corrispondono esattamente ai metalli impiegati nella costruzione del loro aereo. Somigliano però a elementi che compongono parti esterne del velivolo».

Cosa ne concludete?

«Non abbiamo elementi certi per individuare la provenienza di quelle schegge: nessuno ci ha fornito la composizione delle leghe dei missili. Comunque, o appartengono al missile stesso, o provengono da parti esterne del Dc 9. Anche in questo secondo caso costituiscono una prova che l'aereo è stato colpito da un missile. C'è poi l'analisi dei suoni registrati dal voice-recorder. Circa un secondo dopo l'esclamazione "gua..." si sentono alcune impronte acustiche, una specie di crepitio, che dopo lunghe indagini sono state associate all'impatto di frammenti metallici con l'esterno della carlinga dell'aereo...».

Perché non si sente il botto dell'esplosione?

«Non poteva sentirsi perché l'onda esplosiva di un missile viaggia a velocità supersonica. Quindi, arrivano prima i frammenti e poi il rumore. Ma l'onda esplosiva ha distrutto il circuito elettrico e quindi la registrazione è stata interrotta. Così come si è interrotto proprio in quell'attimo anche il "trasponder", quel congegno dell'aereo che invia segnali ai radar. Altri elementi sono i fori trovati nel portellone del vano bagagli anteriore. Fori prodotti inequivocabilmente dall'esterno verso l'interno da schegge lanciate a circa 700 metri al secondo: una velocità che esclude che quei fori siano stati provocati dall'impatto in mare. C'è poi la presenza di moltissimi frammenti di vetro e plastica dei finestrini trovati dentro i cuscini degli schienali: un fatto rilevante perché non esiste nessun altro esempio di incidente aereo dovuto ad esplosione interna, collisione o impatto con il suolo, in cui tale fatto si sia verificato. Il fenomeno appare quindi causato da una forte esplosione esterna».

Cosa ha fatto cambiare idea ai vostri colleghi Blasi e Cerra che fino al marzo '89 erano d'accordo con voi?

«Possiamo solo ricordare i fatti. Quando Bucarelli ci ha incaricato del supplemento di perizia, abbiamo detto che avremmo accettato solo se avessimo potuto avvalerci del contributo di esperti specifici. Il collega Cerra ci consigliò due esperti radar della Selenia, Sergio Pardini ed Ennio Giaccari, e il professor Gaspare Galati, ex dipendente Selenia. Noi accettammo la loro collaborazione. Fecero alcuni accertamenti a Ciampino, e scoprirono che la taratura dell'estrattore del radar Marconi era inaspettatamente diversa da quella che avevamo sempre creduto. Poi ci portarono un loro documento che spiegava gli effetti della nuova taratura sulla lettura dei dati radar. In pratica, secondo la loro analisi basata sulla nuova taratura, non si poteva più essere certi dell'attendibilità di quei plot radar che segnalavano la presenza del caccia vicino al Dc 9. Blasi e Cerra condivisero intera- ▶▶

mente l'interpretazione fornita dai tecnici Selenia, preferirono fermare le loro indagini e accettare quei risultati».

Non vi è sembrato sospetto che la Selenia, strettamente legata all'Aeronautica militare, abbia tirato fuori la "notizia" di questa taratura con 9 anni di ritardo?

«Un giudizio di questo tipo non ci compete. Bisognerebbe chiedere spiegazioni a quelli della Selenia. Comunque il fatto è strano perché la taratura indicata è anomala, cioè non si spiega con motivi tecnici».

Lo stesso Pardini della Selenia ha spiegato che la loro analisi porta a ritenere improbabile la presenza del caccia, mentre nulla toglie alle motivazioni che hanno portato alla conclusione dell'esplosione esterna. Come mai Blasi e Cerra hanno fatto un passo ben più lungo e hanno ritirato fuori l'ipotesi della bomba a bordo?

«No comment. E' stata una loro estrapolazione. Ci rammarichiamo che sia venuto a mancare il dibattito tra noi».

E voi che avete fatto?

«Abbiamo svolto ulteriori accertamenti e chiesto la collaborazione del professor Dalle Mese. Secondo i nostri studi, anche tenendo conto della nuova taratura, i plot segnati dal radar di Ciampino indicano la presenza di un velivolo vicino al Dc 9 nel momento in cui viene colpito. L'interpretazione di Pardini non può essere accettata perché secondo questa analisi l'aereo colpito si comporterebbe in modo tale da infrangere le leggi dell'aerodinamica: in pratica, seguirebbe una traiettoria anomala e accelererebbe da 400 nodi di velocità a 600 nodi. Invece, anche da un'analisi della Douglas, risulta che dopo l'incidente la velocità del Dc 9 è scesa subito a 200 nodi».

Il senatore Libero Gualtieri, che presiede la Commissione parlamentare di inchiesta sulla strage di Ustica, ha detto che per evitare che nei collegi peritali si insinuino interessi di parte è necessaria una legge severa...

«Pensiamo che per gli incidenti aerei bisogna creare in Italia un ente di "sicurezza aerea" specializzato. Esiste in tutti i paesi civili. L'Aib inglese è stato creato nel 1920 e vi lavorano a tempo pieno 40 persone. E' l'unica strada seria. Siamo in ritado di 70 anni».

In questi anni avete ricevuto minacce o subito pressioni?

«Minacce no. Pressioni a fare in fretta sì. Abbiamo soprattutto incontrato molte difficoltà».

Di che tipo?

«Specialmente in ambito internazionale. E' stato difficile trovare la collaborazione di organismi ufficiali inglesi, americani, francesi. Avevano un atteggiamento eccessivamente prudente».

Prima di dimettersi, il giudice Bucarelli ha nominato una commissione di superperiti, italiani e stranieri, che dovrà rivedere tutto il lavoro. Voi che ne pensate?

«Siamo contenti che lo abbia fatto. Di tutta questa vicenda di Ustica siamo esausti. Comunque è possibile che anche con gli stranieri qualche difficoltà del tipo di quelle a cui abbiamo accennato possa venir fuori».

Esiste la testimonianza del pilota di un Bréguet Atlantique che sostiene di aver visto, all'alba del giorno successivo al disastro, il Dc 9 galleggiare a pelo dell'acqua...

«Lo sappiamo. Non era però tutto l'ae-

Caro Bettino, firmato Insalaco

C'è un legame tra i molti misteri di Palermo e quelli di Ustica? Esiste un filo logico tra gli omicidi eccellenti, i contatti di affari, la guerra mafiosa e l'abbattimento del Dc 9 Itavia, quasi certamente a opera di un missile lanciato da un aereo di nazionalità non italiana? Finora nessuno ne aveva fatto cenno, e i due scenari sembravano completamente separati.

C'è stato invece qualcuno di parere contrario. Non una persona qualsiasi, ma l'ex sindaco di Palermo Giuseppe Insalaco, democristiano, assassinato dalla mafia il 12 gennaio 1988. Insalaco era convinto che esistesse un collegamento tra la strage di Ustica e "misteri di Palermo". Convinzione che il sindaco non esternava in chiacchiere da salotto, ma in atti ufficiali. Al punto che il 3 maggio 1984 prese carta (intestata al Comune di Palermo) e penna, e scrisse a Bettino Craxi, all'epoca presidente del Consiglio

Giuseppe Insalaco. Nella pagina accanto: i resti del Dc 9 fotografati in fondo al Tirreno dal sottomarino Nautile

...dolo a non opporre il segreto ... nel disastro di Ustica.

...in quali basi il "sindaco del cento ..." (tanto rimase in carica prima di ... costretto alle dimissioni), ipotizzava ... collegamento tra la caduta del Dc 9 ... misteri di Palermo? Non si sa, per un ... semplice e sconcertante: quella ..., scritta con tutti i crismi dell'ufficialità, è sparita dall'archivio del Comune. E' regolarmente classificata nel registro della segreteria generale, alla data 3 maggio 1984, numero di protocollo 865, ...onorevole Bettino Craxi, presidente del Consiglio dei ministri, oggetto: lettera relativa sciagura aerea di Ustica». Ma la copia del testo non c'è più.

Quel poco che si conosce dell'iniziativa del sindaco, lo si deduce da un altro documento, un comunicato destinato alla diffusione interna alla Dc palermitana. Una vibratissima protesta, firmata da Luigi Calderone, uno dei consiglieri che facevano parte del gruppo capeggiato da Vito Ciancimino. Insalaco era stato eletto sindaco con l'appoggio dell'intera Dc palermitana, all'epoca egemonizzata dagli andreottiani Lima e Ciancimino. In poco tempo, però, era caduto in disgrazia: s'era messo in testa di fare chiarezza negli affari del Comune, e di opporsi ai vecchi sistemi di concessione degli appalti pubblici. Fu prima costretto alle dimissioni, poi incriminato per un'oscura vicenda di tangenti. Alla fine, quando si decise a raccontare alla commissione parlamentare Antimafia tutto quello che sapeva sul comitato d'affari politico-mafioso che regnava al Comune di Palermo, fu assassinato.

Nel documento, il consigliere Luigi Calderone sosteneva che Insalaco aveva commesso «una grave scorrettezza» per aver ipotizzato «un abbinamento tra la tragedia del Dc 9 e i misteri di Palermo». Secondo i fedelissimi di Ciancimino, l'affermazione costituiva una specie di «indebita pressione psicologica, un ricatto morale» sul presidente del Consiglio. E aggiungevano: «E' certo che se l'onorevole Craxi, nell'esercizio di un diritto-dovere che gli conferisce la legge, dovesse adottare la dolorosa decisione del segreto di Stato, lo farebbe certamente costretto dalla necessità di tutelare i supremi interessi della nazione».

Questo l'inedito retroscena. Restano gli interrogativi. Chi ha fatto sparire la copia della lettera del sindaco dall'archivio comunale? Per quali motivi Insalaco collegava la strage di Ustica ai "misteri" di Palermo? E poi, quali sarebbero «i supremi interessi della nazione» che stavano tanto a cuore a Vito Ciancimino e ai suoi uomini?

SANDRO ACCIARI

reo, ma solo il tronco di coda che si era staccato nell'impatto col mare, e ha galleggiato per un certo numero di ore. Tant'è vero che è stato trovato sul fondo a tre chilometri di distanza dal resto dell'aereo».

Quindi non è possibile che l'intero aereo abbia galleggiato e che dei passeggeri potessero essere ancora vivi in mare?

«Riteniamo di no. La caduta del Dc 9 e l'impatto con l'acqua sono stati ricostruiti nei minimi dettagli. Dopo essere stato colpito a 27 mila piedi, l'aereo ha planato per circa dieci minuti, ma nell'ultimo tratto è caduto a vite velocemente toccando l'acqua a circa 450 chilometri all'ora. Un impatto col mare a quella velocità è mortale. I motori sono andati giù subito. Poi, in pochi minuti, tutto il resto, salvo il tronco di coda, più leggero, che si era staccato».

Nei giorni scorsi l'ex sottosegretario alla presidenza del Consiglio Giuliano Amato ha detto che prima del recupero del relitto da parte della ditta francese Ifremer, gli americani erano stati sotto il Tirreno a 3.600 metri di profondità a scattare delle foto: ne sapete qualcosa?

«Riteniamo la cosa non verosimile. Per fare delle foto del relitto si devono trascinare delle telecamere subacquee i cui sensori lasciano solchi sul fondo che rimangono a lungo. Noi siamo stati più volte a bordo delle navi Ifremer per controllare i lavori di recupero e ci risulta che sul fondale non c'era nessuna traccia. Probabilmente Amato confonde offerte avanzate dagli americani della Nato e studi di fattibilità con opere realizzate».

Sull'Ifremer sono stati avanzati dubbi: si è detto che è legata ai servizi segreti francesi. A voi cosa risulta?

«L'Ifremer ci è stata consigliata dalla Tecnospamec di Genova che aveva eseguito uno studio di fattibilità. I tecnici francesi che abbiamo conosciuto erano persone serie e corrette, e il lavoro subacqueo è stato effettuato in modo perfetto».

Pensate di lavorare ancora su Ustica?

«Speriamo proprio di no. Dopo sei anni di impegno siamo veramente saturi e stanchi. Anche delle polemiche. Comunque, tutte le ricerche sono state condotte in maniera impropria e con mezzi assolutamente inadatti. Noi, per esempio, abbiamo dovuto continuare a svolgere la nostra personale attività professionale. E vorrei fossero mostrati alla gente in che condizioni sono stati ammassati i relitti dell'aereo in un vecchio hangar. Non si possono fare indagini così difficili in questo modo». ■

COLONNA INFAME

di Giampaolo Pansa

Il mastino e i felloni

La sera di giovedì 20 settembre, la Rai-Tv ci ha fatto avanzare di un altro passo verso il regime. Da qualche ora stava sui tavoli di tutti i giornali la terribile relazione Gualtieri sull'attentato al Dc9 di Ustica e in molti si son detti: «Vediamo come presenterà la notizia il nuovo Tg1 di Bruno Vespa». Vespa non ha tradito le attese, nel senso che ha confezionato il suo giornalone televisivo secondo le regole del regime partitico cha asfissia quelli come noi e ingrassa quelli come lui. Per cominciare, nel sommario neanche un accenno al documento Gualtieri. Poi ecco il primo servizio: Cossiga inaugura l'anno scolastico in una scuola di Roma. Tripudio di bandierine e grembiulini. Primi piani del ministro Bianco e del sindaco Carraro. Quindi le altre notizie: un po' di Golfo e crisi mondiale, la svolta di Trentin, il convegno dei forzanovisti dici con apparizione di "Bertoldo" Fontana e del suo eterno rivale Bodrato. Infine, quando eran già passati venti minuti buoni, il servizio sul verminaio descritto da Gualtieri.

Libero Gualtieri

Il senatore Libero Gualtieri lo vedete nella foto qui a fianco. Questo ci obbliga a un'avvertenza: capiterà altre volte di stampare la faccia di galantuomini che, lungi dal meritare la colonna infame, vanno onorati perché mettono a nudo le infamità di altri. E' il caso di Gualtieri, repubblicano di Cesena, un signore di 67 anni con l'aspetto del notaio di provincia e la tenacia morale di un mastino chiamato a difendere il residuo onore delle Repubblica dall'assalto dei felloni bugiardi. Come presidente della Commissione stragi e sagace conduttore dell'inchiesta parlamentare su Ustica, Gualtieri ha certificato, per 168 pagine, che anche questa è una strage di Stato. Non è una novità per i lettori dell'"Espresso". In giugno e in luglio, Pierluigi Ficoneri e Mario Scialoja avevano già anticipato ciò che oggi si legge nel documento Gualtieri. Ossia che la verità sulla strage è stata occultata per dieci anni da settori importanti delle istituzioni: aeronautica militare, servizi di sicurezza, magistratura, potere politico. E occultata nel modo più nefando, distruggendo le prove o non cercandole, mentendo, creando false piste, fingendo di indagare o sabotando chi indagava. Insomma, uno schifo istituzionale che, proprio per essere quasi del tutto noto, ci consente oggi qualche divagazione per niente marginale.

La prima riguarda il comportamento delle gazzette ufficiali dei due primari partiti di governo, "Il Popolo" e l'"Avanti!". Hanno fatto anche meglio di Vespa, imboscando la notizia nelle pagine interne con due titolini a una colonna che sembrano il frutto di un'unica velina. Il giornale dici: "Caso Ustica, depositata la 'bozza' di Gualtieri". Il giornale socialista: "Ustica, depositata la nuova relazione". Niente male come spia della cattiva coscienza di chi comanda in Italia. Ma niente male anche per i due direttori. "Bertoldo" Fontana, responsabile del "Popolo", fa di mestiere lo storico, ma spesso si dedica soprattutto alla storia che torna comoda ai padroni del suo partito. Quanto al socialista Roberto Villetti, lui ama i gialli d'annata, non quelli di oggi. Ha spedito fior d'inviati a Praga per scoprire le trame golpiste del Pci di Togliatti. Vediamo se ora manderà un cronista al bar dell'angolo per far luce sulle mosse di qualche big socialista a proposito di Ustica.

Gli suggeriamo un tema d'indagine: il comportamento del ministro della Difesa Lelio Lagorio, già granduca socialista di Toscana. Questo ministro, scrive Gualtieri, fece spallucce quando il suo collega e compagno Formica gli parlò di un attacco missilistico al Dc9. E lo derise affermando che era «un tipo fantasioso e poco credibile». Speriamo che adesso l'organo del Psi riabiliti Formica e usi il suo inchiostro al vetriolo per il Granduca. Ma dubito che lo farà. Non lo farà perché sui poveri morti di Ustica è stato costruito un grande ricatto che minaccia troppi pezzi da novanta, politici e militari. E comunque, se qualche straccio volerà, porterà la divisa e non la grisaglia ministeriale.

Mi auguro d'esssere smentito, ma di fronte alla strage di Ustica, come di fronte alle nuove stragi mafiose, ho l'avvilente certezza di sempre: alla fine, non pagherà nessuno di quelli che debbono pagare. Avremo così l'ennesima conferma che i partiti-padroni di questa Repubblica sono i veri nemici degli italiani senza potere. Sono loro, e non i Bossi della Lega, a disintegrare nell'infamia l'unità nazionale. A ogni modo, onore a Gualtieri: si guardi le spalle e tiri diritto.

CASO USTICA

Strage compiuta golpe fallito

di Pierluigi Ficonerl e Mario Scialoja

Ormai l'ipotesi ha preso consistenza: un unico filo lega l'abbattimento del Dc9 di Ustica, il 27 giugno 1980, con la rivolta contro il colonnello Gheddafi esplosa il 6 agosto dello stesso anno nella base militare di Tobruk. All'origine della strage, sarebbe stato un aeroplano carico di armi destinate ad alimentare le forze dei golpisti e provenienti da uno dei paesi occidentali che appoggiava gli oppositori di Gheddafi.

L'aereo clandestino diretto in Egitto (dove si trovava la base logistica dell'insurrezione militare) doveva viaggiare sull'aerovia Ambra 13, la stessa seguita dal volo Itavia partito da Bologna e mai arrivato a Palermo. Il tutto in gran segreto e con l'appoggio dei servizi di informazione e delle forze aeree dei paesi interessati al successo dell'operazione contro il colonnello tripolino.

Un insieme di circostanze provocò invece il fallimento della missione, trasformandola in una tragedia per 81 vittime civili. Gli uomini del Sismi (il Servizio di informazione militare "deviato", sotto la guida di Giuseppe Santovito) che agivano in collegamento con la P2 per loro fini occulti, fecero una soffiata al governo libico il quale inviò alcuni Mig ad abbattere l'aereo carico d'armi.

Ma i caccia libici furono individuati dagli intercettori Nato: ne scaturì una battaglia aerea in cui venne colpito per errore il Dc9 che, coincidenza fatale, viaggiava con due ore di ritardo.

Un documento riservato del Sismi e quattro testimoni misteriosi rilanciano la pista libica. Il Dc9 fu scambiato per un altro aereo che portava armi ai rivoltosi contro Gheddafi? Ecco lo scenario di una battaglia destinata a rimanere segreta

Già nel novembre di due anni fa, "L'Espresso" aveva anticipato questo scenario, sulla base delle informazioni raccolte dall'allora sottosegretario alle Finanze Stefano De Luca e degli elementi già agli atti di alcuni magistrati. Per esempio, il giudice Carlo Palermo, specialista di inchieste sul traffico d'armi, ricordava che «il 1980 fu un anno particolarmente ricco di commerci clandestini di armi e il servizio segreto guidato da Santovito e manovrato dalla P2 era coinvolto direttamente in questi traffici verso i paesi arabi».

Una realtà confermata anche dal giudice Carlo Mastelloni, altro titolare di inchieste del genere, il quale aggiungeva che «era ben possibile che tra servizi segreti "amici" corresse traffico di materiale militare».

Ma adesso c'è assai di più. Un documento "riservato" del Sismi, datato 16 novembre '88 e provocato proprio dall'ipotesi avanzata dall'"Espresso", conferma il tentativo di golpe, indicando anche i nomi di quattro cittadini italiani coinvolti nella sommossa e condannati all'ergastolo dai giudici di Tripoli come «agenti provocatori di servizi stranieri».

Si tratta di Enzo Castelli ed Edoardo Seliciato, rinchiusi sei anni in carcere e poi scambiati con tre agenti dei servizi libici detenuti in Italia; di Orlando Peruzzo, rilasciato invece dopo soli quattro mesi; e di Aldo Del Re, commercialista e procacciatore d'affari padovano, che misteriosamente riuscì a farla franca senza essere neanche catturato. Quali benemerenze poteva avere

quest'uomo agli occhi delle autorità di Tripoli per cavarsela senza fastidi? E' forse lui che passò ai fedeli di Gheddafi qualche informazione sui preparativi della rivolta?

Tutta questa vicenda è ora al vaglio del nuovo "pool" di magistrati che indaga sulla strage di Ustica. Pochi giorni fa, gli inquirenti si sono recati nel Veneto per interrogare questi testimoni inediti. Tra loro il personaggio più interessante e forse più informato è proprio Del Re che si è qualificato come «collaboratore» dei nostri servizi di sicurezza, ma che probabilmente ha avuto un ruolo più importante.

Cosa sa Del Re sul tentato golpe di Tobruk e sulla strage di Ustica? Quello che ha detto ai giudici non è ancora noto, ma "L'Espresso" è in grado di rivelare ciò che questo misterioso personaggio ha raccontato qualche tempo fa al deputato Dp Luigi Cipriani, membro della Commissione parlamentare per le stragi.

«Ho sempre pensato che fra il tentato putsch contro Gheddafi e la strage di Ustica ci fosse un collegamento», racconta Cipriani, «e così quando ho letto il documento del Sismi la cosa mi ha colpito. Nell'aprile scorso, ho telefonato a Del Re: il quale mi ha detto subito che i fatti descritti dal Sismi erano veri, ma che lui non poteva aggiungere niente perché "c'era il segreto di Stato". Gli risposi che lo stesso governo aveva dichiarato che su Ustica non poteva esser sollevato nessun segreto di Stato. Lui tergiversò, dicendo che doveva pensarci. A metà giugno mi richiamò e ci incontrammo a Roma».

Durante quell'incontro, durato tre ore, il misterioso commercialista padovano presenta al commissario parlamentare la sua versione dei fatti. All'epoca, si occupava ufficialmente di commesse industriali in Libia. Per conto dei golpisti, aveva il compito di tenere i contatti con gruppi di finanziatori francesi, americani e italiani, e con fabbriche di armi in Europa. Il retroterra organizzativo della rivolta anti-Gheddafi era in Egitto. Nel contesto di queste sue attività, il presunto agente italiano seppe che il giorno dell'incidente di Ustica un carico d'armi doveva essere trasportato, probabilmente a bordo di un aereo civile. Seppe anche che questo aereo provocò una battaglia in cielo in cui venne coinvolto il Dc9 Itavia. «Lo scenario», racconta Del Re a Cipriani, «è quello di Mig libici che attaccano e di caccia occidentali che intercettano».

Più di questo il «collaboratore» del Sismi non rivela. Al deputato di Dp, aggiunge però che potrà seguire una seconda puntata con maggiori dettagli, dopo che avrà interpellato Sergio Berlinguer, attualmente segretario generale del Quirinale, il quale si sarebbe occupato del caso quando era alla Farnesina. Prima di congedarsi, Del Re rivolge al parlamentare demoproletario una domanda inquietante: «Lei non ha paura?». Lasciando intendere che a occuparsi di queste cose, di timori è lecito averne e come.

Interrogato qualche giorno fa dai magistrati, prima di risultare irreperibile per i cronisti, può darsi che Del Re abbia già tirato fuori la "seconda puntata" del suo racconto. Ed è comunque probabile, come auspica lo stesso Cipriani, che questo "testimone" e i suoi compagni di avventura vengano convocati al più presto anche dalla Commissione parlamentare per le stragi. ▶▶

Il colonnello Muammar Gheddafi che nell'agosto 1980 sventò un tentativo di golpe organizzato in Egitto e esploso tra i militari di Tobruk. In alto a sinistra: parti del relitto del Dc9 Itavia ripescato in fondo al Mare Tirreno dalla ditta francese Ifremer

C'è un aspetto di questa storia, in particolare, che va spiegato: il coinvolgimento dell'Italia a fianco di Francia e Stati Uniti nel tentativo di estromettere dal potere il colonnello libico. Come si giustifica questa posizione del nostro paese, tradizionalmente "amico" di Tripoli? Il fatto è che lo scenario politico del Mediterraneo nel 1980 era molto lacerato. I rapporti della Libia con vari paesi occidentali erano tesi al limite dello scontro. Alla virulenta ostilità contro gli Usa, si aggiungeva la guerra contro il Ciad sostenuto dalla Francia e i rapporti con l'Italia si erano gravemente deteriorati per le vicende di Malta.

Nella primavera '80, infatti, il governo italiano aveva trattato un accordo politico-economico con La Valletta (siglato il 2 agosto 1980) in cui era contenuta anche una "dichiarazione di intenti": Malta dichiarava la propria neutralità e l'Italia si impegnava «a garantire questa neutralità con gli strumenti necessari, non esclusa l'assistenza e la collaborazione militare». Questo accordo venne letto dalle autorità libiche, secondo quanto ha ricordato Giuseppe Zamberletti alla Commissione stragi, «come una grave interferenza rispetto agli interessi della Libia e alla sua presenza militare sull'isola prevista da precedenti accordi».

Un esempio di queste tensioni fu l'episodio della secca di Medina, nel braccio di mare tra Malta e la Libia. Una piattaforma della ditta italiana Saipem, impegnata in ricerche petrolifere per conto del governo di Dom Mintoff, venne attaccata dalla marina di Gheddafi.

Quando Malta cercò di mandare le sue motovedette in difesa dell'installazione, gli ufficiali libici che le comandavano (in forza dell'accordo militare di assistenza da parte di Tripoli) si rifiutarono di eseguire la missione. L'incidente causò la rottura del patto tra la Libia e Malta, con l'espulsione repentina dall'isola di tutti i militari libici, suscitando forti attriti fra Gheddafi e il nostro paese.

In questo contesto, matura il tentativo di rovesciare il regime del colonnello Gheddafi. E si spiega l'interesse dei servizi segreti di alcuni paesi occidentali alla fornitura clandestina di armi e mezzi ai golpisti di Tobruk. ■

Caccia sulla Sila

Il giudice istruttore Rosario Priore, che ha ereditato dal dimissionario Vittorio Bucarelli l'inchiesta sulla strage di Ustica, ha forti dubbi sulla versione ufficiale fornita dall'Aeronautica in merito alla vicenda del Mig libico rinvenuto in Sila il 18 luglio 1980. Sinora i misteri e le contraddizioni della vicenda non hanno fatto che aumentare, alimentando l'ipotesi da anni sostenuta dall'"Espresso" che quel caccia di Tripoli abbia invece qualcosa a che vedere con la battaglia aerea di 20 giorni prima di cui fu vittima il Dc9 Itavia.

Così, a distanza di 10 anni dal fatto, il magistrato si è recato nel vallone di Timpa delle Megare (dove il relitto del Mig è stato trovato), riprendendo le indagini dall'inizio. In realtà, nessun testimone oculare ha visto il caccia libico schiantarsi al suolo la mattina del 18 luglio. Ce n'è invece uno, l'avvocato Enrico Brogneri, che afferma di aver visto la sera del dramma di Ustica un aereo volare a bassa quota sul cielo di Catanzaro e sparire verso Nord-Est, in direzione della Sila.

La lista dei punti oscuri è lunghissima: la differenza tra il primo esame del cadavere del pilota, effettuato da un medico locale, e i risultati dell'autopsia effettuata dai professori Erasmo Rondanelli e Anselmo Zurlo; il mistero di una foto polaroid in mano agli uomini del servizio segreto dell'Aeronautica, che mostra una pozza di sangue fresco che non c'era; l'inspiegabile volo del Mig passato inosservato nel bel mezzo dell'esercitazione aerea "Ingorgo diabolico", che proprio il 18 luglio si svolgeva nei cieli del basso Tirreno.

Ma forse, uno dei particolari più oscuri, è l'intervento dell'amministratore delegato della Fiat, Cesare Romiti. Dieci giorni dopo il ritrovamento, Romiti chiese al generale piduista Giuseppe Santovito, capo del controspionaggio militare, se era possibile restituire subito i resti dell'aereo alla Libia, dal '77 in società con la Fiat. E così fu. Nel giro di poco tempo, rottami, documenti, abiti del pilota, scatola nera di bordo, tutto venne segretamente rispedito a Tripoli. Senza che nessun magistrato abbia potuto indagare seriamente sul fatto. Perché intervenne Romiti? Su pressioni di qualcuno? A quanto pare, ora il nuovo "pool" di inquirenti intende raccogliere qualche elemento utile ascoltando anche la sua testimonianza.

P.F. e M.Sc.

L'amministratore delegato della Fiat Cesare Romiti che nel luglio 1980 chiese ai servizi segreti militari di restituire ai libici il Mig precipitato nel vallone silano di Timpa delle Megare

USTICA E' sulla Sila, dove cadde il Mig libico, la chiave del mistero. Spuntano nuovi testimoni che smentiscono la tesi ufficiale. E Gheddafi rilancia le sue accuse

La valle delle bugie

di Pierluigi Ficoneri e Mario Scialoja

Per la terza volta Muhammar Gheddafi ha lanciato le sue accuse. Nel consueto stile, cattedratico, senza curarsi di fornire prove, il colonnello libico ha riproposto sulla tragedia di Ustica del 27 giugno 1980 la tesi del complotto internazionale ordito da Francia e Stati Uniti per eliminarlo. Un agguato aereo nel quale rimase coinvolto per errore il Dc9 dell'Itavia.

Ma questa volta il leader tripolino ha aggiunto due elementi rilevanti. Il primo riguarda Valéry Giscard D'Estaing, presidente della Repubblica francese all'epoca della strage di Ustica, il quale avrebbe «confessato» il coinvolgimento della Francia nell'operazione. Il secondo fa riferimento al fatto che i libici sarebbero stati «allertati sul complotto anti-Gheddafi dai servizi italiani». Ma quali? Il colonnello libico non lo precisa. E' però ormai accertato che in quegli anni i nostri servizi segreti "ufficiali" erano allineati contro Gheddafi con i partners del Patto atlantico; mentre il Super-Sismi deviato del piduista Giuseppe Santovito conduceva una sua politica filoaraba. Ad «allertare» il governo di Tripoli, dunque, fu questo settore "anomalo" che agiva in contrasto con la linea ufficiale: il che contribuisce a rendere la strage di Ustica un intreccio di inconfessabili manovre.

Le affermazioni di Gheddafi sono importanti anche perché fanno di nuovo convergere l'attenzione degli inquirenti sulla più che sospetta vicenda del Mig libico: che la versione ufficiale vuole sia precipitato nel vallone silano di Timpa delle Megare il 18 luglio '80; mentre invece tutto lascia pensare che avrebbe partecipato alla battaglia aerea nel cielo di Ustica e sarebbe caduto poco tempo dopo l'abbattimento dell'aereo Itavia. Vale a dire, il 27 giugno. Una versione dei fatti, questa, che contrasta con quella sostenuta dall'Aeronautica, e che da molti anni "L'Espresso" ha denunciato come una messa in scena mistificatrice.

Un'ulteriore conferma è venuta nei giorni scorsi dalla testimonianza, raccolta dai magistrati romani, di un soldato di leva che avrebbe fatto la guardia al relitto del Mig caduto sulla Sila la notte del 27 giugno. Il militare ha raccontato agli inquirenti molti particolari inquietanti: il caccia libico era quasi intatto; c'era un paracadute aperto nelle vicinanze; e soprattutto, a portare via subito il cadavere del pilota furono i carabinieri. Un cadavere che riapparirà (ma è lo stesso?) poi in quel vallone 21 giorni dopo a convalidare la versione ufficiale del ritrovamento.

Non è tutto. Sul mistero del cadavere del pilota libico si è aggiunto un altro tassello. La settimana scorsa, è arrivato sul tavolo del presidente della Commissione parlamentare per le stragi, Libero Gualtieri, un rapporto dell'Aeronautica datato 25 luglio 1980, a firma del maggiore medico Giuseppe Simini. Questo documento, che compare con 10 anni di ritardo, descrive lo stato della salma con dovizia di particolari. Ma quel cadavere questo medico militare non l'ha neanche visto. Come può allora descriverlo? In che veste stende il suo rapporto? E perché questo documento viene tirato fuori solo adesso?

A queste domande è già stata data una risposta proprio dall'"Epresso" nel luglio di due anni fa; con la pubblicazione del dettagliato racconto dei due professori dell'ospedale di Crotone, Erasmo Rondanelli e Anselmo Zurlo, che effettuarono il 23 luglio '80 la perizia necroscopica sul corpo del pilota libico. Rondanelli e Zurlo, come si ricorda, conclusero che quel cadavere era «in stato di avanzata decomposizione», e la morte doveva risalire ad «almeno 15 giorni prima». Più o meno alla data in cui avvenne il dramma di Ustica.

I due professori raccontarono anche una serie di particolari di quella giornata che oggi assumono ▶▶

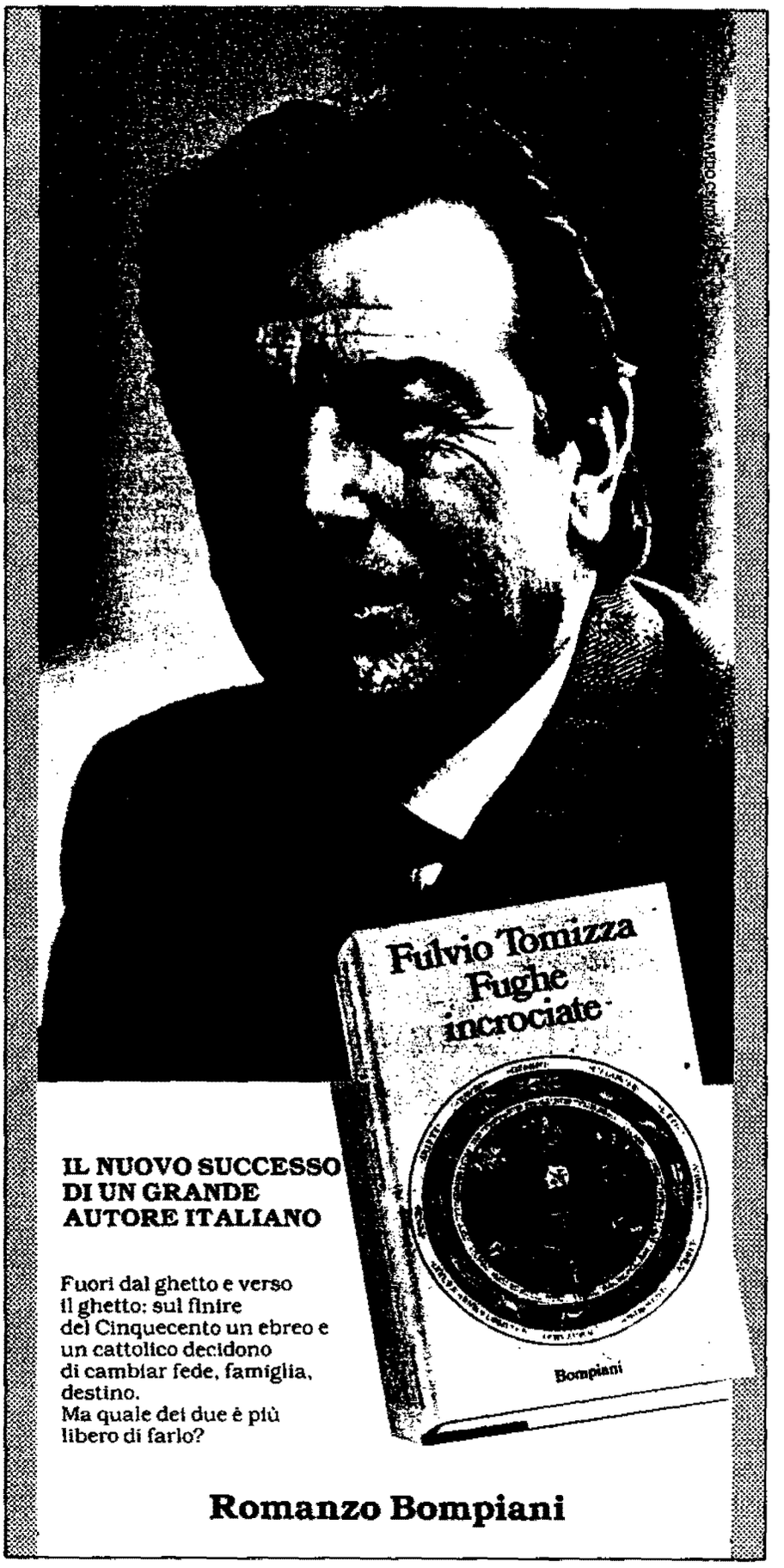
Il leader libico Muhammar Gheddafi. In alto: il recupero del relitto del Dc9 di Ustica

un preciso significato. La mattina in cui si svolse l'autopsia erano presenti nel cimitero di Castelsilano numerosi uomini dei servizi di sicurezza in borghese, venuti da Roma. Alcuni di loro entrarono nella stanza dove i medici operavano e scattarono numerose fotografie, sia del cadavere che degli organi interni tenuti bene in mostra con le pinze. Non solo. Un ufficiale dell'Aeronautica chiese di prendere le impronte digitali del cadavere ma, mentre effettuava questa operazione, la pelle delle mani del pilota si sfilò come un guanto («Perché i tessuti sottocutanei erano ormai liquefatti»), e l'ufficiale la mise in un sacchetto di plastica e la portò via.

Valéry Giscard D'Estaing

Adesso appare per la prima volta il rapporto di uno di questi misteriosi "osservatori" interessati a quell'autopsia. Ma che fine hanno fatto le foto allora scattate? E il macabro reperto della pelle delle mani? C'è da aggiungere che nei giorni successivi, altri uomini dei servizi di sicurezza tentarono di far recedere Rondanelli e Zurlo dalle loro conclusioni: sostenendo che il cadavere non poteva che essere "fresco".

A questo punto, se nel vallone di Timpa delle Megare è stata costruita una clamorosa messa in scena per post-datare la caduta del Mig, i magistrati non potranno non chiamare a rispondere del loro comportamento uno stuolo di personaggi coinvolti in questa operazione di depistaggio: dagli alti gradi dell'Aeronautica ai carabinieri, agli uomini dei servizi, fino a molti abitanti di Castelsilano che possono aver rilasciato testimonianze false. ■



L'Espresso 18 NOVEMBRE 19

STRAGE DI USTICA Da dieci anni l'Aeronautica militare porta avanti una messa in scena per confondere le date sulla caduta del Mig libico in Sila. Ma ormai stanno per saltare i falsi

Sceneggiata diabolica

di Pierluigi Ficoneri e Mario Scialoja

I contorni della messa in scena si delineano sempre più precisi. Per dieci anni l'Aeronautica militare italiana, coadiuvata dai servizi di sicurezza e dai carabinieri, ha ideato, realizzato e portato avanti metodicamente una clamorosa sceneggiata per confondere le date della caduta di un misterioso Mig: far credere, cioè, che il caccia libico, ritrovato nel vallone silano di Timpa delle Megare nell'estate dell'80, sia precipitato la mattina del 18 luglio e non la sera del 27 giugno. In realtà, come da tre anni "L'Espresso" va spiegando, e come adesso mostra di credere, sia pure con tutte le cautele del caso, anche il giudice istruttore Rosario Priore che ha ereditato l'inchiesta su Ustica, il Mig finì nella pietraia calabrese la stessa sera in cui un missile colpì il Dc9 Itavia. Quel caccia era stato attore di un "agguato" aereo nel quale restò coinvolto, per errore, l'aereo di linea in volo tra Bologna e Palermo con 81 persone a bordo. Un volo, e potrebbe essere un dettaglio importante, decollato con due ore di ritardo.

La necessità di organizzare la sceneggiata di Timpa delle Megare, nasce dalla esigenza di separare nettamente la vicenda del Mig dalla strage di Ustica. L'Aeronautica militare e i servizi segreti deviati di allora, si erano resi conto fin dall'inizio che la ricostruzione dei fatti riguardanti il caccia tripolino avrebbe aperto la strada della verità sulla drammatica fine del Dc9 Itavia.

L'operazione Mig parte subito, la stessa notte del 27 giugno, non appena il nostro sistema di sorveglianza aerea (forse non così inefficiente come lo si vuol fare apparire) si accorse che un caccia era caduto sull'altopiano silano. Un'operazione che si può suddividere in tre atti successivi: l'occultamento dell'aereo caduto; il ritrovamento costruito ad arte; la catena dei depistaggi.

Il primo atto. «All'alba del 28 giugno ci fu un allarme. Ci diedero il fucile e le munizioni e ci fecero salire su un camion: destinazione Sila. Arrivammo direttamente sul posto, a 150 metri dal vallone dove si era schiantato l'aereo. Restammo lì tre giorni. L'aereo appariva intatto. I carabinieri fecero dei rilievi come se si trattasse di un incidente stradale. Poi portarono via il cadavere del pilota». Questo è il racconto di un militare che all'epoca prestava servizio di leva nella caserma Settino di Cosenza. Un racconto che potrebbe segnare il punto di svolta definitivo nell'inchiesta sui misteri del Mig e che, in questi giorni, dovrebbe essere raccolto a verbale dal giudice Priore.

L'opera di occultamento è stata favorita dal fatto che il caccia libico era precipitato in un luogo assolutamente isolato e impervio. «Nella gola delle Megare se non ci passa un cacciatore non ci va proprio nessuno», spiega la contadina Addolorata Carchiddi, che abita nell'unico casolare della zona. «E anche dai pascoli in alto non si può vedere quello che c'è giù».

Secondo appunti riservati del Servizio segreto militare del 1986, e anche secondo le dichiarazioni dell'allora capo del servizio informazione dell'Aeronautica, generale Zeno Tascio, rilasciate alla Commissione parlamentare sulle stragi il 26 luglio '89, «i carabinieri raccolsero testimonianze di pastori che avevano visto l'aereo schiantarsi il mattino del 18 luglio '80». Non è vero. Nessuno ha mai raccontato di aver visto il Mig cadere al suolo. Esiste agli atti un'unica testimonianza, quella della signora Carchiddi, che dall'aia del suo casale, alle 10,30 della mattina del 18 luglio, vide un aereo, che volava basso proveniendo da est, scomparire nel vallone delle Megare. Poi udì «uno scoppio», seguito da fiamme che si erano alzate su un crinale dell'altopiano. Ma se, come appare ormai più che probabile, il Mig cadde invece la sera del 27 giugno, cosa vide allora la signora Carchiddi? E se, come alcuni testimoni hanno riferito, il relitto non presentava tracce di bruciature, come mai l'incendio si sviluppò a più di duecento metri dal punto in cui l'aereo si era schiantato?

Le risposte possono essere fornite dalla trama del secondo atto: quello del misterioso "riapparire" del caccia e del suo pilota. Un'ipotesi avanzata in alcuni ambienti militari, e che oggi viene esaminata anche dal pool di magistrati che ha ereditato l'indagine su Ustica, vuole che un caccia F 104, alzatosi in volo la mattina del 18 luglio da un aeroporto militare (Pratica di Mare?) raggiunse l'altopiano di Castelsilano, a volo radente, si insinuò nel vallone delle Megare, sganciò una bomba incendiaria, e uscì dalla gola senza essere visto. Un'altra versione che potrebbe spiegare anche la data scelta per questa messa in scena è quella che ipotizza una utilizzazione strumentale dell'"Ingorgo diabolico".

La mattina del 18 luglio era infatti in programma un'imponente esercitazione aerea nel basso Tirreno, denominata "Ingorgo diabolico", con l'impiego di molti intercettori italiani e alleati sotto il controllo dei radar militari della zona. Scopo di quell'esercitazione, come hanno spiegato i militari alla Commissione stragi presieduta dal repubblicano Libero Gualtieri, era quello di «intercettare velivoli che simulano operazioni di penetrazione sul territorio nazionale». Un affollamento del cielo e una sorveglianza capillare, dunque, attraverso i quali era difficilissimo che un Mig «non identificato» potesse infiltrarsi. Ma un caccia nostrano, invece, avrebbe potuto defilarsi momentaneamente dall'esercitazione e arrivare indisturbato sull'altopiano silano per compiere la manovra di simulazione già indicata.

Un altro particolare riconduce alla messa in scena. Secondo la versione del colonnello Gheddafi, avallata dall'Aeronautica militare, il Mig si era allontanato da un'esercitazione sulle coste della Libia dirigendosi verso la Calabria: quindi in

rotta Sud-Nord. Ma il pilota era stato colto da malore e aveva inserito la rotta automatica. In queste condizioni, però, un aereo fila dritto senza variare né di direzione né di quota. E quindi, volando basso, com'è stato detto, si sarebbe schiantato sui contrafforti dell'altopiano calabro ben prima di arrivare nel vallone delle Megare. Inoltre non avrebbe potuto compiere quella virata verso Ovest necessaria per infilarsi nella gola, e che la signora Carchiddi racconta di aver visto. La versione ufficiale, perciò, non regge.

Non solo. Altri intoppi sono emersi nello scenario ideato dai registi di questo "spettacolo" depistante. Soprattutto a proposito dei misteri che circondano il cadavere del pilota. Una prima contraddizione si trova già nell'esame effettuato sei ore dopo la caduta "ufficiale" del Mig dal medico condotto di Castelsilano, Francesco Scalise, il quale scrive che «il decesso è avvenuto intorno alle 11,30 di questa mattina», ma poi suggerisce «l'immediato seppellimento dato l'avanzato stato di decomposizione».

Il contrasto più profondo con la versione ufficiale viene però dall'autopsia effettuata cinque giorni più tardi dai professori dell'ospedale di Crotone Erasmo Rondanelli e Anselmo Zurlo. Nel loro supplemento di perizia concludono che, visto lo stato di «liquefazione degli organi interni» e lo svilppo di moltissime larve sulla salma, la morte doveva risalire ad «almeno 15 giorni prima». Cioè, più o meno, in coincidenza con la data della strage di Ustica.

Ma di quale cadavere si tratta? Se il racconto del soldato di leva sarà confermato, il corpo del pilota venne portato via dai carabinieri. Allora chi hanno esaminato Scalise, Zurlo e Rondanelli? E ancora. C'è chi sostiene che quel pilota era un "bianco", un europeo, mentre i medici lo hanno definito di «pelle scura». E perché aveva ai piedi un paio di stivaletti in dotazione all'aviazione italiana? E dove sono finite le molte fotografie scattate al cadavere e agli organi interni durante l'autopsia da agenti dei servizi arrivati da Roma?

Le operazioni di copertura non finiscono qui. Il generale Petro Piccio, comandante della Terza regione aerea di Bari, ha rivelato al giudice Carlo Mastelloni che furono i suoi uomini a recuperare il relitto del Mig e a inviarlo su un camion allo Stato Maggiore dell'Aeronautica a Roma. Poi, in tutta fretta e gran segreto, il capo del Sismi piduista, Giuseppe Santovito, fece spedire il tutto in Libia. Sottraendo così l'aereo e la sua scatola nera all'esame dell'autorità giudiziaria. Allo stesso giudice Mastelloni, inoltre, risulta che a interessarsi alla restituzione rapida dell'aereo a Gheddafi (dal '77 azionista Fiat) fu l'amministratore delegato dell'industria torinese, Cesare Romiti. Uno strano "favore" sul quale adesso gli inquirenti potrebbero chiedere ulteriori chiarimenti.

Se, come sembra probabile, i magistrati che hanno riaperto l'inchiesta sul Mig frettolosamente abbandonata dai loro predecessori, riusciranno a raccogliere elementi sufficienti ad avvalorare dal punto di vista giudiziario questa preoccupante messa in scena, molti potranno essere chiamati a risponderne. Registi, attori, comparse. Ossia capi di Stato Maggiore, dirigenti dei servizi segreti, generali, carabinieri, nonché ministri della Difesa. Un capitolo, quello delle "responsabilità" dei politici nel giallo di Ustica, ancora tutto da scrivere.

STRAGE DI USTICA

Testimone d'accusa

di Mario Sclaloja

Una clamorosa testimonianza smentisce la versione ufficiale sul Mig libico caduto in Sila. C'è chi ha visto cose diverse. E le racconta in esclusiva all'"Espresso" dopo essere andato dal giudice

Si chiama Filippo Di Benedetto, ha 32 anni, è sposato e ha una figlia di tre mesi. Lavora come geometra nella società Terra Mare Studi di Cosenza, ed è consulente tecnico in un'impresa di Corigliano. A Cosenza si trovava anche nell'estate del 1980, ma come caporale di Fanteria nella caserma Settino: e lì, una mattina all'alba, venne fatto salire su un camion e portato su in Sila, da qualche parte tra i monti.

E' lui il nuovo testimone-chiave che può avvicinare gli inquirenti alla verità sulla strage di Ustica. Lui che adesso, con voce non anonima, ha il coraggio di raccontare ciò che vide sull'altopiano calabro il 28 giugno 1980: un caccia misterioso schiantato al suolo con il pilota morto nella sua carlinga. Un aereo che in quel posto non avrebbe dovuto esserci. Non ancora, almeno. Perché, secondo la versione ufficiale, sempre ribadita dall'Aeronautica militare, dai servizi di sicurezza e dai carabinieri, il Mig libico "sfuggito" a Gheddafi si sarebbe schiantato nel vallone silano di Timpa delle Megare solo la mattina del 18 luglio.

Da anni, però, molti indizi e sospetti si vanno accumulando ad avvalorare la versione dei fatti secondo la quale il Mig sarebbe invece caduto 21 giorni prima. Cioè proprio la notte del 27 giugno: poco dopo essere stato uno degli attori di quella "segreta" battaglia aerea (coperta da un qualche accordo internazionale riservatissimo?) nella quale sarebbe stato colpito per errore il Dc9 Itavia, provocando 81 vittime.

Adesso, questa "costruzione" dei fatti, che è servita a separare la vicenda del Mig da quella dell'abbattimento dell'aereo di linea Bologna-Palermo, viene per la prima volta smentita da un testimone oculare.

Venerdì 9 novembre Di Benedetto si è re-

cato spontaneamente a testimoniare da Rosario Priore, il giudice istruttore che ha ereditato l'inchiesta sulla strage di Ustica dopo il lungo immobilismo del predecessore, Vittorio Bucarelli. La deposizione a verbale è durata circa un'ora e mezzo. E il magistrato, dimostrando di non sottovalutare affatto questa testimonianza, ha subito avviato indagini per controllarla e raccogliere riscontri oggettivi sulle affermazioni dell'ex caporale.

Se questi riscontri ci saranno, e se gli inquirenti potranno verificare ciò che il nuovo testimone ha raccontato, si aprirà un capitolo nuovo dell'inchiesta, e uno squarcio in grado di svelare, forse definitivamente, la complessa sceneggiata messa in opera per post-datare la caduta del caccia di Tripoli, e tenerlo fuori dai segreti del giallo di Ustica. Ecco la clamorosa testimonianza di Di Benedetto, raccolta in esclusiva dall'"Espresso".

«Ho detto tutto quello che ricordo al magistrato», afferma Di Benedetto, «e sono le stesse cose che posso adesso riferire pubblicamente».

Allora, signor Di Benedetto, cominciamo dall'inizio: quando è stato richiamato alla leva?

«Nell'agosto '79. Sono stato destinato al 244. battaglione di Fanteria di Cosenza, di stanza nella caserma Settino. Nei primi mesi ho fatto il corso di caporale e poi ho svolto tutto il mio servizio militare in quella caserma».

Era lì, quindi, anche nel giugno 1980: cosa accadde?

«Una mattina ci svegliarono all'alba, ci dissero di prepararci in fretta, di prendere zaino e moschetto, e verso le sei ci fecero salire su un camion dicendoci che andavamo in Sila. Noi naturalmente non sapevamo niente, credevamo di andare a fare un'esercitazione...».

Che giorno era esattamente?

«Doveva essere la mattina di sabato 28 giugno. Che fosse un sabato lo ricostruisco dal fatto che pensammo che con quell'esercitazione ci rovinavano la libera uscita del fine settimana. Ricordo anche che ero tornato in caserma da una quindicina di giorni dopo il periodo di licenza che avevo preso per le elezioni comunali dell'8 giugno».

Come mai aveva preso una licenza per le elezioni?

«Perché ero stato candidato del Partito repubblicano».

E come le è andata?

«Non male. Sono arrivato quinto o sesto. Ho preso 69 voti».

Torniamo a quell'alba nella caserma Settino: come siete stati convocati? Chi partì?

«L'ufficiale di ispezione chiamò una decina di soldati. Due o tre anziani, tra cui c'ero io. Gli altri erano tutti di fresca leva, appena arrivati. Poiché andavamo spesso a sparare sul Pollino, pensai che era un addestramento di routine per le reclute. Partimmo su un camion preceduto da una jeep dove si trovava l'ufficiale che comandava il gruppo».

Chi era?

«Non lo ricordo. Un capitano o un tenente. Dei ragazzi che vennero quella mattina ricordo solo un altro caporale, Antonio, che adesso lavora a Messina».

Ma ricorderà qualche nome dei suoi ex superiori...

«Il comandante della caserma era il tenente colonnello Pellegrino e il co- ▶▶

Sopra: l'ultimo ritrovamento dei resti del Mig libico. In alto: Filippo Di Benedetto, che con la sua clamorosa testimonianza potrebbe rimettere in gioco la verità ufficiale. Nella pagina a fianco: (in alto) 20 luglio 1980, alcuni militari presidiano la zona dove è caduto il Mig libico; (in basso) il giudice Rosario Priore titolare dell'inchiesta

mandante del plotone a cui appartenevo il tenente De Michele».

Quando capì che non eravate partiti per una normale esercitazione?

«Quando mi accorsi che l'ufficiale non sapeva esattamente dove andare. Il viaggio fu lungo e pieno di peripezie, anche un po' comiche. Ci fermavamo spesso a cercare la strada. L'ufficiale aveva una mappa con un cerchietto segnato in una zona deserta vicina a Castelsilano. Siccome ero geometra, e le mappe le leggevo bene, lo aiutai un po' a trovare la strada».

E dove arrivaste?

«Verso le undici, mezzogiorno, arrivammo sul bordo di una gola profonda. La aggirammo con le macchine per raggiungere l'altro versante. A un certo punto dovemmo fermare sia la jeep che il camion, e proseguire a piedi per circa un chilometro. Quando raggiungemmo il fondo del vallone, ci trovammo di fronte a un aereo che aveva l'aria di essere caduto da pochissimo tempo. Ma non era distrutto: sembrava avesse tentato un atterraggio di emergenza che, ovviamente, su quel terreno doveva essere stato difficile».

Cerchi di descrivere la scena nel modo più preciso possibile.

«Intanto il luogo era molto più pianeggiante di come è stato descritto dalla televisione e dai giornali. L'aereo, poi, non era distrutto. Sembrava quasi intatto. Come se fosse atterrato sulla pancia. Intorno non c'era nessun pezzo sparpagliato. Solo a una cinquantina di metri più avanti vidi un grande paracadute bianco aperto e aggrovigliato. Sull'aereo ricordo i colori bianco e azzurro. Non ho visto scritte particolari, ma sulle fiancate c'era uno stemma che mi sembrò una specie di stella».

E il pilota? Lei lo ha visto da vicino?

«Era al suo posto nella carlinga. Piegato in avanti e accasciato sulla cloche. Io mi sono avvicinato a 3-4 metri per guardarlo: aveva la pelle bianca, sembrava un europeo. Tant'è vero che noi pensammo che l'aereo poteva essere uno dei nostri».

Una volta lì, cosa vi è stato detto di fare?

«Non toccare niente e rimanere sul posto di guardia. Siamo rimasti tutto il pomeriggio a prendere il sole. Dell'aereo non ci hanno detto assolutamente niente. Per la verità, a noi che eravamo quasi dei ragazzini, non ce ne importava molto. Pensavamo invece alla libera uscita andata in fumo».

Poi cosa è successo?

«La notte abbiamo dormito all'addiaccio. Senza tende. Il giorno dopo siamo rimasti ancora di guardia. Poi non ricordo se tornammo in caserma la sera, o se rimanemmo ancora una notte lì. Sono passati dieci anni e per noi dormire all'aperto non era un fatto straordinario: durante le esercitazioni ci capitava abbastanza spesso».

A destra: una foto, scattata dai commilitoni, che ritrae il sergente Filippo Di Benedetto in caserma. Sopra: il giuramento delle reclute, il primo a destra è Di Benedetto

E' arrivato qualcun altro sul posto?

«Sì. A un certo punto, probabilmente il pomeriggio stesso di sabato, è arrivata una chevrolet di color verde militare, con la targa Ifi o Afi. Notai bene la macchina perché ero appassionato di auto americane. Scesero due uomini con camicia e pantaloni kaki e occhiali Ray-Ban. I due, accompagnati dal nostro ufficiale, andarono a ispezionare da vicino l'aereo. Poi ripartirono. Il giorno successivo venne un altro gruppo di militari

con una divisa estiva simile alla nostra. Seppi che erano carabinieri. A un certo punto ci accorgemmo che nell'aereo non c'era più il corpo del pilota. L'ufficiale ci disse di non preoccuparci perché il cadavere era stato portato via dai carabinieri. Alla fine è arrivato un altro camion dalla nostra caserma con un gruppo di soldati che ci hanno dato il cambio. E noi siamo tornati a Cosenza».

In caserma avete parlato dell'episodio?

«Sì, ma senza dargli grande interesse. Si diceva che era caduto un nostro aereo. Nessuno pensava che si trattasse di un caccia straniero. Ho notato però che nei giorni successivi ci fu un via vai di macchine ufficiali dell'esercito. Una aveva le bandierine, come quelle che portano i pezzi grossi, perlomeno generali di Corpo d'Armata. Poi mi presi le ferie che mi rimanevano, e a fine luglio mi congedai».

Come mai si decide a raccontare questa storia al magistrato solo adesso, con dieci anni di ritardo?

«Intanto devo confessare che non sono un attento lettore di giornali, e che molte notizie mi possono sfuggire o arrivare con ritardo. Comunque, per un lungo periodo, quando si cominciò a parlare del Mig libico caduto in Sila, pensai: che scemi i giornalisti, arrivano sempre in ritardo e sbagliano pure le date. Poi, tre o quattro anni fa, quando la vicenda del Mig apparve sempre di più come una storia non chiara, che poteva avere qualcosa a che vedere con Ustica, non parlai subito perché avevo paura. Paura delle complicazioni, del fatto che probabilmente sarei stato smentito da gente importante. Insomma, paura di venir fatto passare per un mitomane che raccontava storie con dietro chissà quali intenzioni...».

Poi però con qualcuno ha parlato?

«Sì, mi sono confidato con un amico fraterno, Antonio Stumpo, anche lui repubblicano ed ex consigliere della Cassa di Risparmio di Cosenza. Si facevano ipotesi su Ustica, sul Mig. E io gli ho raccontato che quando ero di leva avevo sorvegliato un aereo caduto, proprio vicino a Castelsilano. Ma avevo paura di andare da un giudice perché in quel periodo pensavo che se avessi raccontato quelle cose, come minimo mi avrebbero fatto passare per pazzo».

Cos'è che l'ha fatta decidere adesso?

«Una serie di circostanze. Stumpo parlò della mia storia con un suo amico, il giornalista di "Repubblica" Pantaleone Sergi. Il quale, nel settembre scorso, chiese di incontrarmi. Io gli raccontai la mia storia dicendo però che non ero ancora deciso sul da farsi. Per un certo periodo non accadde niente; poi, una quindicina di giorni fa, quando Gheddafi fa la sua sparata sul Mig della Sila, Sergi riferisce una parte del mio racconto su "Repubblica", senza però fare il mio nome. A quel punto mi accorsi dell'importanza che la mia testimonianza poteva avere per arrivare alla verità, e capii anche che i magistrati erano molto interessati. Così mi decisi ad andare spontaneamente dal giudice Priore».

Il leader libico Gheddafi che accusa la Francia e gli Stati Uniti di aver provocato la strage di Ustica

E adesso ha paura?

«Paura no, timori sì. So di aver agito secondo coscienza, però è una storia che mi sembra più grande di me, e mi tormenta anche di notte. Per non parlare delle noie che posso avere. Il telefono di casa è sotto controllo: squilla di continuo senza che nessuno risponda. Spero che il giudice trovi dei riscontri di tutto quello che ho detto. Immagino però che non sarà facile. Già nell'estate '80, in caserma, si raccontava che il registro su cui venivano segnate le uscite e le entrate dei veicoli era andato bruciato per disgrazia...». ■

STRAGE DI USTICA Dopo le rivelazioni dell'ex caporale Di Benedetto, pubblicate la scorsa settimana dall'"Espresso", abbiamo trovato conferme al suo racconto

Verità in caserma

di Mario Scialoja

«Ma chi te l'ha fatto fare?». «Adesso potresti passare dei guai...»: le domande e le battute rivolte da amici e conoscenti a Filippo Di Benedetto, il geometra di Cosenza che la settimana scorsa ha rilasciato all'"Espresso" l'importante testimonianza con cui contraddice la versione ufficiale sulla vicenda del Mig libico caduto sulla Sila nell'estate dell'80, non sono sempre rincuoranti. E c'è anche qualche cauto tentativo di "pressione": «Non ti converrebbe ritrattare tutto...?».

In una terra dove il silenzio è considerato virtù capitale, il coraggio di parlare dell'ex caporale della caserma Settino di Cosenza viene visto come un'anomalia davvero preoccupante. Tanto più che il racconto, fatto prima ai magistrati inquirenti e poi al nostro giornale, non è di poco conto.

Infatti, se il Mig era già sull'altopiano silano la mattina del 28 giugno come sostiene Di Benedetto (secondo la versione ufficiale l'aereo sarebbe caduto il 18 luglio), vuol dire che era stato uno degli attori di quell'intrigo in cielo che ha causato l'abbattimento del Dc9 dell'Itavia e 81 morti. E vuole anche dire che l'Aeronautica militare, i servizi segreti, i carabinieri, nonché autorevoli "coordinatori" italiani e probabilmente stranieri, hanno ordito una messa in scena per postdatare la caduta del caccia di Gheddafi e allontanarlo dalla strage di Ustica.

Di Benedetto, intanto, non ha intenzione di ritrattare niente. Anzi, si sforza di raccogliere altri ricordi. Dal canto loro, il giudice istruttore Rosario Priore e il pool di sostituti procuratori guidati da Michele Coiro che hanno ereditato l'inchiesta sulla tragedia del Dc9 abbattuto la sera del 27 giugno '80, hanno avviato una serie di indagini per trovare conferme alla clamorosa testimonianza ricevuta. Hanno sequestrato brogliacci e registri della caserma Settino dove nel 1980 svolgeva servizio di leva il caporale Di Benedetto e, soprattutto, stanno cercando di rintracciare i suoi ex superiori e gli ex commilitoni in grado di confermare questa ricostruzione dei fatti.

Uno di loro lo ha rintracciato "L'Espresso": Dario G., rappresentante di commercio, sposato, senza figli. Era anche lui di leva nella caserma Settino. Anche lui con il grado di caporale, ma addetto alla fureria e più precisamente all'autoparco del battaglione. «Ricordo che quell'estate a un certo punto ci fu un via vai di automezzi tra la caserma e la Sila, e ricordo che i soldati che tornavano raccontavano di aver fatto la guardia a un caccia che era caduto in un vallone. Però non ricordo esattamente la data. Sono passati dieci anni, è difficile individuare il giorno preciso».

Filippo Di Benedetto. In alto: il sopralluogo del giudice Priore sulla Sila nel luogo dove è caduto il Mig libico

E così Dario non sa dire se gli automezzi partirono all'alba del 28 giugno (quando venne portato Di Benedetto sulla Sila), oppure il 18 luglio (quando ci fu il "ritrovamento" ufficiale dell'aereo). Ma un particolare l'ex furiere lo aggiunge: «Con i soldati che tornarono più si verificò un piccolo problema: gli mancavano dei colpi; noi controllavamo tutte le cartucce e risultò che avevano sparato senza un motivo accertato». Un particolare che potrebbe avere una certa importanza, fa notare lo stesso Di Benedetto: «Ricordo, infatti, che nei due giorni passati in Sila a piantonare il caccia ci annoiammo parecchio, e così abbiamo fatto un po' di tiro a segno sparando qualche colpo». Ma non potrebbe essere successa la stessa cosa ai soldati che salirono al vallone delle Megare 21 giorni dopo, cioè al momento del ritrovamento ufficiale del Mig? Potrebbe essere possibile, ma è improbabile perché quella volta, fin dal primo momento, arrivarono sul posto i carabinieri. «E se c'erano i carabinieri a presidiare», spiega Di Benedetto, «è molto difficile che i soldati di leva si az- ▶▶

L'ESPRESSO 2 DICEMBRE 1990

zardassero a divertirsi sparando come avevamo fatto noi, che eravamo pochi e soli».

Sull'attendibilità del geometra cosentino abbiamo trovato conferme tra i suoi amici e i compagni di militanza nel Partito repubblicano. «Mi sento un po' coinvolto nella vicenda che sta vivendo Filippo», spiega Antonio Stumpo, ex consigliere della Cassa di Risparmio di Cosenza: «Da molto tempo mi raccontava la sua storia; in un primo momento non gli diedi troppa importanza, ma poi, siccome è persona assolutamente degna di fede, lo presentai al giornalista di "Repubblica" che poi scrisse il primo articolo sulla questione».

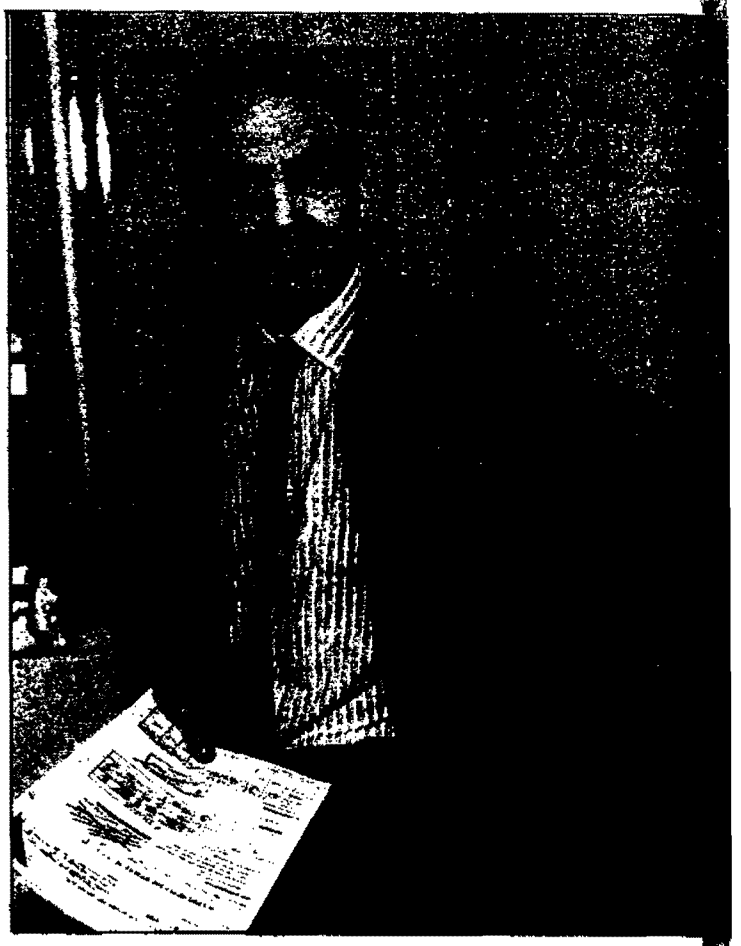
Michele Coiro, vice procuratore capo del tribunale di Roma

Anche l'ingegnere Sandro Fabiano, già vicesegretario regionale del Pri calabro, conosce bene, da anni, il nostro "testimone d'accusa". «Mi cominciò a parlare di quello che aveva visto in Sila almeno tre anni fa», ricorda Fabiano: «Diceva che i giornali sbagliavano le date, e quando venne fuori la polemica sull'autopsia del cadavere del pilota, sostenne che i due medici, Rondanelli e Zurlo, avevano ragione ad affermare che la morte risaliva ad almeno quindici giorni prima. Per la verità, all'inizio lo sconsigliai di parlare pubblicamente: la versione ufficiale sul Mig sembrava indiscutibile. Poi, quando cominciarono a venire fuori i primi dubbi, capii che la sua testimonianza era importante. E' un ragazzo serissimo. Certamente non spinto da protagonismo. Sulla verità di quello che racconta io ci metto la mano sul fuoco». ■

STRAGE DI USTICA Parla il capomarina che partecipò alle prime ricerche del Dc9. Racconta cosa vide quella notte e rivela che altri documenti ufficiali sono spariti

Polverone di stelle

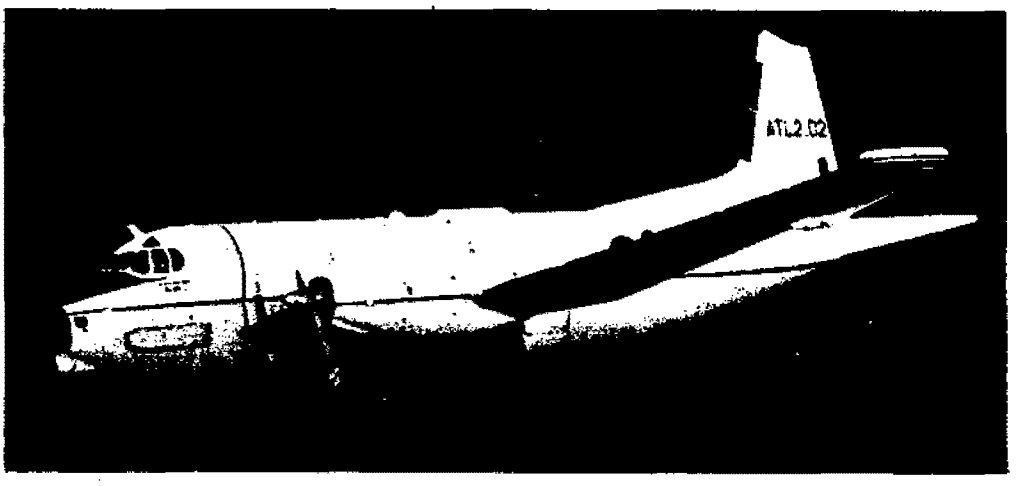
di Pierluigi Ficoneri e Mario Scialoja

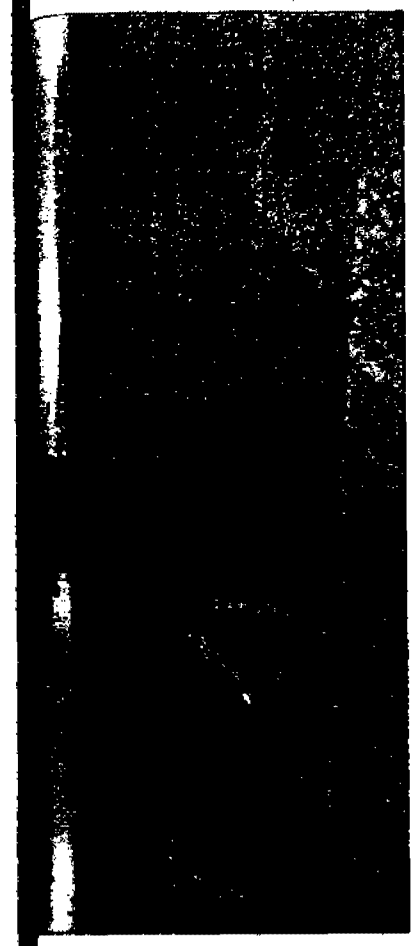


«Con l'apparecchiatura speciale del Bréguet individuammo la macchia di cherosene sul mare quando era ancora notte. Poi, all'alba, vedemmo affiorare il primo cadavere, le gambe e il tronco di un corpo. Ma la carlinga dell'aereo a fior d'acqua proprio non si è vista. Su questa storia è stato alzato, forse ad arte, un gran polverone e mi risulta che dei documenti sono stati falsificati e altri sono scomparsi». A decidersi a fare chiarezza su uno dei misteri del dramma di Ustica, cioè la missione di ricerca e l'avvistamento dei resti del Dc9 Itavia scomparso dagli schermi radar alle ore 20.59'45" del 27 giugno 1980, è Sandro Sanna. All'epoca era "secondo capo" sul Bréguet Atlantic dell'aviazione che venne fatto decollare quella notte dalla base di Cagliari Elmas.

Su questa faccenda la primavera scorsa il pilota-comandante del Bréguet, Sergio Bonifacio, sostenne che la carlinga del Dc9 aveva galleggiato a lungo sul mare e che, forse, dei passeggeri potevano essere salvati. Una versione dei fatti che suscitò molte polemiche, ma che fu smentita dai periti giudiziari nominati dal tribunale di Roma. Adesso il "capomarina" Sanna, la cui testimonianza è stata recentemente raccolta dal giudice Rosario Priore, fa un racconto che fotografa con precisione lo svolgersi dei fatti, e contribuisce a riportare verità in uno scenario confuso e manipolato.

«Quella sera stavo per andare a letto quando, alle undici e mezzo, Bonifacio mi chiama da sotto la finestra. Abitava a due passi da casa mia. Mi dice di prepararmi per andare ad effettuare un soccorso perché si era perso un Dc9. Poco dopo mezzanotte tutto l'equipaggio, tredici persone, si trova alla base per preparare le carte della missione. Ci viene detto che in zona opera già l'elicottero Hh3f dell'undicesimo stormo di Ciampino con il nominativo di missione "Issga". Decolliamo verso le tre di notte. Cinquanta minuti dopo arriviamo su un punto a Nord di Ustica che ci era stato indicato come luogo del possibile "splash" del Dc9. Nostro compito era di "investigare" tutt'intorno su un raggio di 50 miglia. L'elicottero che ci aveva preceduto, a un certo punto ci comunica di aver localizzato con il radar e poi con i fari una chiazza d'olio. Dice di aver sganciato sul posto un fumo-luce e ci chiede di proseguire le ricerche perché, avendo finito il carburante, deve rientrare alla base. Ci portiamo subito in zona e individuiamo anche noi la macchia oleosa. Avvertiamo la base di controllo operativo della Marina di Roma e cominciamo a girare a cerchi concentrici. Arriva l'alba. Con la luce cominciano gli avvistamenti dei materiali affioranti. Il cono di coda dell'aereo, cuscini rossi dei sedili, salvagenti sgonfi, il primo tronco di cadavere e poi, via via, altri corpi. Mi



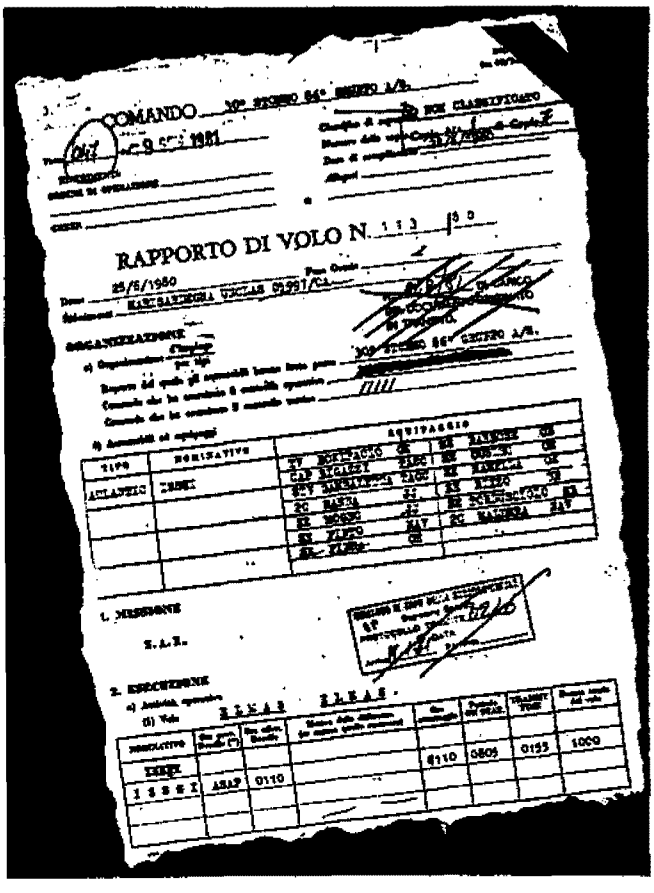


sembra di averne contati una quarantina. Volavamo a 50 metri dalla superfice del mare e la trasparenza dell'acqua era ottima».

A questo punto, il capitano Bonifacio, secondo quanto ha riferito agli inquirenti, vede in trasparenza, sott'acqua, «una grande massa chiara con una riga nera che l'attraversa al centro». A suo parere si tratta della fusoliera dell'aereo precipitato dieci ore prima. Una versione dei fatti raccontata sui giornali che ha fatto sorgere una serie di interrogativi oggettivamente devianti sul ritardo dei soccorsi, alimentando addirittura l'illusione che dei passeggeri avrebbero potuto essere salvati. Ma vediamo cosa avvenne realmente a bordo del velivolo di soccorso in quell'alba sul mare.

«Ricordo che improvvisamente», continua Sanna, «il comandante Bonifacio gridò nell'interfono: "Guardate, guardate, mi sembra di vedere in trasparenza la fusoliera, laggiù, è bianca...". Io ero la vedetta laterale sinistra, c'era anche una vedetta laterale destra e una vedetta anteriore. Ci concentrammo al massimo, ripassammo un paio di volte sul posto. "Negativo", rispondemmo tutti. Non avevamo visto niente. E c'è da notare che sul Bréguet gli avvistatori hanno un campo di visione ottimale, mentre il pilota non si trova nelle condizioni ideali. Ritengo quindi che Bonifacio, quando fece le sue dichiarazioni, doveva avere le idee molto confuse. Io non ho dubbi, la fusoliera non l'abbiamo mai vista. Del resto, tutte le comunicazioni interne tra i membri dell'equipaggio del Bréguet, e quelle esterne via radio, sono state registrate su due nastri che a fine missione abbiamo consegnato alla "Sezione analisi" della base di Cagliari Elmas. E al rientro abbiamo anche redatto un ampio rapporto di volo con tutti i dati registrati e tutti gli avvistamenti segnalati. Su questi documenti deve risultare tutto chiaramente».

Ma che fine hanno fatto quei documenti? E come si può spiegare il contrasto tra la versione del comandante Bonifacio e quella del sottocapo Sanna? Nella primavera '88 i due ufficiali vennero convocati dall'ammiraglio Carlo Alberto Timossi, comandante del Comando Marina di Cagliari, il quale chiese loro una precisa ricostruzione di quella missione.



COMANDO

RAPPORTO DI VOLO N. 113/80

In alto: l'ufficiale di Marina Sandro Sanna, vedetta sul Bréguet che per primo avvistò i resti del Dc9 abbattuto ad Ustica. Accanto: la prima pagina del rapporto di volo di quella missione; un documento che l'ufficiale sostiene essere stato manipolato. Nella pagina a fianco: un'immagine del Bréguet

«I miei ricordi», ci dice Sanna, «erano assai più precisi di quelli dell'amico Bonifacio; ma non capii bene per quale motivo l'ammiraglio aveva bisogno dei nostri racconti, a distanza di otto anni dai fatti, quando doveva essere in possesso di tutte le conversazioni e i dati registrati e del voluminoso dossier con il rapporto di volo. Lo capii poco dopo, quando con mia grande sorpresa appresi che le carte e i nastri relativi al nostro volo durato dieci ore erano scomparsi».

Un ennesimo caso di documentazione sparita, quindi, che viene ad aggiungersi alla lunga lista delle "prove distrutte" nel giallo di Ustica: il Registro Da-1 con i tracciati radar della base di Licola, bruciato; la Nota di servizio scomparsa con la lista degli avieri presenti la sera del 27 giugno '80 nella sala radar di Marsala; il "buco" di otto minuti nel nastro di Marsala subito dopo l'abbattimento del Dc9; la manipolazione effettuata sulle trascrizioni fonetico-manuali di vari radar militari. Ed è lo stesso Sanna a presentarci un nuovo documento che giudica artefatto: il rapporto di volo n. 113/80 sulla missione del Bréguet Atlantic con nominativo "Issgi". «E' proprio in questo nominativo che i conti non tornano», spiega l'ex secondo capomarina: «Il nominativo della nostra missione era invece "Issgb" dove la lettera b stava ad indicare che eravamo il secondo velivolo decollato per le ricerche dell'aereo di Ustica. Il primo, ossia "Issga", era l'elicottero partito dalla base di Roma. In questo documento la sigla "Issgi" starebbe a significare invece che il nostro Bréguet sarebbe stato il nono velivolo inviato in missione di ricerca. Un'indicazione assolutamente falsa che ancora non riesco a capire». ■

EUROPEO 15/14 APRILE 1990

STRAGE DI USTICA: DOPO DIECI ANNI DI SILENZIO UN SUPERPERITO VUOTA IL SACCO

Il pilota che morì due volte

Manovre, bugie e falsi attorno all'aviatore libico che precipitò col suo Mig sulla Sila. Si tratta dello stesso aereo che sfiorò il Dc9 della tragedia? Sembra proprio di sì

Antonio Delfino

È stato zitto e buono per dieci anni filati. Soltanto mezze ammissioni, qualche dubbio in pubblico e molta amarezza. Ma la consegna del silenzio non gli aveva mai fatto vuotare il sacco. Poi, quando il primo marzo scorso è arrivata la notizia che la tragica sera del 27 giugno 1980 un Mig, quasi certamente libico, aveva sfiorato sul cielo di Ustica il Dc9 dell'Itavia un attimo prima della catastrofe, un tarlo ha cominciato a rodergli dentro e alla fine ha deciso di difendersi, parlando. «Sono stato considerato», dice, «sprovveduto e bugiardo, ma ora basta».

Così Anselmo Zurlo, 65 anni, cardiologo e primario dell'ospedale S. Giovanni di Dio di Crotone, comincia la sua intervista all'*Europeo* aggiungendo altri misteri ai già moltissimi che hanno segnato la tragedia aerea di Ustica e che costò la vita a 81 persone. Un massacro nascosto dietro un intrigo di bugie, reticenze e depistaggi che da dieci anni due giudici, una schiera di periti e una commissione parlamentare d'inchiesta non sono ancora riusciti a chiarire. Quelli che riguardano Zurlo e che hanno finito per farlo apparire come un ammalato di protagonismo, cominciarono il 23 luglio 1980, a 26 giorni di distanza dall'ecatombe di Ustica.

Quel giorno, alle otto del mattino, affiancato da Erasmo Rondanelli, 51 anni, primario anatomo-patologo dello stesso ospedale di Crotone, Zurlo si trovò davanti a un cadavere mutilato e ormai sfatto dai vermi nel cimitero di Castelsilano, un paesino calabrese a ridosso della Sila. Il corpo era di un pilota libico caduto ufficialmente cinque giorni prima col suo Mig 23 nel vallone delle Magare (marchesato di Crotone) e nessuno immaginava che potesse in qualche modo essere messo in relazione alla mattanza di Ustica. «Invece», rivela oggi Zurlo, «c'era più di una ragione per pensarlo alla luce di quello che poi è capitato a me e al mio collega Rondanelli, cominciando...».

Professore, andiamo per ordine. Perché e con quale incarico lei quella mattina si trovò davanti al cadavere del pilota libico?

«Fu il sostituto procuratore della Repubblica di Crotone, Francesco Brancaccio, a convocarmi in compagnia del mio collega. Era accaduto che dopo aver trovato in mezzo ai rottami del Mig il cadavere mezzo sfracellato del pilota, la salma era stata fatta seppellire dall'ufficiale sanitario del posto nel cimitero di Castelsilano senza una vera e propria autopsia. Poi, quando la notizia del Mig era arrivata a Tripoli, l'agenzia libica Iana aveva fatto sapere che il pilota era stato stroncato da un infarto mentre sorvolava una zona di cielo extraterritoriale. Fu allora deciso di riesumare il cadavere del pilota per stabilire, se possibile, ora e giorno della morte e se, per caso, il decesso era avvenuto prima dell'impatto al suolo a causa di un infarto o di un ictus cerebrale. E dal momento che io sono cardiologo e Rondanelli patologo, fummo chiamati per stabilire tutto ciò».

Cosa scopriste?

«Finalmente arriviamo al nocciolo della questione. Fu impossibile dire se il pilota aveva avuto un infarto o un ictus perché nell'impatto contro la montagna alcuni monconi di costole rotte avevano perforato il parenchima polmonare e il pericardio con rottura traumatica dei due ventricoli, mentre l'encefalo era totalmente assente. Ma una cosa fu subito chiara: lo stato di marciume di quel cadavere. Il corpo era in necrosi gassosa e presentava numerosi nidi di larve e perciò era impossibile far risalire la morte del pilota a cinque giorni prima, ma almeno a tre settimane prima».

In sostanza, l'esame del cadavere faceva pensare con una certa sicurezza che pilota e aereo non erano caduti il 18 luglio 1980, ma molti giorni prima. Per esempio, il 27 giugno, cioè nella stessa data dello sterminio di Ustica?

«Direi di sì».

Perché allora lei e il suo collega avete scritto e sottoscritto che la morte del pilota libico risaliva al 18 luglio e non a molti, molti giorni prima?

«Fu un errore grossolano. Lo ammetto. Ma devo anche dire a chiare lettere che quella valutazione ci fu in un certo sollecitata. Lo sbaglio, infatti, fu quello di aver ceduto alle insistenze del giudice Brancaccio, e di avere ammesso che la morte potesse risalire a cinque giorni prima del ritrovamento del cadavere, anche se nel referto, stilato la sera stessa dell'autopsia, il dubbio ci tormentò tanto da correggere, all'ultimo momento, la parola "avanzato" in "avanzatissimo" stato di decomposizione. Tuttavia una circostanza importante è sfuggita a molti. Io e Rondanelli facemmo precedere la presunta data della morte del pilota dalla parola *anamnesteticamente*. Un termine che ha un significato preciso e non solo in campo medico. Vuol dire che si afferma la tal cosa in base a quello che racconta il malato o, quando il malato non c'è, i parenti, i conoscenti o chi ricorda. Sono stato chiaro?».

Lei vuol dire che il giorno della morte del pilota fu stabilito non sulla base di considerazioni scientifiche ma dando solo credito alle voci di chi avrebbe visto cadere l'aereo o di chi lo aveva sentito dire?

«Esatto. Tanto è vero che due giorni dopo, io e il collega Rondanelli scrivemmo un supplemento di perizia nel quale affermavamo che la morte del pilota risaliva almeno a una ventina di giorni prima».

E questo supplemento di perizia dove è finito?

«Sparito. Rondanelli afferma di averlo portato di persona alla procura di Crotone ma non sa precisare, perché non ricorda dopo tanto tempo, nelle mani di chi lo consegnò».

Ma a voi è rimasta almeno in mano una copia?

«Purtroppo no. Fu la nostra seconda leggerezza. Le copie furono trattenute dalla cancelleria. Del resto anche della prima perizia nessuno aveva pensato di darcene una copia. Va però rivelata una cosa: anche se oggi dicono che quel supplemento di perizia non è mai esistito, accadde un episodio molto strano a riprova della nostra verità. Qualcuno insomma aveva avuto subito notizia del nostro documento e se ne era molto preoccupato».

Chi?

«Uno strano personaggio, forse un agente dei servizi segreti, che piombò a Crotone il 26 luglio, cioè a distanza di 24 ore dalla consegna del nostro supplemento di perizia».

Lei come lo sa?

«Perché lo vidi in carne e ossa e gli parlai. Lo vide separatamente anche Rondanelli e con tutti e due l'uomo cercò di farci cambiare idea».

Dove incontrò questo signore?

«Alle otto di sera nella caserma dei carabinieri dove ero stato pregato molto insistentemente di andare. Fu il capitano Gaetano Inzolia, allora comandante del gruppo carabinieri della città, a chiamarmi per telefono. Disse che dovevo correre subito da lui perché c'era un signore arrivato apposta da Roma con un aereo speciale che voleva parlarmi».

E cosa accadde?

«Il capitano Inzolia uscì dal suo ufficio e mi lasciò solo con l'uomo arrivato da Roma. Era in borghese. Senza alcuna presentazione, e con fare gentile ma deciso, tirò fuori dalla tasca una foto Polaroid. Era la foto di un cadavere. Ma il cadavere non era quello mezzo marcio che avevo visto sul tavolo di pietra del cimitero di Castelsilano. Appariva molto più fresco e con un macchione di sangue rosso-vermiglio che fuorusciva dal corpo. L'uomo mi fece notare con insistenza quest'ultimo particolare per significare che io e Rondanelli sbagliavamo a sostenere la retrodatazione della morte del pilota libico, che ufficialmente tutti sostenevano avvenuta, come si sa, il 18 luglio 1980. In risposta alle sue insistenze dissi che il cadavere della fotografia era certamente quello di un uomo appena morto, e aggiunsi con molta franchezza che poteva anche non riguardare il pilota libico».

Vuol dire che il cadavere della foto non era quello del pilota libico?

«Il dubbio lo ebbi e ce l'ho ancora».

Come finì l'incontro?

«Quando l'uomo di Roma si rese conto che il suo messaggio non aveva fatto centro, mi salutò con molto distacco. Del resto non potevo dargli ragione. Mi ricordavo ancora benissimo di un particolare che mi aveva molto colpito durante l'autopsia al cimitero di Castelsilano».

Quale?

«Davanti a me, un maresciallo dei carabinieri di Catanzaro procedette al prelievo della cute delle dita di entrambe le mani del cadavere per gli esami dattiloscopici. Ebbene, pelle e unghie del cadavere si sfilarono come un guanto rovesciato, a dimostrazione che quel corpo era in fase di colliquazione. Un fenomeno che non avviene dopo cinque giorni dalla morte, ma...».

Il racconto del professor Zurlo finisce qui e quello che accadde dopo i fatti che ha rivelato non è meno inquietante.

Nel giugno del 1988, il giudice di Roma Giorgio Santacroce, titolare dell'inchiesta sulla strage di Ustica, vuole sapere qualcosa di più preciso sulla caduta del Mig libico e chiede una serie di atti istruttori a Elio Costa, sostituto procuratore a Crotone. Costa allora convoca Zurlo. Ma il sei luglio, una settimana prima di essere ascoltato, Zurlo esce dall'ospedale e tre uomini col volto coperto lo feriscono al collo e alla testa a colpi di bastone. Quando si rimette in piedi e va dal magistrato, al quale racconta l'incontro avuto nella caserma dei carabinieri con lo strano personaggio arrivato da Roma, trova una sorpresa. In un confronto diretto, il capitano Inzolia cade dalle nuvole e non ricorda più nulla.

Zurlo allora, ricordando che il misterioso signore era arrivato a Crotone con un aereo speciale, chiede un controllo dei piani di volo dell'aeroporto. Ma i documenti non esistevano più. Un incendio aveva carbonizzato la torre di controllo con tutto l'archivio.

Infine la mazzata definitiva. Nel marzo 1989, Giovanni Stiglianò, giudice istruttore di Crotone, archivia l'inchiesta sul Mig libico caduto nella Sila e liquida Zurlo e Rondanelli nel modo seguente: «O hanno preso un abbaglio in occasione della prima risposta», scrive il magistrato, «oppure l'hanno preso successivamente. In ogni caso dimostrano di non essere affidabili e credibili».

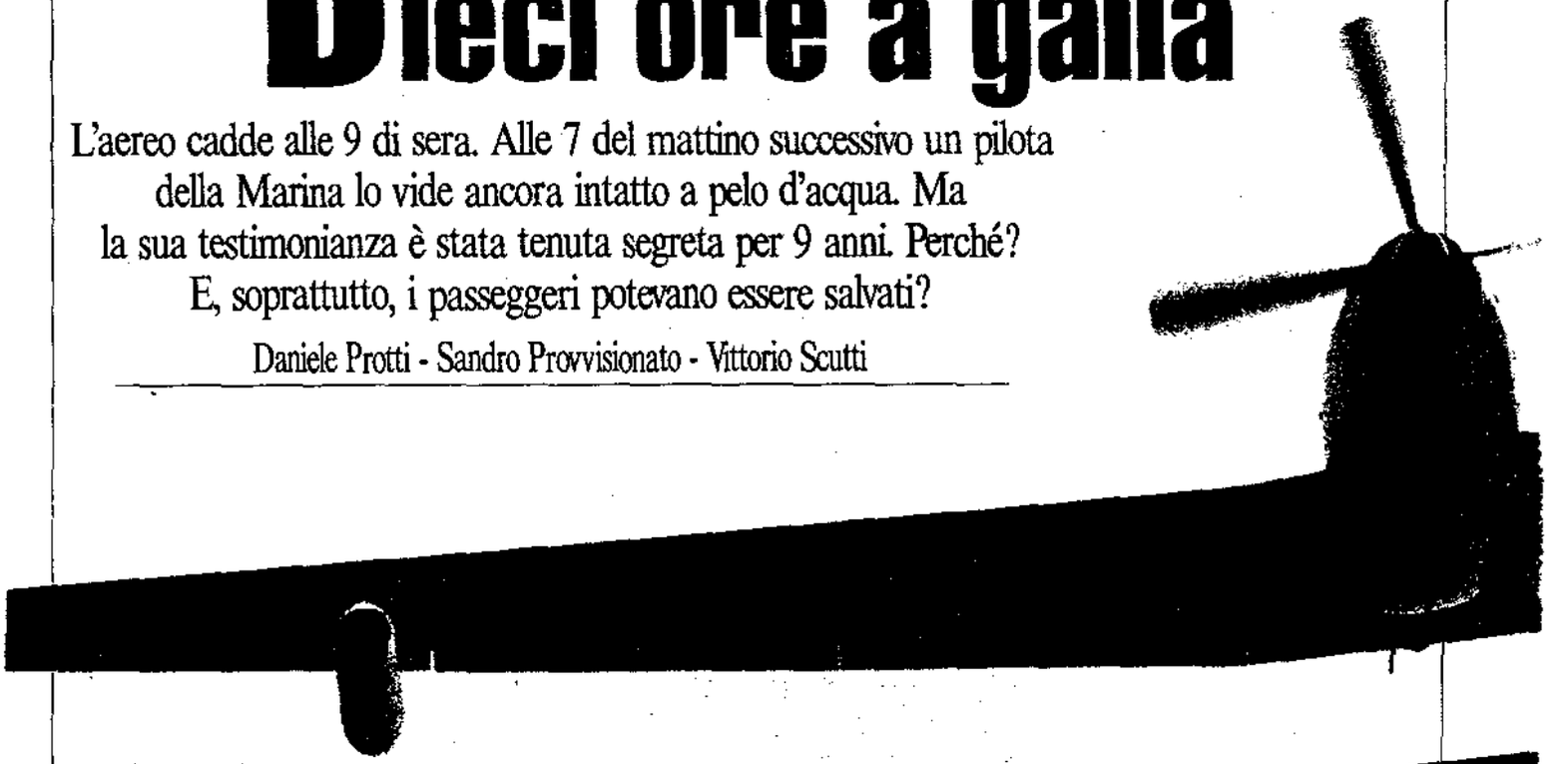
Ma dopo la prova della presenza di un Mig nella maledetta sera di Ustica, le conclusioni del giudice Stiglianò andrebbero forse rivisitate. «Speriamo», dice Zurlo, «che un giorno mi si dia ragione. Qualcuno allora potrebbe essere chiamato a rispondere di giudizi affrettati e di aver sospettato che alla base del comportamento mio e di Rondanelli ci sarebbero stati interessi personali e perfino malafede».

ESCLUSIVO. UN SUPERTESTIMONE RIBALTA L'INCHIESTA SUL CASO USTICA. IL DC9 FU ABBANDONATO AL SUO DESTINO?

Dieci ore a galla

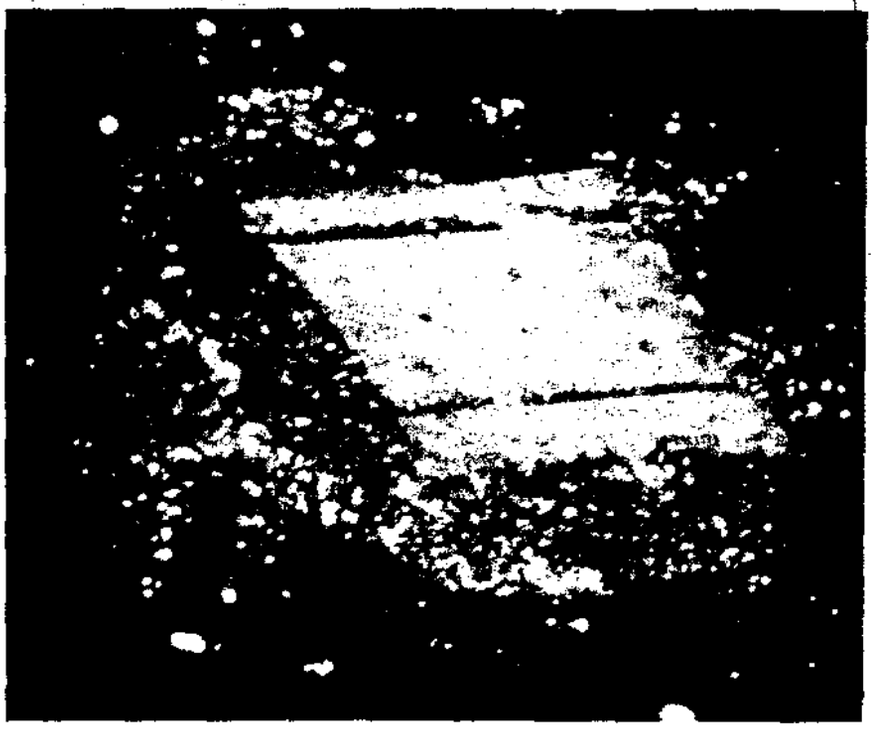
L'aereo cadde alle 9 di sera. Alle 7 del mattino successivo un pilota della Marina lo vide ancora intatto a pelo d'acqua. Ma la sua testimonianza è stata tenuta segreta per 9 anni. Perché? E, soprattutto, i passeggeri potevano essere salvati?

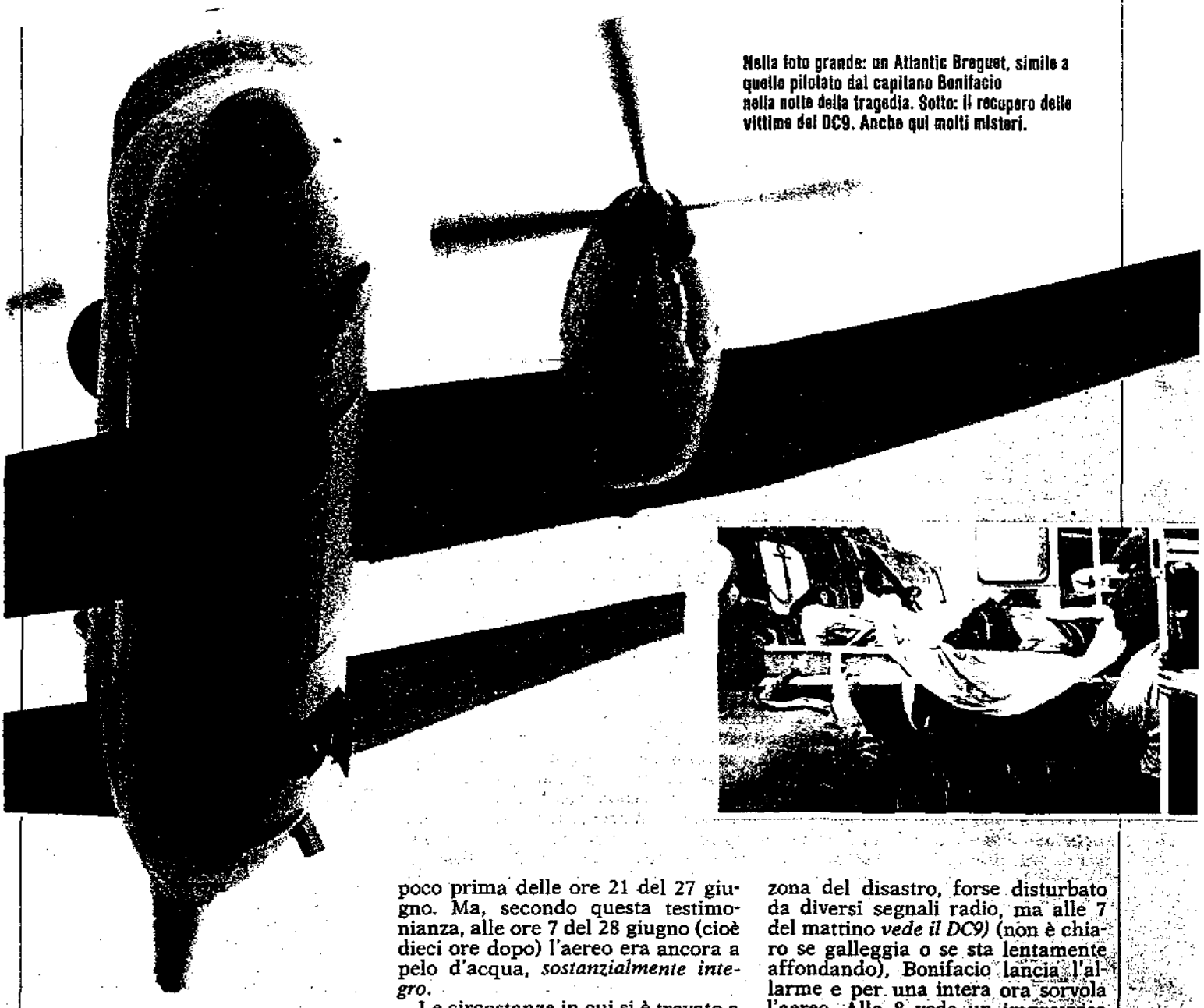
Daniele Protti - Sandro Provvisionato - Vittorio Scutti



Dieci anni di intrighi, omissioni, depistaggi. Questa denuncia, avanzata dall'associazione familiari delle vittime di Ustica, è evidentemente tanto carica di elementi plausibili da aver indotto il presidente della Repubblica ad un passo senza precedenti. Francesco Cossiga si è fatto protagonista delle indagini. Ha cominciato a convocare tutte le autorità direttamente e indirettamente coinvolte nel caso: presidente del Consiglio, ministri della Difesa e della Giustizia, vertici del Csm e della Procura e del Tribunale di Roma, alle cui dipendenze lavorano quei giudici (Vittorio Bucarelli e Giorgio Santacroce) che da dieci anni conducono le indagini senza giungere ad alcun risultato. Forse Cossiga ha in serbo un'altra sorpresa: il messaggio alle Camere di cui si parla tanto avrebbe proprio come contenuto centrale il «giallo» di Ustica. Un caso concreto per argomentare i suoi rilievi al Csm e la sua denuncia dei mali dell'amministrazione della giustizia.

Ma perché Cossiga sceglie proprio questo momento per accelerare l'inchiesta su Ustica e per avvalorare con tanta ufficialità la denuncia dei familiari? Perché effettivamente la situazione è grave, e può diventarlo





Nella foto grande: un Atlantic Breguet, simile a quello pilotato dal capitano Bonifacio nella notte della tragedia. Sotto: il recupero delle vittime del DC9. Anche qui molti misteri.

ancor più per le testimonianze rese più volte da un pilota della Marina, le cui parole possono gettare una luce nuova e sconvolgente su quanto avvenne nei cieli e nel mare di Ustica la sera del 27 giugno 1980. Di più: la portata di questa testimonianza (pur con tutte le perplessità che può legittimamente suscitare) è tanto dirompente da poter liquidare tutte le liti sul DC9 dell'Itavia esploso per una bomba a bordo, oppure perché colpito da un missile che lo ha distrutto in cielo, oppure caduto per cedimento strutturale. Inoltre provoca un interrogativo sconvolgente: i passeggeri erano ancora vivi dopo la caduta? E potevano essere salvati?

A dieci anni di distanza dalla tragedia la versione ufficiale afferma che il DC9 è precipitato e scomparso poco prima delle ore 21 del 27 giugno. Ma, secondo questa testimonianza, alle ore 7 del 28 giugno (cioè dieci ore dopo) l'aereo era ancora a pelo d'acqua, *sostanzialmente integro*.

Le circostanze in cui si è trovato a muoversi il protagonista di tale testimonianza sono spesso avvolte dal mistero, e non mancheremo di segnalarlo al lettore. Alle 3.10 del 28 giugno '80 l'allora capitano di corvetta, pilota della Marina, Sergio Bonifacio riceve l'ordine di partire dalla base del 30° stormo di Cagliari-Elmas a bordo dell'aereo Atlantic Breguet, uno dei velivoli sempre pronti a partire in caso di emergenza. Sono passate più di sei ore dal momento del primo allarme per il DC9. Bonifacio è uno dei pochi piloti ad avere (dal '76) il brevetto per pilotare questo aereo speciale, adibito alla caccia dei sommergibili, in grado di abbassarsi a pelo d'acqua, dotato di grande autonomia (circa 7000 miglia) e di sofisticate apparecchiature.

Bonifacio fatica a localizzare la zona del disastro, forse disturbato da diversi segnali radio, ma alle 7 del mattino *vede il DC9)* (non è chiaro se galleggia o se sta lentamente affondando), Bonifacio lancia l'allarme e per una intera ora sorvola l'aereo. Alle 8 vede un improvviso sollevamento dell'acqua, il DC9 si inabissa e Bonifacio vede uscire corpi e cuscini. Subito dopo Bonifacio riceve l'ordine di rientrare (da chi? Forse dal comandante di gruppo?).

Appena atterrato Bonifacio stila il consueto rapporto, ma prende anche una decisione insolita. Superando le procedure gerarchiche si presenta al procuratore militare di Cagliari e rilascia una deposizione. Su questa è stato successivamente imposto il segreto militare (da chi e perché non è ancora dato di sapere), e per nove anni non si sa assolutamente nulla di questa deposizione. È solo nel settembre '89 che il pilota viene nuovamente ascoltato dal procuratore militare di Cagliari Bruno Maggi. E all'inizio di quest'anno vie-

■■■

Foto: Dino Fracchia (grande); Ansa

Giochi di guerra nella notte

Ipotesi di uno scenario per la tragedia

Se è vero quello che ha visto l'allora capitano di corvetta Sergio Bonifacio, quale scenario si può immaginare per la dinamica della tragedia di Ustica? Presentiamo una ipotesi, avvertendo il lettore che si tratta soltanto di una congettura costruita sulla base di vari elementi noti e meno noti.

Punto chiave: Gheddafi. Il leader libico parte a bordo del suo Boeing la sera del 27 giugno. I libici avevano chiesto da tempo il permesso per usufruire dell'autostrada del cielo italiano «Ambra 17». Destinazione: Varsavia. Quasi contemporaneamente si alza in volo un Mig 23 pilotato da un libico esperto addestratore di Mig 23. Base di partenza: Corsica o una portaerei.

Dopo Malta, Gheddafi decide improvvisamente di rientrare a Tripoli. Qualcuno l'ha avvertito che un «traditore» lo vuole uccidere. Gheddafi scappa ma ordina ai suoi di attaccare il traditore. Due Mig libici si alzano in volo. Non da Tripoli: non avrebbero l'autonomia sufficiente per l'andata e il ritorno fino all'altezza del 40° parallelo. È probabile che si levino da una base segreta tra Brindisi e Lecce, dove stanno facendo un periodo di addestramento. Non sono armati granché (proprio perché in addestramento): due missili aria-aria inerti, cioè senza esplosivo nella testata. Per difendersi, il «traditore» approfitta della fatale coincidenza: arriva il DC9 Itavia. Intanto due o più apparecchi PD 808 (specializzati nella «guerra elettronica», in grado di alterare e disturbare telecomunicazioni e segnali radio) volano nella zona.

Il «traditore» si mette al riparo del DC9, proprio sotto la sua pancia: non possono spararmi, pensa, rischiando di colpire anche il DC9 e facendo scoppiare un incidente internazionale. Invece lo fanno. Il missile inerte va alla ricerca di una fonte di luce e calore; a quel punto il Mig non è più distinguibile dal DC9, fa tutt'uno con esso. E il missile colpisce il DC9 proprio nella parte laterale della cabina di pilotaggio. È un missile di circa 3 metri e 20 centimetri di diametro. Perfora la cabina colpendo probabilmente i piloti e distruggendo i cavi dei comandi relativi ai sistemi di trasmissione e del motore. Il DC9 perde velocità e quota, il Mig viene urtato, perde il timone, probabilmente viene schiacciata anche la cupoletta del pilota, e se ne va a cadere sulla Sila.

Il DC9 a quel punto comincia a planare verso il mare; la rotta si modifica anche per il vento a 100 km l'ora che spira da ovest. Plana come un aliante a grande velocità; in 6-8 minuti scende a livello del mare con la coda abbassata dal peso dei due motori. Ammara, non precipita. E l'indomani mattina viene avvistato dal pilota dell'Atlantic Breguet.

I giudici Bucarelli e Santacroce, titolari delle inchieste su Ustica. A fianco: Francesco Cossiga (in alto) e Libero Gualtieri.

Daria Bonfietti: una battaglia per la verità.

...ne ascoltato anche dal magistrato Bucarelli, che lo va a trovare in Sardegna e raccoglie la sua testimonianza. Di questa, con tanto di verbale, non si è mai saputo nulla.

Oggi Sergio Bonifacio (nel frattempo promosso capitano di fregata) non è più nella Marina militare. Fa il pilota per una compagnia privata e dirige una concessionaria d'auto a Quartu S. Elena. Si è dimesso il 30 maggio '89 perché non ha condiviso il trasferimento prima a un lavoro d'archivio poi alla Maddalena. Non rilascia interviste sui particolari della sua testimonianza perché, afferma, «sono vincolato dal segreto istruttorio», come lo ha ammonito Maggi. Ma non smentisce di aver visto, dalle 7 alle 8 del 28 giugno '80, il DC9 Itavia. Di averlo osservato per un'ora intera, di averlo visto sostanzialmente integro.

La testimonianza è clamorosa perché conduce ad alcune smentite e alimenta sia perplessità sul suo contenuto sia sconvolgenti interrogativi.

1) Se dieci ore dopo la caduta il DC9 era ancora a pelo d'acqua, vengono a cadere sia l'ipotesi di una bomba a bordo sia quella di un missile che lo abbia fatto esplodere mentre era in volo.

2) Di conseguenza deve essere stata diversa da quella della versione ufficiale (che parla di caduta a vite) la discesa dagli 8000 metri di quota al livello del mare.

3) Può destare perplessità la capacità di tenuta di un aereo in termini di galleggiamento per dieci ore (o poco meno, se il DC9 aveva cominciato lentamente ad affondare: non abbiamo potuto specificare cosa intende Bonifacio per «a pelo d'acqua»). Tanto più che gli stessi esperti, da noi interpellati, parlano di una capacità di resistenza per un così lungo periodo solo in casi eccezionali e con un velivolo in perfette condizioni. Il dubbio è pertanto legittimo.

Foto: Giacomino (alto); Studio Fn (basso)

Ma è lo stesso pilota che ci ha consigliato di fare questo calcolo: quanto tempo impiega un aereo di 40 tonnellate ad imbarcare acqua e quindi ad affondare se non ha rilevanti falle? Bonifacio non conferma, ma neppure smentisce, che le uniche aperture visibili (oltre agli oblò e ai finestrini della cabina di pilotaggio) erano due buchi del diametro di circa 20 centimetri all'altezza del posto dei piloti dell'aereo.

Si tratta, come ben si vede, di novità sovversive, nel senso che sovvertono letteralmente tutta l'inchiesta sinora condotta. E che rilanciano una serie di domande e ipotesi. Per esempio: a) erano ancora vivi i passeggeri, o almeno una parte di essi, parecchie ore dopo le fatidiche ore 21 del 27 giugno '80? Potevano essere salvati?; b) possibile che nessuno abbia sorvolato la zona subito dopo l'incidente, e che nulla sia stato visto?; c) perché Bonifacio è decollato solo sei ore dopo l'allarme? Che fine hanno fatto le segnalazioni da lui lanciate alle 7 del 28 giugno?; d) chi

■■■

Quel soccorso poco pronto

Perché vennero usate le unità più lontane dal DC9?

Sulle operazioni di ricerca del DC9 scomparso il 27 giugno 1980 in questi dieci anni non sono certo mancate le polemiche.

L'Aeronautica militare ha sempre respinto le accuse, sostenendo che tutto si è svolto secondo «le norme e le procedure vigenti». Sta di fatto però che lo scorso anno lo stesso capo di stato maggiore dell'arma azzurra Franco Pisano è stato costretto ad ammettere che il primo elicottero che si alza in volo alla ricerca dell'aereo scomparso lo fa soltanto alle 21.55, cioè un'ora dopo la tragedia, mentre l'allarme ai centri di ricerca e soccorso più importanti, cioè il terzo distaccamento ricerca e soccorso di Brindisi e il dipartimento della Marina militare del basso Tirreno a Napoli, giunge tra le 21.49 e addirittura le 22.20, quasi due ore mezzo dopo.

Il Proteo, nave militare abilitata per i soccorsi in mare, che è all'ancora nel porto di Napoli, a poca distanza dal punto di caduta, non riceve alcun allarme.

Non viene allertato neppure un elicottero SH-3D della Maristaeli di Catania che ha appena trasportato sull'isola di Ustica il ministro della Marina mercantili Nicola Signorello che partecipa ad una festa.

Il punto in cui si presume che il DC9 si sia immerso viene ufficialmente identificato soltanto dieci ore dopo, alle 7.05 del 28 giugno. Un elicottero della Marina segnala al largo di Ustica una chiazza d'olio e alcuni rottami che galleggiano. È davvero quello il punto esatto?

Nelle operazioni di ricerca del DC9 non è tanto inquietante la lentezza, quanto l'ipotesi che siano stati attivati per primi i mezzi più lenti o quelli più lontani e invece allontanati dal luogo del disastro quelli che erano vicini.

È quanto accade alla nave oceanografica Bannock, alla fonda a Ustica. Viene fatta partire, ma con strane coordinate, contraddittorie e continuamente cambiate, che non le permetteranno mai di arrivare nella zona del disastro.

Ci sono poi due Atlantic Breguet, aerei dotati di sofisticate apparecchiature per la caccia ai sommergibili, in grado di scrutare sott'acqua, dello stesso tipo di quello pilotato da Sergio Bonifacio, che partiti da Cagliari-Elmas prima della tragedia del DC9 per «esercitazioni a bassa quota», vengono fatti rientrare alla base rispettivamente due ore e mezzo e quattro ore e mezzo dopo il disastro, senza essere mai stati avvisati che erano in corso ricerche di un aereo civile.

Molto singolare è il comportamento del secondo Atlantic Breguet: decollato da Cagliari alle 18.30, compie esercitazioni al largo della Sicilia orientale e rientra nel capoluogo sardo alle 0.30, di certo ignaro di sorvolare sulla via del ritorno un tratto di mare non distante dalla zona del disastro.

Ma c'è di più: al momento della tragedia di Ustica - secondo quanto ha ammesso nel 1980 l'allora ministro della Difesa Valerio Zanone - l'Aeronautica militare aveva quattro velivoli in volo. Tra essi due PD 808. Il primo, assegnato alla rilevazione delle radiomisure, decolla da Pisa alle 20.15 e atterra a Pratica di Mare (Roma) alle 21.05.

Il secondo parte da Istrana (Treviso) alle 20.00 senza passeggeri a bordo, atterra a Milano-Linate alle 20.50 e riparte alle 21.45 (tre quarti d'ora dopo il disastro del DC9) con a bordo un vip, il generale dell'Aeronautica Luciano Meloni, per atterrare a Ciampino alle 22.45.

Ma c'è un particolare: il PD 808 non è un aereo qualsiasi, ma un velivolo adibito alla guerra elettronica, capace cioè di accecare le intercettazioni radar. Proprio come il caccia, forse un Awacs di nazionalità francese, che, fino a pochi minuti dopo che è cessato il contatto radio con il DC9, gira in tondo sul tratto di mare dove l'aereo dell'Itavia con 81 persone a bordo è caduto.

Foto: Sabatini (alto); Dossier (basso)

Dieci anni di sospetti

27 GIUGNO 1980 - Il DC9 Itavia con 81 persone a bordo cade nei pressi di Ustica.

28 GIUGNO 1980 - I primi atti giudiziari sono affidati al magistrato di Palermo Aldo Guarino. Una formalità. Una quindicina di giorni dopo l'inchiesta passa al sostituto procuratore di Roma Giorgio Santacroce che ordina il sequestro su base nazionale di tutto il materiale esistente nei centri radar. (Capo di S.M. dell'Aeronautica è all'epoca il generale Bartolucci). Roma consegna il materiale, Licola lo distruggerà, Marsala farà resistenza.

30 GIUGNO 1980 - Il ministro dei Trasporti Rino Formica incarica una commissione d'inchiesta presieduta dal professor Carlo Luzzatti.

18 LUGLIO 1980 - Sulla Sila vengono recuperati i resti di un Mig 23 libico. Quando è caduto l'aereo? I risultati dell'autopsia sui resti del pilota sono contrastanti.

20 NOVEMBRE 1980 - Il giudice Santacroce riceve dall'esperto americano John Macidull la perizia tecnica commissionatagli. Nella relazione per la prima volta si parla di un missile. Intanto l'Itavia viene sciolta.

16 MARZO 1982 - La commissione Luzzatti termina i suoi lavori: viene scartata l'ipotesi dell'incidente. Si è trattato di un'esplosione. Esterna (missile) o interna (bomba)?

21 NOVEMBRE 1984 - L'inchiesta della magistratura viene formalizzata e passa al giudice istruttore Vittorio Bucarelli che affida una perizia tecnica a una commissione di esperti, presieduta dal professor Blasi.

5 GIUGNO 1987 - Viene recuperata la scatola nera del DC9 e gran parte del relitto. Stranamente risulta irrecuperabile la prua dell'aereo.

Il generale dell'Aeronautica Bartolucci.

23 NOVEMBRE 1988 - Il presidente del Consiglio De Mita nomina una commissione d'indagine, presieduta dal magistrato Carlo Maria Pratis.

16 MARZO 1989 - Viene finalmente consegnata al giudice Bucarelli la perizia del collegio Blasi. Conclusioni: ad abbattere il DC9 è stato un missile.

17 MARZO 1989 - Zanone incarica il capo di stato maggiore dell'Aeronautica, generale Franco Pisano, di condurre un'indagine interna all'arma. Risultato: tutto regolare.

10 MAGGIO 1989 - La commissione Pratis consegna a De Mita la sua relazione: è stata una bomba.

23 GIUGNO 1989 - 23 ufficiali e sottufficiali dell'Aeronautica in servizio la notte della tragedia nei centri radar di Licola e Marsala vengono incriminati. Hanno visto e hanno detto il falso, distruggendo o manomettendo i nastri radar di Marsala e Licola.

OTTOBRE 1989 - Una nuova perizia viene affidata al collegio Blasi.

MAGGIO 1990 - Viene consegnato a Bucarelli il supplemento di perizia. Due dei cinque esperti fanno marcia indietro: un missile? No, una bomba.

■■■

e perché ha deciso di tenere in fondo ad un cassetto la deposizione rilasciata da Bonifacio lo stesso 28 giugno '80? E che fine ha fatto il suo rapporto di volo?; e) perché la commissione parlamentare di inchiesta, presieduta dal senatore Libero Gualtieri non ha mai potuto occuparsi di questa testimonianza?; f) come si spiega l'improvviso sconvolgimento della superficie marina notato dal pilota, con la fuoruscita di cadaveri e cuscini (stranamente non zattere gonfiabili e salvagenti) e il repentino inabissamento dell'aereo? Cosa è successo, insomma, *in profondità* tanto da determinare il subitaneo affondamento di un aereo che aveva galleggiato fino ad allora o poco prima?

Ma quella di Bonifacio non è l'unica novità sulla tragedia di Ustica. L'altra viene dalla Corte dei Conti, che ha aperto un altro capitolo sconcertante di questa storia. Quello sul relitto del DC9.

Il relitto è stato recuperato nell'86 ad opera della ditta francese Infremer, un'azienda che l'ammiraglio Martini (capo del Sismi) ha avuto modo di definire «legata ai servizi segreti francesi» (e Martini se ne intende). La Corte dei Conti sta indagando sugli aspetti amministrativi del pagamento per l'operazione, che ammonta a quasi sette miliardi. Giorgio Aterno, magistrato della Corte, ha ufficialmente notificato un atto di messa in mora perché non sono chiare l'esecuzione del recupero e la documentazione fornita per il pagamento. La notifica è stata fatta il 5 giugno scorso alla segreteria generale del ministero della Difesa, al quale era stato richiesto invano un supplemento di documentazione. L'atto di messa in mora, tra i suoi effetti, ha soprattutto quello di evitare che si prescriva l'azione del procuratore generale della Corte dei Conti per i danni cagionati all'erario dello Stato.

Quali stranezze sono emerse dall'indagine della Corte? Innanzitutto non vi è stata alcuna gara per il recupero del relitto. L'incarico affidato all'Infremer ha suscitato le proteste di ditte italiane specializzate in recuperi in mare, nessuna delle quali è stata invitata a presentare preventivi. Una seconda stranezza riguarda la profondità alla quale sarebbe stato trovato il relitto. Secondo l'Infremer è avvenuto a 3850 metri. Senonché in quella zona, in base a tutte le carte nautiche, non esiste una simile profondità: si arriva ad un massimo di 3300 metri. Considerando che i costi aumentano note-

Foto: Giacomino (sinistra)

volmente oltre i 3000 metri, è evidente che una profondità o l'altra modifica il costo finale del recupero (e quindi la fattura). Ma la «stranezza» non è solo contabile, non c'è solo un vantaggio per la ditta che recupera e una maggiore spesa per lo Stato. Esistono incertezze e contraddizioni dell'Infremer sull'esatta localizzazione del recupero, esistono perplessità su «cosa» è stato recuperato. L'Infremer dice di aver riportato a galla dagli abissi marini il 70% dell'aereo. Ma nell'hangar di Capodichino, dove è stato collocato il relitto, ce ne sarà sì e no il 35%. E il resto dove è finito?

Inoltre: manca proprio la parte anteriore del velivolo. L'Infremer afferma di aver incontrato difficoltà insormontabili per recuperarla. Ma non tanto insormontabili, se l'Infremer ha preso parti del quadro comandi. Insomma non è stato possibile agganciare la carlinga, ma è stato possibile smontare pezzi del «cruscottone» dei piloti. Strano.

Dal confronto della testimonianza di Sergio Bonifacio con quanto risulta alla Corte dei Conti nascono nuovi interrogativi.

1) Bonifacio vede l'aereo sostanzialmente intatto fino alle 8 del 28 giugno. Poi il sommovimento dell'acqua e l'aereo si inabissa. L'Infremer recupera un aereo a pezzi: un'ala frantumata in circa 700 parti, motori sbrindellati e staccati dalla coda, fusoliera a pezzi. Che cosa ha causato la distruzione dell'aereo?

2) La documentazione fotografica del recupero è, stranamente, minima. Almeno quella conosciuta. In una delle rare foto si può leggere la targhetta di immatricolazione dell'aereo con i seguenti numeri e sigle: 5912551-401 e 22TA2115D08. Strano: l'Itavia aveva acquistato un DC9 con l'immatricolazione N902H e l'aveva reimmatricolato con il numero 45724. Qual è la spiegazione? Si tratta di una foto sbagliata, relativa ad un altro relitto (e quale?). Oppure quello di Capodichino non è il relitto del DC9?

LA SECONDA SCATOLA

C'è un altro problema insoluto. La decifrazione della scatola nera, effettuata negli Stati Uniti, si conclude con il pilota del DC9 che dice «gua...»: la parola si interrompe seguita da un rumore di esplosione e si interrompono tutte le comunicazioni e le registrazioni. È una stranezza: se il «gua» era un segnale di allarme («guarda?») non si spiega la registrazione dell'esplosione perché l'impatto del proiettile (missile o altro che sia) interrompe ogni comunicazione, e quindi non può riportare il rumore successivo. I rumori successivi potevano essere registrati in qualsiasi parte dell'aereo dalla *seconda* scatola nera (che in realtà è di colore giallo). Che fine ha fatto? L'Infremer l'ha recuperata o no? Questa scatola può essere di importanza decisiva perché funziona indipendentemente dal circuito elettrico primario, e quindi non poteva essere interrotta come è accaduto alla prima. E avrebbe registrato ogni successivo evento, avendo un'autonomia di almeno 15 ore.

Si possono aggiungere altri interrogativi, relativi a strani particolari:

- perché sono state fatte le autopsie di soli due dei 39 cadaveri recuperati? Perché avevano i timpani rotti? Perché nessun cadavere aveva le scarpe (che steward e hostess fanno togliere nelle situazioni di emergenza)?
- perché sono scomparsi e mai recuperati gommoni e salvagente?
- perché, infine, la Corte dei Conti partendo dal solo esame dei costi del recupero, ha tali e tante perplessità da decidere la messa in mora degli atti relativi?

Forse è anche Cossiga a pretendere risposte a queste domande. Di certo un fatto nuovo deve essere intervenuto per modificare l'atteggiamento del presidente. Fino a poche settimane fa aveva spiegato a Daria Bonfietti, presidente dell'associazione dei familiari, che non riteneva opportuno un incontro con l'associazione nel momento in cui infuriavano le polemiche sull'operato dei magistrati inquirenti. Poi ha cambiato idea. Ha incontrato l'associazione mercoledì 20 giugno e immediatamente dopo ha convocato Andreotti, ministri e vertici degli uffici giudiziari. Che cosa ha fatto cambiare idea a Cossiga?

Nicola Signorello, ministro della Marina mercantile all'epoca della sciagura. Lelio Lagorio, socialista, ministro della Difesa nel 1980.

Foto: Sabatini/Granata

CASO USTICA 1/PERCHÉ NON È SCATTATO IN TEMPO IL DISPOSITIVO DI RICERCA E SOCCORSO DEL DC9

In balia del mare

Tra la scomparsa della traccia radar, l'allarme e la partenza del primo elicottero sono passate molte ore. Probabilmente, con un intervento immediato, non tutti sarebbero morti

Daniele Protti - Sandro Provvisionato

Un pilota della marina, Sergio Bonifacio, *vede* il Dc9 Itavia la mattina del 28 giugno, dieci ore dopo quella che, secondo le varie versioni accreditate in dieci anni, avrebbe dovuto segnare la sua scomparsa negli abissi del Tirreno. Bonifacio non è l'unico testimone: ci sono anche gli altri componenti dell'equipaggio dell'Atlantic Breguet che possono confermare. Che cosa? Che il velivolo, sostanzialmente integro nelle sue strutture, era a pelo d'acqua. Di qui il dubbio atroce: almeno alcuni degli 81 passeggeri potevano essere salvati, se i soccorsi fossero stati tempestivi. Ma non è stato così.

Di fronte alle rivelazione di Bonifacio vengono confermate le gravissime responsabilità di chi, la sera del 27 giugno 1980, si è mosso male, in ritardo, centellinando gli sforzi. Ma lasciamo parlare i fatti.

L'ultimo contatto radio tra il Dc9 e Ciampino avviene alle 20,56 e immediatamente viene individuato il punto in cui si trovava l'aereo in quel momento, a 115 miglia nautiche da Palermo. Lo stesso generale, Franco Pisano, bontà sua, nella relazione al ministro della Difesa Valerio Zanone, in data 17 marzo '89, scrive: «fase iniziale di incertezza» (si può leggere negli allegati non pubblici alla relazione). Tra le 21,04 e le 21,21 si intrecciano i contatti radio tra Ciampino, Martina Franca, Marsala, Punta Raisi. Alle 21,25 Martina Franca comunica lo stato di preallarme per un elicottero del 15°

Il recupero dei corpi dei passeggeri del Dc9 Itavia caduto vicino a Ustica il 27 giugno 1980: un mistero non chiarito a dieci anni dalla tragedia.

stormo. Occorre attendere addirittura le 22,20 perché l'allarme venga dato alla marina militare di Napoli. Ma il pur costosissimo sistema «search and rescue» (ricerca e soccorso) che si dovrebbe fondare sull'impiego contemporaneo di unità aeree e navali fa cilecca.

Le missioni, ha scritto il generale Franco Pisano, «sono risultate infruttuose per l'oscurità e le condizioni del mare». Si tratta, se non di una bugia, di una affermazione quantomeno imprecisa. Innanzitutto le condizioni del mare: quella sera erano ottime, mare calmo, vento debole, buona visibilità. Quanto all'oscurità vale la pena di ricordare quanto ha detto e scritto più volte l'ammiraglio Falco Accame (ex presidente della commissione Difesa della Camera dei deputati): «Il crepuscolo nautico si verificò alle 21,54, quello astronomico alle 22,40, anche se, stranamente, nella relazione Pratis si afferma che la notte era cominciata alle 20,50». In altre parole un aereo specializzato nella ricerca avrebbe potuto godere di discrete condizioni di luce e visibilità se fosse giunto entro le 22 in zona. Esattamente quello che poteva capitare all'Atlantic Breguet che stava sorvolando la zona prima di rientrare, come fece, a Cagliari alle 0,30 del 28 giugno. *Ma, incomprensibilmente, nessuno allertò l'Atlantic Breguet.* Il cui rapporto, pertanto, non compare tra quelli allegati (finora mai resi noti) alla relazione Pisano. E il rapporto dell'altro Breguet pilotato da Sergio Bonifacio risulta incomprensibile, così come la sua versione ridotta nel tabulato riassuntivo è sbagliata: a Bonifacio viene attribuito (a un'ora sbagliata) l'avvistamento di una macchia di carburante, che invece fece un elicottero. Dell'aereo a pelo d'acqua non una parola.

Nelle operazioni di soccorso è stata seguita una linea precisa: risparmiare. Infatti quello che il generale Pisano chiama ineffabilmente «intervento immediato» ha visto in realtà l'impiego di 2 elicotteri HH-3F, 2 elicotteri SH-3D e 2 aerei Atlantic. La marina invierà solo il giorno successivo l'incrociatore lanciamissili Doria, le fregate Alpino, Orsa e Perseo (ma questa solo dal 30 giugno), il rimorchiatore Prometeo. A queste si aggiungeranno, con ulteriore ritardo, le motovedette della Guardia di finanza Stefanini e Di Bartolo, mentre le navi oceanografiche Bannock e Buccaneer, tra le prime a mobilitarsi, non ricevono informazioni utili per dirigersi verso la zona dell'«incidente». Per capirci: nessuna unità navale della marina, ■■■

Cinque domande per i giudici

Alcuni interrogativi fondamentali a cui i magistrati inquirenti e la commissione parlamentare devono rispondere

1) Perché è stata ignorata così a lungo la testimonianza di Bonifacio e del suo equipaggio?

2) Che fine hanno fatto il rapporto di missione di Bonifacio e le foto scattate dall'Atlantic?

3) Perché è sparita la seconda «scatola nera» del Dc9?

4) Perché la targhetta con il numero di immatricolazione recuperata dall'Ifremer non corrisponde a quella del Dc9 Itavia?

5) Qual era la missione dei due carabinieri a bordo del Dc9 e chi scortavano?

Foto: Ansa

dei carabinieri o della Gdf scatta immediatamente, con la possibilità di giungere in zona nel giro di poche ore da Cagliari o da Napoli. Eppure proprio quel giorno stavano concludendo una esercitazione di tiri nel poligono marino di Teulada i caccia lanciamissili Ardito, Audace, Impavido, i caccia Impetuoso e Indomito, e i francesi Guépratte e Drogou, oltre alle fregate italiane Bergamini e Centauro. Dunque erano in perfetto assetto di navigazione e con l'equipaggio a bordo. Insomma erano pronti per un impiego di emergenza. Non solo: un vero allarme avrebbe potuto far convergere sulla zona dell'«incidente» gli aliscafi da Palermo e Messina, le motovedette ultraveloci della finanza e dei carabinieri, unità navali militari alla fonda a Napoli. Ma, va ricordato, il comando della marina militare a Napoli è stato inspiegabilmente avvertito soltanto alle 22,20. «Eppure», insiste Falco Accame, «si parla di un'operazione di ricerca e soccorso da effettuare al centro del Tirreno, non dell'oceano Pacifico!». Anche il senatore Marco Boato, della commissione d'inchiesta sulle stragi presieduta da Libero Gualtieri, condivide le critiche ai mancati soccorsi: «Abbiamo fatto decine di domande ma non abbiamo mai avuto risposte chiare».

Il generale Pisano, nella sua ormai famosa relazione, afferma che i velivoli per la ricerca e il soccorso sono decollati alle 21,55, un'ora dopo l'ultimo contatto con il Dc9. Non è vero. Infatti, come spiega il perito di parte civile Paolo Miggiano, i nastri registrati delle telefonate intercorse tra Ciampino e Licola (alle 21,55) e tra Marsala e Catania (alle 21,57) smentiscono decisamente che da Ciampino e da Catania si sia alzato un aereo o un elicottero. Ecco il testo della registrazione:

Marsala: «Non è decollato nessuno da te?».

Catania: «Di soccorso nessuno, no».

Marsala: «Ma porco..., come cazzo dice il settore che so' decollati!».

Delle due l'una: il generale Pisano è stato male informato, oppure nella relazione ha scritto una cosa diversa dalla verità.

Quanti sono i cadaveri effettivamente recuperati? I giornali sardi, nell'edizione del 29 giugno '80, parlavano di 42 salme a bordo del Doria. Poi si è parlato sempre e solo di 39 corpi, finché il capo del Sisde, pochi giorni fa, ha detto che sul Dc9 c'erano anche due carabinieri che accompagnavano qualcuno. Inoltre: è vero che erano tutti scalzi e sommariamente vestiti, come se si fossero spogliati (forse per prepararsi a uscire dall'aereo)?

Misteri mai chiariti. Ma un modo per farlo esiste: controllare il «giornale di chiesuola» del Doria, che per primo ospitò i cadaveri recuperati. Su ogni nave della Marina infatti esiste un giornale (sistemato nella colonnina sotto la bussola) sul quale viene minuziosamente annotato tutto quanto avviene sulla nave. A suo tempo l'ammiraglio Porta disse che avrebbe consegnato tale giornale alle autorità inquirenti. Ma non se ne è mai saputo niente. Una strana dimenticanza. Anche sul macabro balletto delle cifre dei cadaveri c'è una spiegazione se ai 39 ufficiali aggiungiamo i due carabinieri e la persona che accompagnavano. Ma perché non se ne era mai saputo niente? E, soprattutto, chi era (era libero o ammanettato) questo mister X scortato da due carabinieri armati?

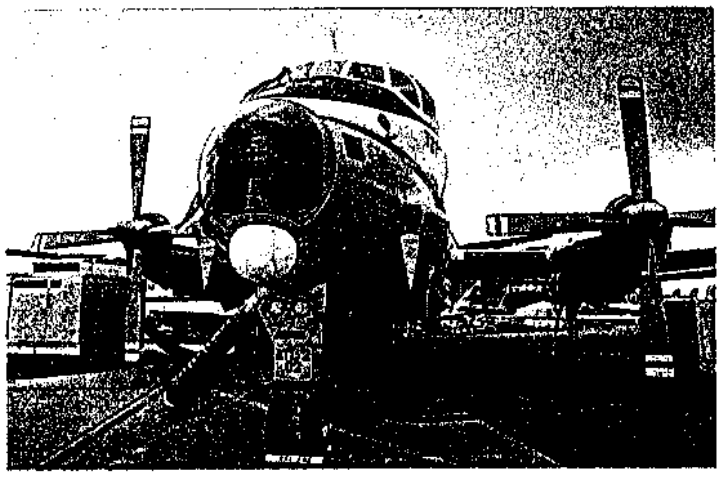
Europeo ha evidenziato il fallimento colpevole del pur costosissimo sistema di soccorso. Dieci anni fa è successo al Dc9 Itavia. E se si ripetesse domani?

(Ha collaborato Vittorio Scutti)

CASO USTICA 2/SERGIO BONIFACIO, IL SUPERTESTIMONE

"So cos'è accaduto e un giorno lo dirò"

Fra minacce, conferme e allusioni, ecco le dichiarazioni del pilota dell'Atlantic Breguet che afferma di aver visto l'aereo galleggiare dieci ore dopo il primo allarme



Un Atlantic Breguet, l'aereo su cui volava Sergio Bonifacio. In alto: Falco Accame, che ha sollevato in Parlamento la questione del mancato, o comunque ritardato, soccorso al Dc9 Itavia.

"Ho la soluzione del giallo di Ustica, appena sarò libero dal segreto istruttorio la racconterò». Sergio Bonifacio, 46 anni, pilota della marina militare a Cagliari, capitano di corvetta all'epoca della tragedia di Ustica, oggi fuori dall'arma con il grado di capitano di fregata, forse esagera. Ma a noi ha confermato in prima persona quanto *Europeo* ha pubblicato la scorsa settimana che è poi ciò che lui stesso disse ai magistrati militari all'indomani della tragedia, che ha ripetuto lo scorso anno alla stessa autorità e che ha ribadito pochi mesi or sono al giudice romano Vittorio Bucarelli che indaga sulla strage.

Foto: Gianni/Team (alto); Fracchia/Contrasto

■■■

dei carabinieri o della Gdf scatta immediatamente, con la possibilità di giungere in zona nel giro di poche ore da Cagliari o da Napoli. Eppure proprio quel giorno stavano concludendo una esercitazione di tiri nel poligono marino di Teulada i caccia lanciamissili Ardito, Audace, Impavido, i caccia Impetuoso e Indomito, e i francesi Guépratte e Drogou, oltre alle fregate italiane Bergamini e Centauro. Dunque erano in perfetto assetto di navigazione e con l'equipaggio a bordo. Insomma erano pronti per un impiego di emergenza. Non solo: un vero allarme avrebbe potuto far convergere sulla zona dell'«incidente» gli aliscafi da Palermo e Messina, le motovedette ultraveloci della finanza e dei carabinieri, unità navali militari alla fonda a Napoli. Ma, va ricordato, il comando della marina militare a Napoli è stato inspiegabilmente avvertito soltanto alle 22,20. «Eppure», insiste Falco Accame, «si parla di un'operazione di ricerca e soccorso da effettuare al centro del Tirreno, non dell'oceano Pacifico!». Anche il senatore Marco Boato, della commissione d'inchiesta sulle stragi presieduta da Libero Gualtieri, condivide le critiche ai mancati soccorsi: «Abbiamo fatto decine di domande ma non abbiamo mai avuto risposte chiare».

Il generale Pisano, nella sua ormai famosa relazione, afferma che i velivoli per la ricerca e il soccorso sono decollati alle 21,55, un'ora dopo l'ultimo contatto con il Dc9. Non è vero. Infatti, come spiega il perito di parte civile Paolo Miggiano, i nastri registrati delle telefonate intercorse tra Ciampino e Licola (alle 21,55) e tra Marsala e Catania (alle 21,57) smentiscono decisamente che da Ciampino e da Catania si sia alzato un aereo o un elicottero. Ecco il testo della registrazione:

Marsala: «Non è decollato nessuno da te?».

Catania: «Di soccorso nessuno, no».

Marsala: «Ma porco..., come cazzo dice il settore che so' decollati!».

Delle due l'una: il generale Pisano è stato male informato, oppure nella relazione ha scritto una cosa diversa dalla verità.

Quanti sono i cadaveri effettivamente recuperati? I giornali sardi, nell'edizione del 29 giugno '80, parlavano di 42 salme a bordo del Doria. Poi si è parlato sempre e solo di 39 corpi, finché il capo del Sisde, pochi giorni fa, ha detto che sul Dc9 c'erano anche due carabinieri che accompagnavano qualcuno. Inoltre: è vero che erano tutti scalzi e sommariamente vestiti, come se si fossero spogliati (forse per prepararsi a uscire dall'aereo)?

Misteri mai chiariti. Ma un modo per farlo esiste: controllare il «giornale di chiesuola» del Doria, che per primo ospitò i cadaveri recuperati. Su ogni nave della Marina infatti esiste un giornale (sistemato nella colonnina sotto la bussola) sul quale viene minuziosamente annotato tutto quanto avviene sulla nave. A suo tempo l'ammiraglio Porta disse che avrebbe consegnato tale giornale alle autorità inquirenti. Ma non se ne è mai saputo niente. Una strana dimenticanza. Anche sul macabro balletto delle cifre dei cadaveri c'è una spiegazione se ai 39 ufficiali aggiungiamo i due carabinieri e la persona che accompagnavano. Ma perché non se ne era mai saputo niente? E, soprattutto, chi era (era libero o ammanettato) questo mister X scortato da due carabinieri armati?

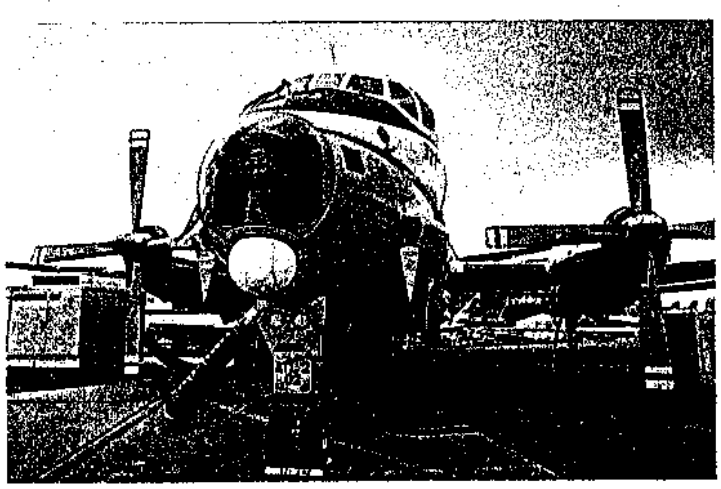
Europeo ha evidenziato il fallimento colpevole del pur costosissimo sistema di soccorso. Dieci anni fa è successo al Dc9 Itavia. E se si ripetesse domani? ■■■

(Ha collaborato Vittorio Scutti)

CASO USTICA 2/SERGIO BONIFACIO, IL SUPERTESTIMONE

"So cos'è accaduto e un giorno lo dirò"

Fra minacce, conferme e allusioni, ecco le dichiarazioni del pilota dell'Atlantic Breguet che afferma di aver visto l'aereo galleggiare dieci ore dopo il primo allarme



Un Atlantic Breguet, l'aereo su cui volava Sergio Bonifacio. In alto: Falco Accame, che ha sollevato in Parlamento la questione del mancato, o comunque ritardato, soccorso al Dc9 Itavia.

"Ho la soluzione del giallo di Ustica, appena sarò libero dal segreto istruttorio la racconterò». Sergio Bonifacio, 46 anni, pilota della marina militare a Cagliari, capitano di corvetta all'epoca della tragedia di Ustica, oggi fuori dall'arma con il grado di capitano di fregata, forse esagera. Ma a noi ha confermato in prima persona quanto *Europeo* ha pubblicato la scorsa settimana che è poi ciò che lui stesso disse ai magistrati militari all'indomani della tragedia, che ha ripetuto lo scorso anno alla stessa autorità e che ha ribadito pochi mesi or sono al giudice romano Vittorio Bucarelli che indaga sulla strage.

Foto: Gianni/Team (alto); Fracchia/Commisso

Pronti a partire

Ecco dove si trovavano aerei, navi ed elicotteri che la sera del 27 giugno 1980 avrebbero potuto intervenire per soccorrere i passeggeri del Dc9 di Ustica.

Lui, Sergio Bonifacio, che a bordo di un Atlantic Breguet, la notte della tragedia, partecipò alle ricerche del Dc9 scomparso, quell'aereo lo ha visto integro. Dieci ore dopo. Il Dc9 non era esploso in volo, non si era spaccato in due tronconi e neppure giaceva sul fondo del Tirreno. Era lì sull'acqua, quasi in procinto di inabissarsi e sparire. Ma era lì.

Come è stato possibile tenere nascosta per dieci anni una simile testimonianza che sovverte drasticamente l'intera dinamica della tragedia? Perché, pur essendo nota alla magistratura militare, i giudici che indagano sul giallo di Ustica ne sono venuti a conoscenza solo qualche mese fa? E le 81 persone a bordo erano ancora vive dieci ore dopo che l'aereo era precipitato? Potevano essere salvate? Perché non raccontano dell'avvistamento gli altri uomini dell'equipaggio dell'Atlantic Breguet. E perché non parla l'altro pilota, l'allora tenente colonnello Bigazzi, che quella mattina si trovava sul Breguet al fianco di Bonifacio?

Europeo ha rintracciato Bonifacio e ha parlato con lui per diverse ore. Con Bonifacio ha cercato di sciogliere i nodi di un terribile mistero. Incontrando non poche difficoltà e una buona dose di diffidenza, di sospetto e di reticenza. Ma ha avuto una conferma diretta e con nuovi particolari di quanto Bonifacio vide dieci ore dopo la caduta del Dc9. E di come i soccorsi individuarono l'aereo.

Oggi Sergio Bonifacio non è un tranquillo borghese che ha lasciato l'aviazione della marina. È un borghese agitato, con molta nostalgia del suo passato. Mentre parliamo con lui, nell'ufficio della concessionaria d'auto che dirige vicino a Cagliari, il telefono squilla senza tregua. La sua testimonianza ha fatto scalpore e i giornalisti lo assediano.

«Non è vero», racconta, «che mi hanno costretto ad andarmene dalla marina. È vero invece che io amo volare e in marina non potevo continuare a farlo». Perché? «I piloti della marina possono volare fino a un certo grado. Poi vengono sbattuti a terra, dietro una scrivania o in un archivio. E allora ho deciso io di andarmene. E pensare che se avessi scelto l'aeronautica oggi potrei volare anche se fossi generale...».

Già, perché Sergio Bonifacio non è un pilota qualsiasi. Al suo attivo ha 6.000 ore di volo, un record e uno score di salvataggi in mare da fare invidia. Ricordate la nave Tito Campanella affondata nel Tirreno? Fu lui a salvare 13 uomini dell'equipaggio. E i due piloti del Cessna tedesco che da Palermo, a causa del forte vento, avevano perso la rotta su Cagliari? Sempre lui. E poi ancora ri-

■■■

Quel Mig in planata

Cosa vide l'avvocato Brogneri

C'è un testimone che, la sera del 27 giugno '80, ha visto il Mig libico trovato parecchi giorni dopo sui monti della Sila. «Verso le 21 di quella sera vidi un aereo sorvolare l'abitato di Catanzaro. Era a luci spente, planava (non ho avvertito il rumore dei motori), in direzione nordest, verso la Sila e Crotone. Aveva una grande apertura alare». L'avvocato Enrico Brogneri ha già rilasciato la sua testimonianza ai magistrati inquirenti Bucarelli e Santacroce. Ma perché non aveva parlato prima?

«Non nego di aver avuto qualche timore quando seppi delle intimidazioni subite dal professor Anselmo Zurlo, dopo la perizia sul cadavere del pilota libico». Il professor Zurlo aveva detto che la morte risaliva a venti giorni prima del ritrovamento (il 18 luglio '80), ma fu «avvertito» di raccontare un'altra versione. E lo stesso avvenne nei confronti di un altro perito, il professor Rondanelli. Zurlo, nel luglio '89, fu bastonato da tre uomini mascherati proprio poche ore prima di andare a testimoniare alla procura di Crotone.

L'avvocato Brogneri ha avuto qualche dubbio sull'importanza di quanto aveva visto fin dall'indomani della tragedia di Ustica, e solo l'anno scorso si è deciso a raccontare la sua testimonianza. Telefonò, dice, alla redazione torinese della «Stampa» ma non fu richiamato. Scrisse una lettera, l'11 ottobre scorso, allo stesso giornale ma la lettera non fu pubblicata. Ai primi di novembre si mise in contatto con i magistrati romani, che lo hanno ascoltato per alcune ore a Roma il 20 giugno scorso, due settimane fa.

Sui particolari della deposizione non vuole parlare: «Sono legato dal segreto istruttorio. Mi auguro che la mia testimonianza possa avere l'effetto di scuotere quanti possono contribuire alla soluzione del caso. Spero finiscano i depistaggi e le menzogne che hanno nascosto la verità di fondo sulla tragedia di Ustica». In ogni caso conferma che quella sera ha visto un aereo e dalla descrizione corrisponde esattamente alle caratteristiche di un Mig 23.

Lo stesso ritrovato il 18 luglio e rispedito, cadavere compreso, in quattro e quattr'otto a Tripoli.

Antonio Delfino

Cartina: Delcio Montagnin

cerche, soccorsi e salvataggi.

Oggi però Sergio Bonifacio sta dietro una scrivania. Gestisce per conto della moglie (una signora dell'isola che di cognome fa Lai ed è la nipote del fondatore dell'*Unione Sarda*, il maggior giornale dell'isola) un autosalone della Peugeot a Quartu Sant'Elena, a due passi da Cagliari. È un lavoro che già faceva nel tempo libero quando era in marina. Ma è un lavoro che non lo soddisfa. Appena può scappa all'aeroporto di Elmas e con il figlio fa acrobazie con aerei da diporto per clienti in cerca di forti emozioni. Ed è in attesa di un posto da pilota nell'Air Sardinia. Come dire che Bonifacio ha il volo nel sangue. E non potrebbe essere diversamente per uno che ha l'autosalone pieno di trofei. Foto dell'Atlantic Breguet, coppe, targhe, cloche di aerei, diplomi, encomi.

ALBA TRAGICA

Bonifacio è un triestino robusto sanguigno, con il pizzo alla Italo Balbo e lo sguardo tagliente. Era un giovane perito meccanico quando entrò in marina come ufficiale di complemento. Chiese di raffermarsi. Fece il corso di pilota ad Alghero. Poi otto anni di stanza a Catania. E infine destinazione Cagliari sugli Atlantic Breguet, aerei caccia-sommergibili progettati in Francia con apparecchiature in grado di individuare un sottomarino posato sul fondo del Tirreno. «Il più perfetto pattugliatore marittimo», dice con orgoglio Bonifacio. Ed è proprio pilotando un Breguet Atlantic che in quella terribile alba del 28 giugno di dieci anni fa Sergio Bonifacio avvistò il Dc9 scomparso. Ma come ha fatto?

Qui Bonifacio svela un segreto. Finora è stato detto che alle 7,05 di quel giorno, dieci ore dopo il disastro aereo (lo afferma la relazione del 1989 del capo di stato maggiore dell'aeronautica generale Franco Pisano) fu un elicottero della marina a individuare una macchia d'olio al largo di Ustica. «È vero», dice Bonifacio, «ma io con il mio Breguet ero di pattuglia poco dietro a quell'elicottero che era a corto di carburante. Appena lanciato l'allarme, e mentre l'elicottero spariva per fare rifornimento, poco distante da quella macchia io vidi molto di più: il Dc9 era lì, intatto. Rimasi per un'ora a sorvolare la zona». La nostra domanda è spontanea: allora in quel punto lei ha visto l'aereo galleggiare? È a questo punto che Bonifacio si irrita. È alza la voce: «Era lì e basta, non posso dire di più». Ma perché non può essere più preciso? «Segreto istruttorio». O militare? Sull'operazione di soccorso svolta dal Breguet di Bonifacio c'è infatti una stranezza da segnalare. Gli allegati alla relazione sulla tragedia di Ustica presentata dall'aeronautica contengono i rapporti di volo firmati dai piloti che parteciparono alle ricerche del Dc9. Per il Breguet di Bonifacio, guarda caso, c'è solo un breve fonogramma del suo comando. Oltretutto praticamente illegibile.

Proviamo a chiedere a Bonifacio notizie tecniche sull'Atlantic Breguet. Ci guarda come se fossimo dei matti: «Notizie sul Breguet? Ma se è l'aereo più segreto che esista». Torniamo allora alla mattina dell'avvistamento del Dc9 integro, galleggiante o comunque a pelo d'acqua. Le 81 persone a bordo dell'aereo potevano essere ancora vive? Per Bonifacio l'impatto del Dc9 con l'acqua deve essere stato tremendo, ma non è in grado di dire se i passeggeri siano morti al momento dell'ammaraggio. «Esistono delle possibilità di sopravvivenza», dice, «ma non posso certo anticiparle. Ci saranno delle novità, ma dovete aspettare che io sia libero di raccontarle. Per il momento posso dire soltanto che appena l'aereo si è inabissato, saranno state le 8 del mattino, ho visto affiorare numerosi cadaveri. Sono stato io a individuare e a segnalare i 37 corpi che sono stati poi ripescati dalla nave Doria».

Libero Gualtieri: repubblicano, presidente della commissione che indaga sul giallo di Ustica.

Ma i cadaveri ripescati - gli facciamo notare - sono stati 39 e in un primo tempo alcuni giornali parlarono di 42 corpi. «No», risponde deciso, «sono stati 37. Il giudice Bucarelli mi ha spiegato che si arriva a 39 considerando altri poveri resti di due persone. Ma i corpi emersi e caricati sulla Doria erano 37».

E i ritardi dei soccorsi non sono stati eccessivi? Come mai il suo Breguet è decollato soltanto alle 3.10, più di sei ore dopo la tragedia? È questo un argomento che sembra irritare enormemente Bonifacio. La sua risposta è una lunga (e curiosa) spiegazione su come, dice lui, funziona il soccorso aereo. «Quando si perdono i contatti con un aereo», afferma Bonifacio, «tutte le basi aeree e navali vengono allertate. Prima però che il vero allarme si diffonda passano diverse ore. Quante? Dipende dal carburante che l'aereo ha nei serbatoi. Il ragionamento è questo: nel caso del Dc9, l'aereo poteva aver perso il contatto per un'avaria all'impianto radio ed essere atterrato invece che a Palermo, magari a Reggio Calabria o a Tunisi. La torre di controllo che ha perso il contatto radio chiama via telefono tutti gli aeroporti che l'aereo, in base al carburante disponibile, potrebbe aver raggiunto. Se nessun aeroporto sa nulla, allora parte l'allarme vero. A questo va aggiunto che aerei come il Breguet Atlantic hanno bisogno di almeno un'ora di preparazione prima del decollo. Ecco perché mi alzai in volo solo alle 3.10».

FUORI I DOCUMENTI

Ma è vero? Sono proprio queste le procedure? Pur nel caos dei soccorsi, un elicottero HH-3F (secondo la relazione Pisano) quel 27 giugno 1980 decollò da Ciampino alle 21.55, un'ora dopo il disastro. Il Breguet solo sei ore dopo. Come mai?

Con Bonifacio proviamo a far tornare il discorso sull'Atlantic Breguet, ricordandogli che lui non può essere l'unico ad aver visto l'aereo intatto in mare. Anche perché il Breguet è un aereo enorme che per volare ha bisogno di un equipaggio numeroso. Ed è attrezzato, oltretutto, con i sistemi di intercettazione Elint e Sigint, utilizzati dai servizi segreti. Allora quanti uomini quella notte erano a bordo dell'aereo da lei pilotato? Bonifacio a questo punto perde le staffe, ci chiede di mostragli i documenti e poi sbotta: «Queste domande non mi piacciono. Non vorrei trovarmi a parlare con qualcuno dei servizi segreti che sta sondando la mia affidabilità». Bonifacio è spaventato? In marina gli altri piloti lo chiamavano Warrior, il guerrigliero. Era capace di volare con il suo Breguet Atlantic per 24 ore senza mai sentire il sonno. E ora?

(Ha collaborato Massimo de Francovich)

Foto: Di Vita/Dossier

IL DC 9 ABBATTUTO 1/
CHI SONO I MAGISTRATI CHE HANNO IN MANO L'ISTRUTTORIA

Attenti a questi due

Omissioni, dimenticanze, ritardi. L'inchiesta condotta da Bucarelli e Santacroce sembra un manuale delle cose da evitare. Se si vuole scoprire la verità

Serena Romano

Dieci anni sono troppi per qualsiasi inchiesta. A maggior ragione se l'oggetto dell'indagine è una tragedia della gravità di Ustica: 81 persone morte a bordo del Dc9 dell'Itavia partito da Bologna la sera del 27 giugno 1980 per Palermo e mai arrivano a destinazione. Abbattuto da un missile? Esploso per una bomba a bordo? Secondo una testimonianza, addirittura, rimasto a galleggiare dieci ore dopo un ammaraggio di fortuna? L'istruttoria non ha chiarito quasi nulla. Però ha provocato dubbi, interrogativi, sospetti: perché la magistratura ha perso tempo prezioso, accettato informazioni senza verificarle, preso per buone spiegazioni lacunose e inattendibili? Come motivano, Giorgio Santacroce e Vittorio Bucarelli - pubblico ministero e giudice istruttore - la vistosa superficialità del loro operato? Questa risposta dovranno fornirla al Csm, ammesso che il loro caso non venga archiviato.

Ma chi sono questi due giudici? Quali rapporti hanno con i protagonisti della vicenda? Quale è la loro storia professionale? *Europeo* ha tentato di ricostruirla analizzando il loro comportamento non solo rispetto a Ustica, ma anche in altri casi giudiziari.

L'indagine sul disastro aereo, come si sa, all'inizio viene affidata - per competenza territoriale - ad Aldo Guarino, sostituto procuratore della Repubblica di Palermo, che il 5 luglio 1980 ordina il sequestro delle «intercettazioni dei radar militari comunque operanti sul Tirreno nella notte tra il 27 e il 28 giugno». E specifica: devono essere «immediatamente consegnate da chiunque le detenga e dovunque si trovino». Ma nel trasmettere l'ordine, il comando della Terza regione aerea aggiunge una frase: «Con particolare riferimento all'allineamento Latina-Ponza-Palermo». Che significa? Significa che, tutto sommato, gli altri tracciati sono trascurabili: compresi quelli di Poggio Ballone, che oggi si sono rivelati fondamentali.

E il sostituto procuratore della Repubblica di Roma, Giorgio Santacroce - nelle cui mani, dopo neanche 10 giorni, finisce l'inchiesta - accoglie il «suggerimento» dell'Aeronautica. Il 16 luglio redige un nuovo ordine di sequestro dei tracciati in cui sottolinea: quelli operanti «fra Latina-Ponza-Palermo». Ma, come mai l'inchiesta è passata a Roma? «Il trasferimento rimane ingiustificabile dal punto di vista giuridico», risponde l'avvocato delle parti civili Alfredo Galasso. «Sta di fatto che le indagini si paralizzano».

L'istruttoria sommaria ha una durata abnorme, 4 anni, e manca di coordinamento. Quanto ai documenti sequestrati, fra mille ritardi, vengono consegnati alle autorità militari di Trapani. Una scelta incauta: l'Aeronautica, per i suoi compiti di vigilanza sui voli, è parte in causa nel processo. Le conseguenze sono inquietanti: questa scelta offre la possibilità di inquinare o smarrire le prove, e favorisce le «indagini parallele» dei servizi segreti di Sios e Sismi.

Del resto, i giudici non si sono preoccupati granché di quanto avevano ordinato di sequestrare. Dopo

GIALLO DI USTICA

anni si è scoperto che alcune notifiche non erano mai arrivate a destinazione, che il materiale richiesto non era mai stato consegnato e che molte prove erano state ignorate dai magistrati, come i nastri di Ciampino e di Marsala. O come la sconvolgente testimonianza del maresciallo Luciano Carico, che, sullo schermo della base di Marsala, vide cadere il Dc9.

Ma la «disattenzione» più grossa riguarda i tracciati di Poggio Ballone, nelle mani dei magistrati fino dal 13 luglio 1980. Ammesso che se ne siano dimenticati, avrebbero dovuto ricordarsene nell'agosto dell'88, quando il comandante della base, nel consegnare alcuni documenti richiesti, invia loro, spontaneamente, anche gli 11 tracciati. Il giudice Bucarelli, invece, continua a ignorarne l'esistenza, visto che il 3 novembre '89 ne dispone nuovamente (cioè per la terza volta) l'acquisizione agli atti. Risultato: i tracciati «dimenticati» non sono stati consegnati ai periti per i riscontri con quelli di Marsala e di Ciampino. Raffronti che avrebbero potuto rivelare, già da anni, la manipolazione degli altri nastri o, degli orari delle conversazioni telefoniche.

Insomma, nel 1988, quando una telefonata alla trasmissione *Telefono giallo* squarcia il velo delle omertà, le indagini sulla tragedia sono al punto zero. Nonostante la famosa inchiesta della tivù inglese, nel 1982, avesse dimostrato che il Dc9 era stato abbattuto da un missile e l'analisi delle schegge, fatta nel 1985 su due salme riesumate, lo avesse confermato.

Ma i magistrati italiani non vogliono sentir parlare di missili. Chi si permette di farlo, come il presidente dell'Itavia, Aldo Davanzali, viene addirittura incriminato da Santacroce per «diffusione di notizie false e tendenziose». Fin dall'inizio, l'istruttoria sposa la tesi strenuamente sostenuta dall'Aeronautica del cedimento strutturale dell'aereo. Con la conseguenza - come ha denunciato l'ex deputato radicale Massimo Teodori - di «trascurare l'esame dei dati che conducevano su altre strade»; di non andare «a fondo su elementi confusi ■■■

DIECI ANNI DI FINTE INDAGINI

Foto: Marco Sorrentino/Lucky Star

Amici e nemici si scontrano al Banco

Storie di banchieri, ministri e giudici intorno all'Immobiliare Roma

È il 24 marzo 1979 quando al governatore della Banca d'Italia, Paolo Baffi, e al vicedirettore generale, Mario Sarcinelli, viene inviata una comunicazione giudiziaria per favoreggiamento e interesse privato. «Fin dalle prime notizie apparve evidente la fragilità delle tesi su cui poggiava l'iniziativa della magistratura...», ha scritto Massimo Riva nella prefazione al memoriale di Baffi (pubblicato nel febbraio scorso).

Capo dell'ufficio istruzione presso la procura di Roma era, allora, Achille Gallucci, amico del Caltagirone, regista delle inchieste giudiziarie più importanti (Italcasse, Sir, Rovelli) legato a magistrati a loro volta vicini alla Dc: come Luciano Infelisi. Anche quest'ultimo «frequenta casa Caltagirone», annota Baffi nel raccontare l'interrogatorio «violento e ostile» cui Infelisi lo sottopone.

Paolo Baffi, messo sotto accusa senza prove.

Gli anni in cui Baffi viene messo sotto inchiesta sono quelli ruggenti della finanza d'assalto, delle scorrerie di Sindona e del Banco Ambrosiano, dello scandalo Italcasse, dell'affare Immobiliare Roma sui quali calava l'ombra della P2 di Licio Gelli.

In particolare, la storia dell'Immobiliare è quella dei tanti tentativi politici per consolidare gli ingenti debiti di questa società con il Banco di Roma. A questi tentativi Baffi si era sempre opposto. Sta di fatto che l'affare dell'Immobiliare Roma - che poi prenderà il nome di Sgi Sogene - è stato, ed è tuttora, la spina nel fianco del Banco. L'istituto di credito, infatti, aveva elargito crediti da capogiro al bancarottiere Sindona, in cambio del pacchetto azionario dell'Immobiliare. E quando l'impero di Sindona fece crack, il ministro del Tesoro, Emilio Colombo, garantì che il Banco sarebbe rientrato dalle anticipazioni fatte a Sindona vendendo l'Immobiliare a 9 costruttori romani, capeggiati dai due piduisti Belli e Genghini. In realtà questi fecero solo finta di acquistarla perché i fondi furono messi a loro disposizione dallo stesso Banco di Roma. Di questo si accorse il giudice istruttore Mario Casavola quando, nel 1982, gli venne affidata l'inchiesta sull'istituto di credito romano.

Pubblico ministero dell'inchiesta è Luciano Infelisi, grande amico del difensore degli imputati del Banco di Roma, Lucio Ghia, con il quale dirige il Centro studi finanza ed economia (finanziato anche del Banco di Roma). Infelisi presenta Ghia anche a Casavola che viene invitato a un convegno caprese promosso dal centro studi di Infelisi e Ghia. Ma il giudice istruttore del processo al Banco di Roma, non ritenendo opportuno partecipare a un meeting nel quale si sarebbe trovato accanto a pezzi grossi della finanza già raggiunti dalle sue incriminazioni, rifiuta. E dopo qualche mese Ghia lo denuncia per tentata estorsione. L'accusa contro Casavola, sostenuta a Perugia dal giudice Arioti, gran Maestro della massoneria, è caduta il 27 giugno '89 per «carenza assoluta di prove». E ricaduta in appello.

Ma quali sono state le conseguenze di queste accuse fasulle? Per il Banco il passaggio del processo al capo dell'Ufficio istruzione Ernesto Cudillo: questi lo ha avocato due giorni dopo aver ricevuto la visita di Licio Gelli e, come primo atto, si è sbarazzato dell'esplosiva perizia ordinata da Casavola commissionandone un'altra a nuovi periti ora denunciati per falso e favoreggiamento. Ben diverse le conseguenze per Casavola: sotto inchiesta per quasi due anni, linciato dalla stampa, moralmente distrutto, trasferito dal tribunale penale a quello civile. Casavola, però, ha scritto un durissimo atto di citazione contro Ghia e gli amministratori del Banco di Roma che lo hanno coinvolto, chiedendo un risarcimento di alcuni miliardi da devolvere in beneficenza. Il giudice Santacroce conosce bene le disavventure del collega Casavola, compresa l'assoluzione dalle accuse di Ghia. Perciò, come è stato denunciato al ministro Vassalli, il suo comportamento verso il giornalista Santoro «mette seriamente in dubbio la credibilità di un magistrato cui sono affidate indagini di ben altra importanza». Come quella di Ustica.

Il tribunale di Roma: una ragnatela di rapporti poco chiari fra giudici, politici e finanzieri.

■■■

ad arte» come i tracciati radar; di non «ordinare perizie importanti come l'analisi dei frammenti nei corpi delle vittime».

Ma l'aspetto più sconcertante è che Santacroce sarebbe giunto a questa «identità di vedute» con la versione dell'Aeronautica dopo colloqui «informali» con i servizi segreti militari. Per controbattere l'ipotesi - apparsa anche sulla stampa - del missile, Santacroce evita i canali ufficiali e si rivolge al generale Zeno Tascio del Sios, precisando: «È preferibile» che le smentite vengano direttamente dalla magistratura piuttosto che dall'Aeronautica. E quindi Santacroce usa le veline di Tascio

Foto: Gerardo Mirasto; Foto: Olympia

Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione familiari vittime di Ustica, con Torquato Secci (destra).

per contrastare «notizie tendenziose, distorte e contrastanti che danno corpo a ipotesi azzardate sulla dinamica dell'incidente».

Ma questo «comune sentire» fra Santacroce e i militari forse non è casuale. Potrebbe essere stato ereditato. Il padre del giudice era presidente del tribunale militare di Roma. E anche un'altra parentela potrebbe collegare il magistrato ai tanti interessi che ruotano attorno al caso Ustica: quella con lo zio, Carlo Santacroce. È un pezzo grosso dell'Iri dove le nomine, si sa, sono lottizzate. È stato presidente di Finsiel, Italsiel e Italsiel imprese, Sipi, Informatica Campania, Friuli e Calabria, Società generale di informatica, ecc. In pratica, dell'intera galassia informatica - ora è un presidente onorario - nella quale ruotano anche Aeritalia, Selenia, Stet. Tutte società «collegate» non solo perché figlie di «mamma Iri». La Stet, per esempio, possiede azioni sia dell'Italsiel sia della Selenia, l'azienda leader nella produzione dei sistemi d'arma per missili italiani e non, per la quale lavoravano anche i due periti che prima hanno sostenuto, e poi ritrattato, la tesi del missile. «Fossi stato io il magistrato non avrei esitato a mettere le manette ai due periti pentiti», ha osservato il sottosegretario liberale alle Finanze, Stefano De Luca.

Invece, neanche un'incriminazione per reticenza o falsa testimonianza, contro questa ritrattazione sospetta. L'Iri, dunque, ha costanti rapporti d'affari con l'Aeronautica e con le Forze armate. E Santacroce, chiamato a occuparsi di Ustica, è forse il giudice più vicino ai vertici militari e a quelli dell'Iri, per doppia parentela: papà e zio.

In realtà, anche nel suo ruolo di magistrato, Giorgio Santacroce ha avuto spesso a che fare con i potenti della capitale. Compresi quelli cresciuti all'ombra della P2. Ha indossato i panni della pubblica accusa, per esempio, nel procedimento penale per illecita costituzione di capitali all'estero contro il costruttore piduista Mario Genghini: l'imputato venne assolto, perché il verbale della Guardia di finanza che incastrava Genghini scomparve improvvisamente dall'incartamento tenuto da Santacroce. Una sparizione che si è poi ripetuta in altre vicende giudiziarie che riguardano i rapporti di Genghini (e di altri personaggi) con il Banco di Roma.

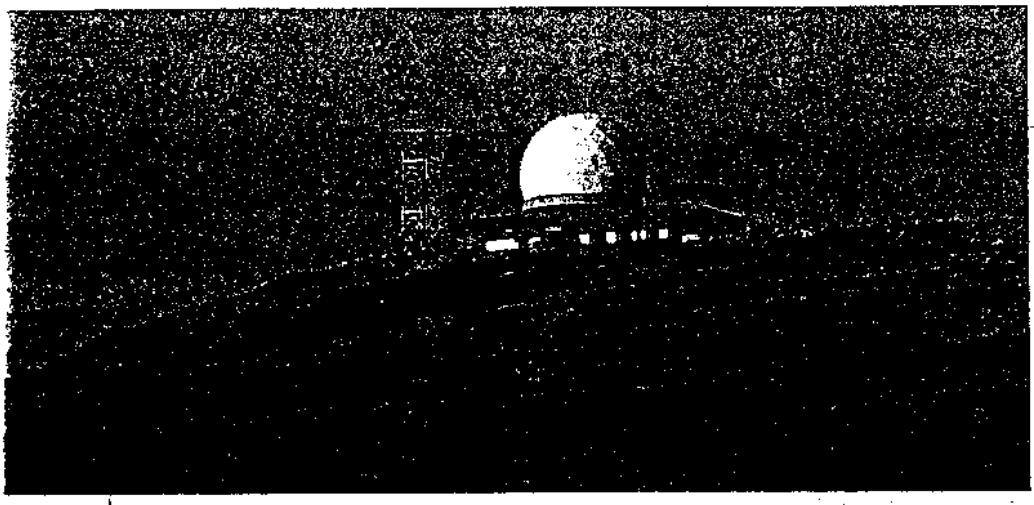
SCATTA IL COMPLOTTO

Ma che c'entrano il Banco di Roma e la P2 con Ustica e Santacroce?

C'entrano, anche se non direttamente. C'entrano per i rapporti tra potere politico, economico e giudiziario che fanno da scenario all'attività dei giudici cui toccano le inchieste scottanti. Perché più la posta in gioco è alta, più i procedimenti giudiziari si caricano di tensioni, diventando il terreno di scontri violenti o di alleanze invincibili tra vertici dei partiti, della finanza e della magistratura. Proprio di un'alleanza «politico-affaristico-giudiziaria», sorta nel cuore della procura di Roma, è stato vittima l'ex governatore della Banca d'Italia, Paolo Baffi. Fra il '78 e il '79 una «pretestuosa» inchiesta lo travolse insieme al vicedirettore generale Mario Sarcinelli, entrambi divenuti scomodi per il gruppo di potere che si stava organizzando all'insegna della P2 di Licio Gelli. Lo sostiene il memoriale di Baffi (*vedi box a pagina 18*). Guardando ciò che accade tuttora nella procura romana, si scopre che quel patto di ferro continua a funzionare, grazie agli stessi uomini che utilizzano i medesimi sistemi per difendere gli stessi interessi. In particolare, per coprire i grandi intrallazzi finanziari che hanno consentito al bancarottiere Sindona di scavare un buco di miliardi nel Banco di Roma.

La Banca d'Italia si accorse di questi illeciti e li rilevò in un verbale ispettivo del 31 marzo '78: proprio nel periodo in cui scatta il «complotto» contro Baffi. Da questo e altri documenti è scaturito un procedimen- ■■■

Foto: Studio Fn



■■■
to giudiziario affidato al giudice istruttore Mario Casavola. Ma quando Casavola, circa due anni fa, stava per rinviare a giudizio i vertici del Banco di Roma viene fatto fuori come Baffi. È messo sotto inchiesta con un'accusa rivelatasi infondata: tentata estorsione di 7 miliardi agli imputati del Banco. A muovergliela è l'avvocato Lucio Ghia, difensore degli imputati del Banco e amico del giudice Luciano Infelisi, già implacabile inquirente di Baffi.

GESTIONE ALLEGRA

L'amicizia fra i due è così stretta che, nonostante Infelisi sia «pubblico accusatore» nel processo al Banco di Roma e per la «vendita sospetta» della Sme (che coinvolge l'Iri, azionista di maggioranza del Banco di Roma), è più vicino alle tesi «difensive» di Ghia che a quelle del giudice istruttore Casavola.

Ma Ghia ha un altro grande amico: Giorgio Santacroce. Nelle sue mani finisce - guarda caso - la denuncia di un altro «perseguitato» del Banco di Roma: il giornalista Franco Santoro, autore del libro *Il Banco della vergogna* che ne documenta l'allegra gestione rimasta impunita per certe collusioni con il potere giudiziario. Le prove a sostegno di questa tesi sembrano inattaccabili: Infelisi - nel libro, uno dei bersagli di Santoro - denuncia per calunnia il giornalista che, però, viene prosciolto in istruttoria dal tribunale di Perugia. Ma la «Giustizia» romana - come già con Baffi e Casavola - si mette in moto contro Santoro. A lanciare le accuse è ancora Ghia. A raccoglierle, questa volta, è Santacroce. Come ha raccontato *Europeo* (sul numero 46 dell'89) Ghia accusa Santoro di intercettare i suoi fax.

Questa denuncia, affidata al sostituto procuratore Martellino, finisce non si sa come (manca la delega) sul tavolo di Santacroce che, solo in base alla parola di Ghia, ordina una perquisizione nello studio e nell'abitazione di Santoro e dei suoi collaboratori - tutti incensurati - degna di un blitz sull'Aspromonte: Trenta poliziotti, pistole alla mano, per poco non scatenano un conflitto a fuoco. Il fax di Santoro, però, è innocuo: non può intercettare niente. Ciononostante, Santacroce chiede il rinvio a giudizio del giornalista. Inutili le proteste: come si legge nelle interrogazioni dei parlamentari missini Staiti di Cuddia, Manna e Parlato, la denuncia di Santoro contro l'avvocato del Banco, per calunnia, è «premurosamente archiviata» da Santacroce «senza accertamenti». E quella dell'11 giugno scorso, contro Santacroce e Ghia (per falso, interesse privato, calunnia e diffamazione), indirizzata alla procura di Perugia, è trattenuta in «visione dal procuratore capo di Roma, Giudice, superiore di Santacroce.

In questo scritto di 11 pagine il giornalista sostiene di essere vittima di un «diabolico meccanismo poliziesco-giudiziario» che lo ha imputato senza uno straccio di prova.

Ma non basta. Il Gip che ha firmato il rinvio a giudizio senza alcuna motivazione, su richiesta di Santacroce, è Afro Maisto: un giudice che può apparire particolarmente vulnerabile nei confronti delle banche, visto che il nome suo e della moglie appare decine di volte sul bollettino dei protesti. Le curiosità sul mondo della giustizia, però, non sono finite. Anche Bucarelli, l'altro giudice di Ustica, sta istruendo un processo per bancarotta fraudolenta contro un piduista legato al Banco di Roma per la vicenda Sindona: Arcangelo Belli.

In questo procedimento, stranamente, il curatore fallimentare - che dovrebbe pretendere il risarcimento danni - non si è costituito parte civile e Bucarelli ha ostacolato chi voleva farlo al suo posto. Sta di fatto che anche per le vicende di Ustica - come denunciato al Csm dai familiari delle vittime - l'atteggiamento della magistratura verso le parti civili è stato «apertamente ostruzionistico»: in particolare, Bucarelli ha tentato di estrometterle dagli interrogatori degli imputati, spesso non ha risposto alle loro istanze e ha invitato la commissione insediata dal ministero dei Trasporti a «non interferire con il lavoro dei periti».

Nell'esposto presentato al Csm, l'Asssociazione familiari delle vittime chiede ragione delle trascuratezze che hanno finito per fare il gioco di chi voleva depistare l'inchiesta. Un gioco evidentemente non ancora finito a dieci anni dalla morte degli 81 passeggeri del Dc9 Itavia. ■■■

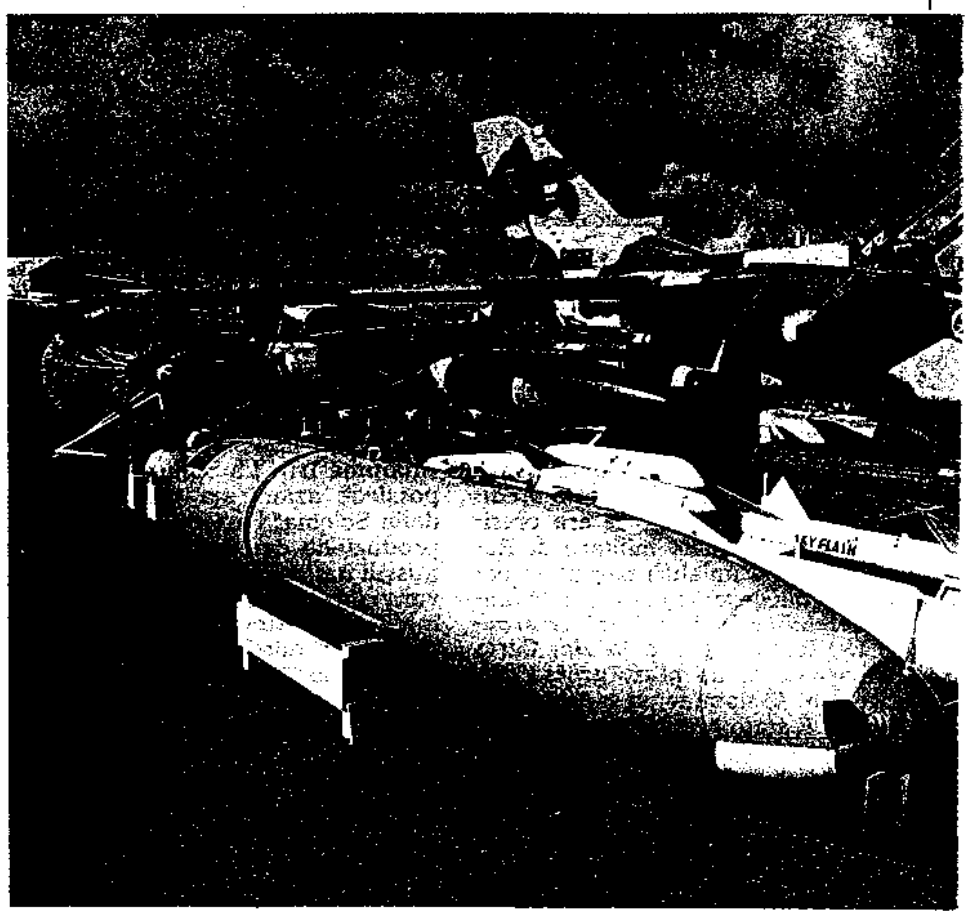


Foto: Era (alta); Gamma (destra)

IL DC9 ABBATTUTO 2/LA VERITÀ SUI PILOTI ISTRUTTORI ITALIANI MANDATI IN LIBIA

Nemico, ti insegno a uccidere

Il capo del Sismi ha parlato di una decina. In realtà sono molti di più gli ex dell'aeronautica che hanno addestrato gli uomini di Gheddafi a volare. E a lanciare missili

Daniele Protti - Sandro Provvisionato

Per almeno otto anni, dal 1978 al 1988, piloti italiani hanno addestrato al volo i piloti di Gheddafi. La prova sta in 700 pagine di documenti, di cui *Europeo* è in possesso, che dimostrano che, mentre l'Italia era ufficialmente schierata al fianco dei paesi della Nato nel contrastare le follie islamiche di Gheddafi, al tempo stesso vendeva aerei e materiale bellico alla Libia e forniva a Gheddafi tutti gli strumenti e le tecniche necessari a fare di un'aviazione arretrata e precaria una macchina da guerra avanzata e pericolosa per gli stessi equilibri militari nel Mediterraneo.

L'Italia quindi forniva piloti istruttori ai libici anche nel 1980, anno in cui venne abbattuto nel cielo di Ustica il DC9 dell'Itavia con 81 persone a bordo. Civili innocenti, forse divenuti ignare vittime di una trama internazionale finalizzata all'eliminazione fisica del colonnello libico che proprio quella sera, circostanza accertata, era in volo da Tripoli a Varsavia su un aereo che avrebbe dovuto percorrere in senso inverso l'Ambra 13, cioè l'aerovia del DC9 italiano, e che invece all'improvviso, in prossimità delle coste siciliane, forse perché avvertito di un agguato, virò su Malta e proseguì sui cieli del Balcani.

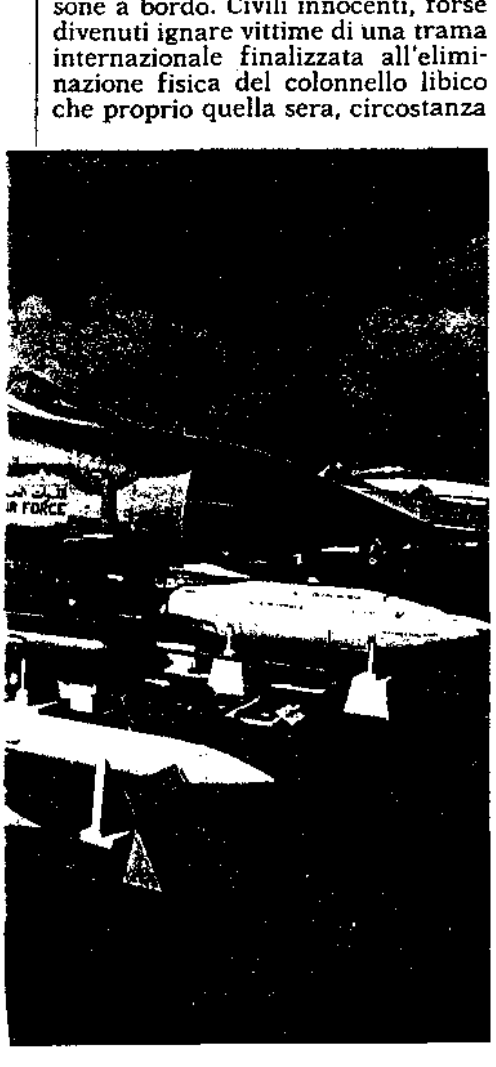
Il ritrovamento, 21 giorni dopo, sulla Sila di un Mig libico precipitato e il contrastante esito delle autopsie sul corpo del pilota, che retrodatano la sua morte al giorno della tragedia di Ustica, da anni hanno sollevato inquietanti interrogativi. E soprattutto possibili collegamenti tra l'aviazione libica e l'abbattimento del DC9.

In ogni caso resta, oltre alle altre, la drammatica responsabilità da parte italiana di aver addestrato per anni e anni i piloti libici. Un addestramento svolto in barba a qualsiasi regola politica, diplomatica e militare. Ma che ciononostante è andata avanti per almeno otto anni.

A sollevare il coperchio di questa pattumiera è stato qualche giorno fa l'ammiraglio Fulvio Martini, direttore del Sismi, il servizio segreto militare italiano. Davanti alla commissione parlamentare stragi che indaga su Ustica, Martini ha fatto due affermazioni di notevole rilievo: da un lato ha ipotizzato che se è stato un missile ad abbattere il DC9 Itavia le responsabilità non possono che essere di americani, inglesi e francesi. Dall'altro ha rispolverato un'informativa che risale a tre anni prima che lui stesso assumesse la direzione del Sismi. Nel 1981 - ha detto Martini - i servizi segreti avevano informato il governo italiano che una decina di ex piloti militari erano andati in Libia per addestrare i piloti di Gheddafi e che, stanti le loro conoscenze, era possibile che avessero fornito alla Libia indicazioni «per penetrare i punti critici della nostra difesa aerea». *Europeo* è in grado di documentare che se nel 1981 i piloti militari furono una decina, dal 1978 al 1985 i piloti italiani complessivamente spediti in Libia furono più di duecento, che, secondo informazione in nostro possesso, hanno addestrato parecchie centinaia di piloti (possibile che fossero tutti libici?).

PRIMO ATTO

La storia dell'assistenza italiana alla Libia in materia di addestramento al volo comincia il 19 settembre 1977. Nello studio del notaio Giacomo Scavizzi di Genzano (Roma) si presentano la signora Paola Stancari e il signor Camillo Peroni. Ognuno ha sottoscritto 5 azioni del valore di 100 mila lire, per un capitale di un milione, per fondare la Ali-Aero Leasing Italiana spa con sede in Roma, via Regina Margherita 279. Scopo della società: operare nel settore dell'aviazione civile, con particolare riguardo «all'istruzione e all'addestramento al volo». Presidente del consiglio di amministrazione un militare, il generale di squadra aerea Paolo Moci. Neppure quattro mesi dopo, il 3 gennaio 1978, il capitale sociale ■■■



L'ammiraglio Fulvio Martini, capo del Sismi. A sinistra: un Mig 23 come quelli in dotazione alla Libia, aerei russi, istruttori italiani. Nella pagina a fianco: il radar di Ustica.

Foto: Gamma/Valpe (grande); Olympia

"MORSE"

lo chiamavano per il ticchettio che produceva come un trasmettitore telegrafico. Tacitata la protesi con...

orasiv
RINSALDA DENTIERA E MORALE

RCS

Come orientarsi (e far profitto) nel supermercato europeo dei soldi

ANTONIO GALDO

DENARO CONTANTE

Prefazione di Guido Carli

Banche banchieri paradisi fiscali, risparmiare investire guadagnare: un libro sul mondo delle grandi banche che spiega perché «il denaro è l'uomo».

RIZZOLI

dell'Ali-Aero Leasing Italiana spa passa da uno a 300 milioni. Il 21 luglio 1978 nuovo aumento di capitale: da 300 a 600 milioni. Che cosa ha fatto in meno di un anno la società Ali? Nulla. Il bilancio 1977-78 parla chiaro: ha aumentato il suo capitale sociale di 600 volte e ha acquisito un hangar all'aeroporto di Roma-Ciampino. Ha investito 541.666 lire per il personale e 1.570 lire per spese postali, cioè non ha spedito neppure 6 lettere.

È evidente che l'Ali è una società per azioni in attesa di qualche evento. Che puntualmente si verifica: nel novembre del 1978 l'Ali firma 60 contratti con altrettanti piloti italiani civili, ma anche appena dimessisi dall'aeronautica militare. I contratti, dettagliatissimi, sono tutti a termine. Chi li sottoscrive viene assunto per 30 mesi rinnovabili in qualità di pilota istruttore, si impegna a trasferirsi nella base militare di Sheba, in Libia, con o senza famiglia, e a insegnare ai futuri piloti libici materie teoriche e pratiche come navigazione, aerotecnica, strumentazioni, meteorologia, motori, traffico aereo e sicurezza del volo. Otto ore di lavoro al giorno per sei giorni alla settimana, con 30 giorni di ferie all'anno e tre rientri gratuiti in Italia, per una cifra oggi equivalente, a seconda del grado, a 7-9 milioni al mese. Con in più vitto e alloggio assicurati.

AZIONI DI GUERRA

Alla base di tutto c'è un appalto che la società Ali ha appena sottoscritto con la Siai-Marchetti, una delle più note fabbriche aeronautiche italiane che fa parte del gruppo Agusta, a sua volta inglobata nell'Efim, società a partecipazione statale. La Siai-Marchetti ha da poco venduto alla Libia di Gheddafi 240 SF260, aerei addestratori dell'ultima generazione, con la garanzia di un programma pluriennale di addestramento al volo. Nel contratto di assunzione in Libia i piloti italiani non trovano specificate due cose che però dovranno fare: insegnare ai piloti libici anche a volare sui Mig, caccia di fabbricazione sovietica, e svolgere «servizio frontaliero», cioè pattugliamento militare a difesa da possibili attacchi esterni. In altre parole: essere disponibili anche in caso di guerra, come ha di recente confermato Rodolfo Rolli, comandante Ati e attuale segretario Appe.

Ricevuto l'appalto dalla Siai-Marchetti - che, non va dimenticato, è un'azienda di Stato - gli affari per l'Ali cominciano ad andare a gonfie vele. Nell'agosto 1979 il capitale sociale passa da 600 milioni a un miliardo e i ricavi dalla Libia si attesta-

Piste segrete

L'aeroporto di S. Pancrazio

Gli anni tra il 1978 e il 1985, durante i quali l'Italia fornisce alla Libia la possibilità di dotarsi di un'aeronautica moderna e funzionante, sono anche gli anni delle grandi tensioni politico-militari tra Gheddafi e i paesi della Nato. Alla tradizionale ostilità con gli Usa, proprio nel 1980 (anno della strage di Ustica) si aggiungeva lo scontro militare in atto con la Francia impegnata nella guerra del Ciad. I rapporti erano molto tesi anche con l'Italia: nello stesso anno si era verificato l'incidente della secca di Medina, dove una piattaforma Saipem, che stava facendo ricerche petrolifere per conto di Malta, era stata attaccata da motovedette libiche.

Nonostante questa situazione il flusso di forniture di armi da Roma a Tripoli non si interruppe. Solo per citare qualche dato, proprio nel 1980 l'Italia ha venduto a Gheddafi elicotteri AS-21 dell'Agusta (Sikorsky) e velivoli Mirach-100 della Meteor. Tra il 1977 e il 1983 16 cannoni 40/70 della Breda (Bofors). Tra il '79 e l'83 apparecchiature elettroniche della Selenia e 60 missili antinave Otomat della Oto Melara (Matra). E tra l'81 e l'84 20 aerei G-222t dell'Aeritalia.

Ma c'è di più. Da tempo si parla della possibilità che l'Italia, sempre in quel periodo, abbia messo a disposizione dei piloti di Gheddafi degli aeroporti segreti.

Tra questi si è più volte fatto il nome della pista di San Pancrazio Salentino, vicino a Brindisi. L'esistenza della quale spiegherebbe perché Mig23, come quello caduto sulla Sila, sorvolassero l'Italia pur non avendo l'autonomia sufficiente per decollare dalla Libia e tornarvi.

Le fonti ufficiali hanno sempre sostenuto che la pista in questione è da anni in disuso. Il 12 ottobre scorso, davanti alla commissione stragi riunita in seduta segreta, l'allora capo di stato maggiore dell'aeronautica, generale Franco Pisano, ha prima confermato l'inutilizzabilità della pista di San Pancrazio per poi ammettere, sotto l'incalzare delle domande dei parlamentari, che la pista in questione «non solo nel 1980, ma anche tuttora è un aeroporto custodito». L'aeroporto di San Pancrazio Salentino - ha spiegato ancora Pisano - è stato riadattato nel 1975 e ha una pista lunga 1.300 metri per 50. Molto più di quanto occorra a un Mig o a un qualsiasi caccia per decollare e atterrare.

no sui 3 miliardi. Resta il mistero di chi sia, al di là del prestanome, il vero proprietario della società Ali. Sta di fatto che il bilancio societario del 1980 (anno della tragedia di Ustica) è più che lusinghiero e i proventi dalla Libia salgono a quasi 4 miliardi, mentre i piloti italiani spediti a Gheddafi sono 140, con 37.000 ore di volo e ben 310 piloti libici perfettamente addestrati.

La società ha intanto acquisito una pista per l'istruzione dei piloti addestratori che andranno in Libia a Vergiate (Varese), proprio vicino a

Eugenio Buontempo, il finanziere che ha rilevato l'Ali-Aero Leasing. A sinistra, Gheddafi.

uno stabilimento della Siai-Marchetti. Il capitale sociale dell'Ali è salito a 2 miliardi. E nel 1981 i soldi che arrivano dalla Libia ammontano a quasi 6 miliardi. C'è da chiedersi a questo punto: che fa il governo italiano? Se per esportare una semplice Campagnola la legge dice che occorrono i permessi di apposite commissioni dei ministeri della Difesa e del Commercio estero, per inviare piloti alla Libia basta il contratto di una società privata?

CAMBIA IL PRESIDENTE

Torniamo alla Ali-Aero Leasing Italiana. Nel 1982 gli impegni dell'Ali in Libia diminuiscono, ma di poco. I proventi tornano ad aggirarsi sui 4 miliardi, ma i piloti spediti a Gheddafi sono 38 ai quali si affiancano 15 libici, già formati come istruttori. Nel 1983 il capitale sociale dell'Ali viene deliberato a 5 miliardi. Ma qualcosa di nuovo sta avvenendo nell'assetto societario. Un anno dopo, nel 1984, compaiono le non meglio identificate Co.Ge.Pi. spa e Fin. Trasporti di Milano. I contratti Siai-Marchetti con la Libia continuano a funzionare: quasi 4 miliardi per 45 piloti italiani in Libia e 204 piloti libici già addestrati. Ma è sul finire dell'anno che all'interno dell'Ali avviene una specie di golpe. Tutto il consiglio di amministrazione, fatto di prestanomi (presidente è diventato un pensionato di Rieti), si dimette. Arrivano una società lussemburghese, la Blue Eagle Holding s.a., presieduta dall'avvocato svizzero Franco Maria Croce, mentre esce allo scoperto il finanziere napoletano Eugenio Buontempo che in poco tempo assume la presidenza dell'Ali. Chi è costui? Proprietario della Starlauro (ex flotta Lauro), della cosmetici Helene Curtis italiana, di un'azienda vinicola a Montalcino, con partecipazioni in altre 19 società di grosso livello che spaziano dalle costruzioni all'ippica, fino all'editoria, è un napoletano molto legato all'ex ministro socialista Claudio Signorile. È stato solo sfiorato dallo scandalo delle Ferrovie ed è un esperto nell'acquisto di aziende decotte. Buontempo diventa presidente dell'Ali nel 1986. Qualcuno deve avergli suggerito di comprarla. Anche perché i remunerativi contratti con Gheddafi sono agli sgoccioli.

Il 20 marzo 1986 la sesta flotta americana ha iniziato le manovre aeronavali nel golfo della Sirte. È il preludio al bombardamento americano di Tripoli e Bengasi che porteranno Gheddafi all'attacco missilistico di Lampedusa. Gli affari con Gheddafi a questo punto sono davvero finiti. Ancora un paio d'anni e, tramite la Ali, Buontempo si assicura il 60 per cento del pacchetto azionario della compagnia di trasporto aereo regionale Ali Blù in società con lo stilista Mario Valentino, l'Alitalia e la Fi.Me., finanziaria meridionale. Oggi Buontempo è uscito dal settore del volo. Ha ceduto la sua partecipazione nella Ali Blù all'Alisarda e ha fatto arrivare l'Ali-Aero Leasing Italiana, compromessa con i libici, a un'altra società: l'Air-Capitol del finanziere Giuseppe Ciarrapico, da sempre amico di Andreotti.

(Hanno collaborato Anna Maria Chiariello e Massimo de Francovich).

DICEVANO DI SE STESSI

A cura di Emilio Zenoni

► Dobbiamo riprenderci Molfetta.
Giulio Andreotti

► La morale che emerge dalla storia della cartografia è sempre di riduzione delle ambizioni umane.
Italo Calvino

► L'appuntamento con la crisi del cambio è vicino. Anzi, è un miracolo che la lira abbia tenuto così bene sino ad oggi.
Franco Modigliani

► Grippo, che più gentilmente di Caprara ha almeno ammesso di avermi incontrata, era come il sedere di un bambino, che non sa tenersi niente?
Camilla Cederna

► Ma perché non aumentiamo il bollo auto e il canone tv?
Francesco Forte

► Da oggi l'onorevole Cossiga è sub judice.
Aldo Bozzi

► Ma chi l'ha detto che votando Psi hanno voluto appoggiare il governo?
Michele Achilli

► Artista è una parola di facili costumi, sul cui significato non ci s'intende più.
Arturo Benedetti Michelangeli

► I vecchi problemi ritornano sempre a galla, come i fagioli in un caldaro.
Cesare Merzagora

► È l'anno della valanga nera.
Giorgio Almirante

► Se maturare significa rinunciare a giocare ai cowboy, è una maturazione che ancora non abbiamo.
Clint Eastwood

► È un patto che ho stretto con Giancarlo Pajetta: se muoio prima sarà lui che mi saluterà. Se muore prima lui sarò io a salutarlo.
Giorgio Amendola

Foto: Sipa (grande); Chiamara/Agf

EUROPEO 29/21 LUGLIO 1990

Ustica: la congiura del silenzio

Se l'Italia è patria di tre formidabili organizzazioni criminali - mafia, camorra e 'ndrangheta - ci deve essere un motivo ambientale: è probabile che il terreno, per questo genere di delinquenza, qui sia fertile. In effetti, siamo un popolo di intelligentoni, pronti a denunciare le malefatte del prossimo (le nostre sono sempre perdonabili, inezie) ma irrimediabilmente afasici quando si tratta di fare nomi e cognomi; ciarlieri in camera caritatis e muti in tribunale; sempre pettegoli quali isteriche comari, diventiamo riservati nel momento in cui dobbiamo rendere conto delle chiacchiere. Il nostro principio basilare è: «Qui lo dico e qui lo nego». Oppure, unica alternativa: «Dire il peccato ma non il peccatore».

Alcuni mesi fa, il giudice Di Maggio sparò accuse tremende contro colleghi togati, parlamentari e uomini d'affari accomunandoli ai boss siciliani. Per la requisitoria, forse nell'intento di conferirle maggior forza, o perché più preoccupato dell'audience che della giustizia, egli non scelse la procura della Repubblica, ma il Teatro Parioli, nella circostanza illuminato dai riflettori televisivi, quelli del *Maurizio Costanzo Show*. Il paese, scosso dalle parole del magistrato, parole pesanti almeno quanto lui, si convinse che il Palazzo sarebbe crollato sotto il bombardamento delle polemiche provocate dalle clamorose videorivelazioni. E invece il Palazzo è in piedi, robusto come prima; e gli inquilini, imperturbabili, non cessano di spargere veleni. Ovvio, Di Maggio, essendosi scagliato contro tutti, ma avendo accuratamente evitato di nominarli, ha garantito loro l'impunità grazie alla vecchia e inossidabile regola: sospetti generalizzati, colpevoli salvati.

Recentemente, Piero Bassetti ha dichiarato che Milano è tale quale Palermo: zona franca per cosche. L'illuminato democristiano ha aggiunto che almeno dieci ditte meneghine riciclano il denaro sporco della disonorata società. Quali ditte, di grazia? Questo, il cosiddetto Kennedy della Brianza, non lo ha riferito: sul più bello della confessione, ha perso la favella. O la coppola gli è caduta sulle labbra, serrandogliele? In attesa che egli sciolga l'enigma, azzardiamo altre due ipotesi: o Bassetti ha parlato a vanvera, e allora è sciocco; oppure ha taciuto sui responsabili del losco traffico perché ha paura di loro, e allora è doppiamente sciocco, perché chi trema e balbetta anziché farsi intervistare bisogna che vada a nascondersi. Sollevare polveroni è inutile. O è utile soltanto per chi desidera distogliere l'attenzione dalla realtà. Che non è mai allegra, ma è ancor più triste ignorarla. Come nel caso della tragedia di Ustica.

I giornali, compreso il nostro, sono invasi da «articolesse» che dimostrano come la soluzione del giallo interessa tutti tranne chi dovrebbe trovarla, il potere giudiziario. Il quale, dopo dieci anni di accertati insabbiamenti, non ha ancora provveduto a fare la cosa più semplice: ascoltare i testimoni oculari, cioè coloro che videro il DC9 galleggiare dieci ore e poi inabissarsi con un'esplosione misteriosa. È quasi sicuro che i passeggeri fossero vivi, perché il jet non precipitò ma ammarò, colpito da un missile inerte (ossia perforante) e non di quelli che scoppiano: ma i soccorsi non partirono e se partirono non arrivarono. Perché? Nessuno risponde.

Europeo da tre settimane stampa servizi particolareggiati su questo aspetto inedito della sciagura, spiegando chiaramente, e col supporto di documenti, ciò che accadde in cielo e in acqua: ma la consegna del silenzio è più rispettata della verità. Noi, a differenza di tanti eroi che lanciano il sasso e poi nascondono la mano, la testa e le prove, abbiamo scritto nomi e cognomi, e le nostre inchieste (che continuano) non sono state smentite. Ma lassù qualcuno dorme e non piglia pesci. O finge di dormire e prende soltanto granchi, illudendosi che i cittadini non si sveglieranno mai. Errore, c'è chi ha aperto un occhio e presto aprirà anche l'altro.

Vittorio Feltri

GIALLO DI USTICA 1 / DOPO LE RIVELAZIONI DI «EUROPEO», LA COMMISSIONE STRAGI VUOLE NUOVE INDAGINI

Gli imbrogli, uno per uno

Dalla testimonianza Bonifacio agli strani rapporti di volo, ai carabinieri misteriosi, ecco dubbi e contraddizioni finora ignorate. Anzi, sepolte fra depistaggi e colpevoli amnesie

Daniele Protti - Sandro Provvisionato

"Stiamo analizzando con cura tutti questi elementi. Per quanto mi riguarda intendo controllare molte cose: il relitto, Bonifacio, le contraddizioni della documentazione che ci è stata prodotta. Bisogna riaprire la credibilità di questo caso». Libero Gualtieri, senatore repubblicano che presiede la Commissione stragi, ormai lavora a tempo pieno sul giallo di Ustica. E vuole andare a fondo sulle rivelazioni di Bonifacio. «Ma anche il problema dei piloti italiani che facevano gli addestratori in Libia [Europeo *n.* 29, ndr] può risultare di grande interesse», avverte il senatore Francesco Macis, Pc, «dopo le dichiarazioni di Martini, capo del Sismi». E l'onorevole Sergio De Jiulio (sinistra indipendente) conferma: «Non va trascurata la testimonianza di Bonifacio: io ne avevo già appreso l'esistenza mesi fa, e chiesi che l'ex pilota della marina venisse ascoltato. Ma non sembrava una cosa tanto importante e non se ne fece nulla. Ora, con quello che ha scritto l'*Europeo*, è impossibile non indagare».

Le conferme sono numerose: quella mattina del 28 giugno '80 l'allora capitano di corvetta Sergio Bonifacio vide il Dc9 Itavia, assistette alla fase finale del suo inabissamento, fu il primo a individuare i cadaveri che uscivano dalla fusoliera.

Ma anche i misteri continuano ad essere numerosi. Più si scava, più ne saltano fuori. Un risultato, comunque, l'inchiesta dell'*Europeo* (pubblicata nei numeri 27-28-29) l'ha già ottenuto: i magistrati inquirenti ascolteranno gli altri 12 componenti l'equipaggio dell'Atlantic Breguet pilotato da Bonifacio; la Commissione parlamentare d'inchiesta sulle stragi ispezionerà per la prima volta il relitto del Dc9 chiuso in un hangar di Capodichino (Napoli) e vuole acquisire precise informazioni su tre «misteri» segnalati dalla nostra inchiesta.

Primo: la missione dei due carabinieri armati e in servizio che quella sera si trovavano sull'aereo.

Secondo: dove è finito il «giornale di chiesuola» dell'incrociatore Doria che l'ammiraglio Porta aveva promesso di esibire, ma invano.

Terzo: soprattutto il chiarimento delle straordinarie contraddizioni sia nelle testimonianze di Bonifacio sia nella ricerca dell'Ifremer (per esempio: perché non fu trovata la seconda scatola nera?).

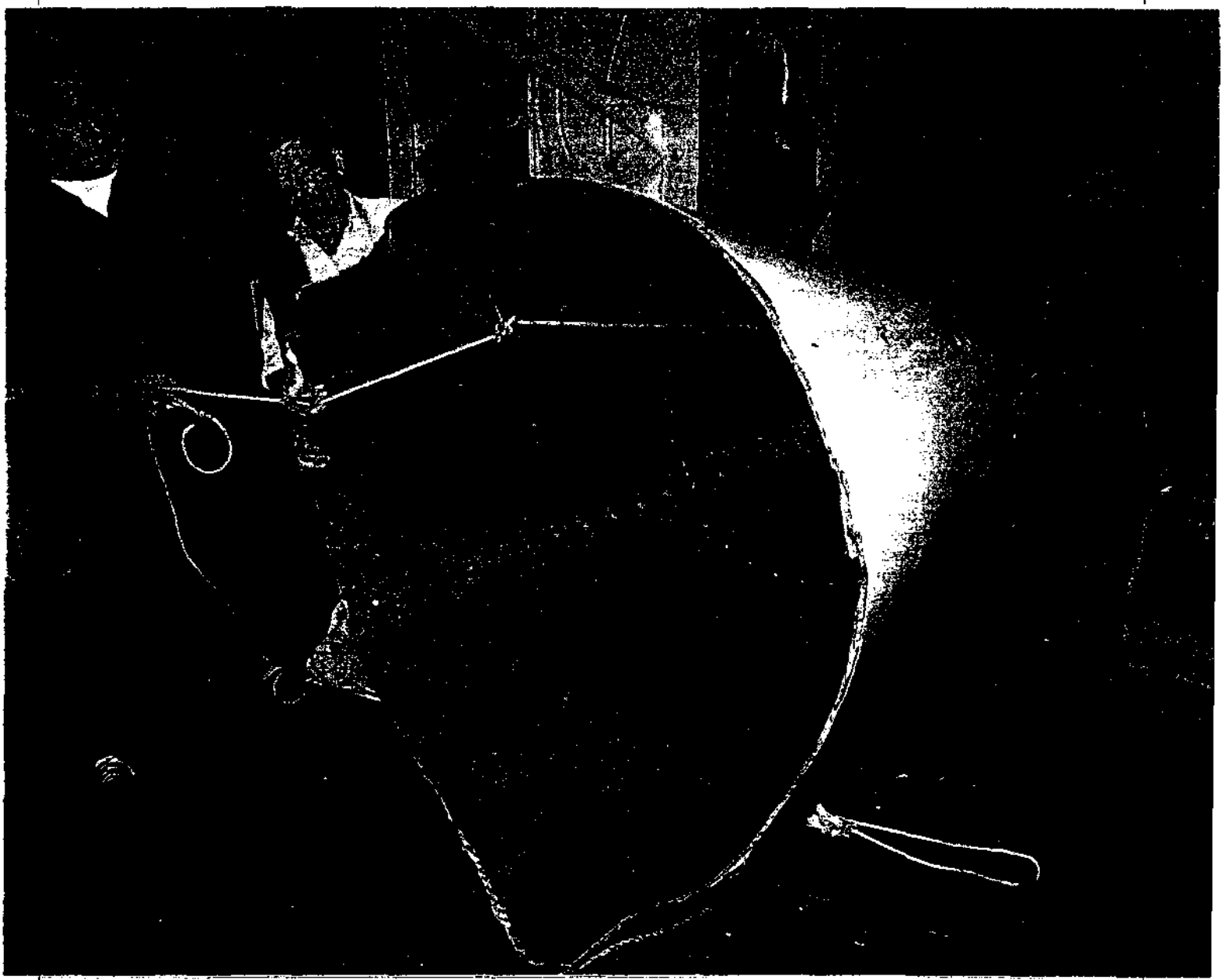
Va chiarito che, rivelando l'esistenza e il contenuto della testimonianza di Bonifacio, l'*Europeo* non ha preteso di fare alcuno «scoop». Perché già un anno fa ne parlava (ma solo nella parte allegata e «riservata», non resa pubblica) la relazione della commissione istituita dal governo De Mita e presieduta dal magistrato Carlo Maria Pratis (lo stesso che poi ritroveremo a capo del collegio arbitrale che ha risolto a favore dell'ingegner De Benedetti la controversia con la famiglia Formenton, nella vicenda Mondadori). Ecco cosa scriveva Pratis il 10 maggio '89: «(la commissione)... è venuta a conoscenza dell'interessante rapporto di volo dell'aereo Atlantic del 30° stormo... dalla viva voce dei due piloti dell'Atlantic (Bonifacio e Bigazzi) ha appreso che l'affioramento dei relitti e dei cadaveri che venivano via via avvistati indicava che *almeno una parte della fusoliera* era giunta in acqua integra ed era rimasta a mezz'acqua dall'istante dell'incidente fino alla mattina del 28-6».

Libero Gualtieri, presidente della Commissione stragi. Nella pagina a fianco: il recupero del Dc9 effettuato dalla società francese Ifremer.

Foto: Di Vita/Dossier

Stranamente, questa parte dell'allegato riservato della relazione Pratis è rimasta pressoché sconosciuta fino ad ora. Così come soltanto pochi giorni fa è improvvisamente comparso il rapporto di volo di Bonifacio, quello sparito dieci anni fa. Ma, ennesima stranezza, non dice quello che riporta la commissione Pratis. Cita l'affioramento di «cuscini, salvagenti, cadaveri», non fa alcun accenno alla parte della fusoliera integra di cui parla la relazione Pratis. Si tratta dello stesso rapporto?

Sergio Bonifacio si sta comportando in modo strano. Il 3 luglio scorso, dopo l'uscita della prima puntata dell'inchiesta dell'*Europeo*, viene convocato dal procuratore militare di Cagliari, Maggi, lo stesso che lo aveva già interrogato nel settembre '89. Questa volta Bonifacio minimizza, cerca di ridimensionare la portata delle sue testimonianze. Ma non può smentire la sostanza di quanto ha visto. Infatti proprio a Maggi, dieci mesi prima, ha detto: «Ho visto l'aereo bianco con la striscia rossa (i colori dell'Italia) a poca profondità, aveva le dimensioni di un sommergibile, ad un certo momento - prima di inabissarsi - sono affiorati prima la carlinga e poi un motore, poi ho visto i cadaveri». Dunque già dieci mesi fa Maggi sapeva che Bonifacio aveva visto l'aereo sostanzialmente integro (altrimenti non avrebbe avuto le dimen-



sioni di un sommergibile), poco sotto il pelo d'acqua.

Bonifacio non può fornire due versioni diverse allo stesso magistrato. E non lo fa (dunque nessuna smentita, contrariamente a quanto ha scritto, in un articolo pieno di livorosa malignità, *Epoca*, che è riuscita a parlare estesamente della vicenda senza mai citare la fonte, cioè l'*Europeo*. Pazienza: lo stile, come la buona educazione, è un optional).

Ma Bonifacio aggiunge, il 3 luglio scorso, strane affermazioni. Per esempio: «L'unica ragione per cui ho parlato con voi [*cioè Maggi*, ndr] è che dubito della rilevanza della mia testimonianza». Noi abbiamo parlato a lungo con Bonifacio, per telefono e di persona. In una occasione ci ha detto, esattamente: «Onestamente il Bucarelli mi sembra una persona di estrema capacità. A forza di lavorarci dentro è diventato un professionista... Lui, quello che mi ha detto Bucarelli, è che questa testimonianza era fondamentale per capirci qualche cosa. Cioè spiega tante cose che lui aveva... *Lui ha ritenuto validissima la testimonianza*. Ora il tutto non mira a dire: c'è una prova di condanna o di verifica. *Quello che posso dire io*, che lei ha già capito, *come mai galleggiava*... farebbe capire che c'è stata una falla sull'aeroplano? Questa falla avrebbe portato giù il mezzo. Ma ci sono delle cose che poi un giorno discuteremo, se sarò libero dal segreto istruttorio. Tanti discorsi tecnici vanno affrontati, perché al di là della testimonianza nuda e cruda, che poi è quanto lei già un po' sa, sono le mie considerazioni che sono importantissime... Mi manca un dato... La pianta del ritrovamento».

Insomma, oggi Bonifacio dice che la sua testimonianza è poco importante (a Maggi), ma a noi, pochi giorni prima, aveva detto (abbiamo la registrazione) l'esatto contrario, citando quanto gli aveva detto il magistrato Vittorio Bucarelli.

Ma c'è un altro elemento di stranezza nella recentissima deposizione di Bonifacio. A un certo punto dice: «È falso che qualcuno abbia mai tenuto nel cassetto la mia esposizione per il semplice fatto che non ne ho mai fatte». Si riferisce a quanto scritto dall'*Europeo*: già il 28 o il 29 giugno 1980 Bonifacio parla con la procura militare di Cagliari. La sua prima testimonianza dopo aver scritto il rapporto di volo. Ora Bonifacio nega di averla mai fatta. Ma a noi ha detto: «No, non immediatamente, ma la sera quando ho sentito quello che diceva il Tg mi sono deciso a raccontare tutto. Non mi sono precipitato, ma ho parlato con un ■■■

Foto: Maurizio Saglio/Volpe

amico che avevo alla procura militare di Cagliari». Noi aggiungiamo: nel 1980 la procura militare di Cagliari era retta dal magistrato Carmelo Isaia. Iscritto alla loggia P2 di Licio Gelli nel '77-'78-'79 (come risulta dalle quote versate, ricevuta del 23 aprile '79).

Perché oggi Bonifacio nega di aver mai rilasciato quella testimonianza? Possibile sia stata solo informale, senza apparire in alcun atto ufficiale? Chi vuole coprire, e perché, Sergio Bonifacio?

L'*Europeo* è in grado di produrre un'altra testimonianza, finora inedita, che conferma la sostanza di quanto detto da Bonifacio e che rilancia il drammatico interrogativo: c'era qualche passeggero vivo al momento dell'impatto con l'acqua?

Il tenente colonnello Guglielmo Lippolis era il responsabile, al momento della tragedia, dei soccorsi. Il 10 aprile 1989, interrogato dal colonnello Nello Barale (anche lui dell'aeronautica), dice: «Secondo me almeno una grande parte della fusoliera è emersa sana... Pensai che il resto dell'aeroplano potesse essere intatto. Infatti la gente che saliva a galla integra mi dette ragione: erano morti per altri fatti e non per la deflagrazione. Magari erano arrivati vivi in acqua. È chiaro che se l'aereo avesse perso un'ala, l'impatto sarebbe stato forte ma calcolabile attorno ai 100-150 chilometri... l'insieme dell'apparecchio avrebbe consentito a qualcuno della parte posteriore di rimanere ancora vivo e di morire magari in acqua... annegato».

OPERAZIONE SOCCORSI

La testimonianza di Lippolis è clamorosa anche per quanto riguarda il caos che contrassegnò, fin dalle prime ore, l'operazione dei soccorsi. «Molti pezzi furono presi dalle motovedette della Finanza o da altri pescherecci, con cui noi non avevamo collegamenti diretti e furono portati ognuno per i fatti suoi. Dopo fu un casino sapere dove stavano questi pezzi... Perché io mi sono incazzato quando la gente portava via i pezzi e la marina non se li faceva dare? Facemmo una serie di telegrammi alla marina. E poi il giudice istruttore di Palermo volle sapere perché i nostri ritrovamenti differivano da quelli della marina... Un'altra cosa che mi lascia perplesso è quel pezzo che ha galleggiato per tanto tempo su cui c'era quella nave civile [*il traghetto della Tirrenia Carducci*, ndr]. Sembrò un'ala, un troncone di coda... Noi telefonavamo continuamente, chiedevamo continuamente: l'avete imbragato in qualche modo? E loro: ci siamo sopra, ci siamo sopra. E noi: l'avete imbragato? Niente, manco pa' capa. Dopo un paio d'ore questo coso se n'è andato a fondo. Era un coso piuttosto lungo. Ora, perché l'autorità marittima in loco non si è data da fare e non l'ha pescato?».

Dunque: disordine nei soccorsi, ritardi, incredibile dispersione dei pezzi recuperati. E, ancora una volta, da un'altra fonte, il sospetto che forse qualche vittima poteva essere salvata.

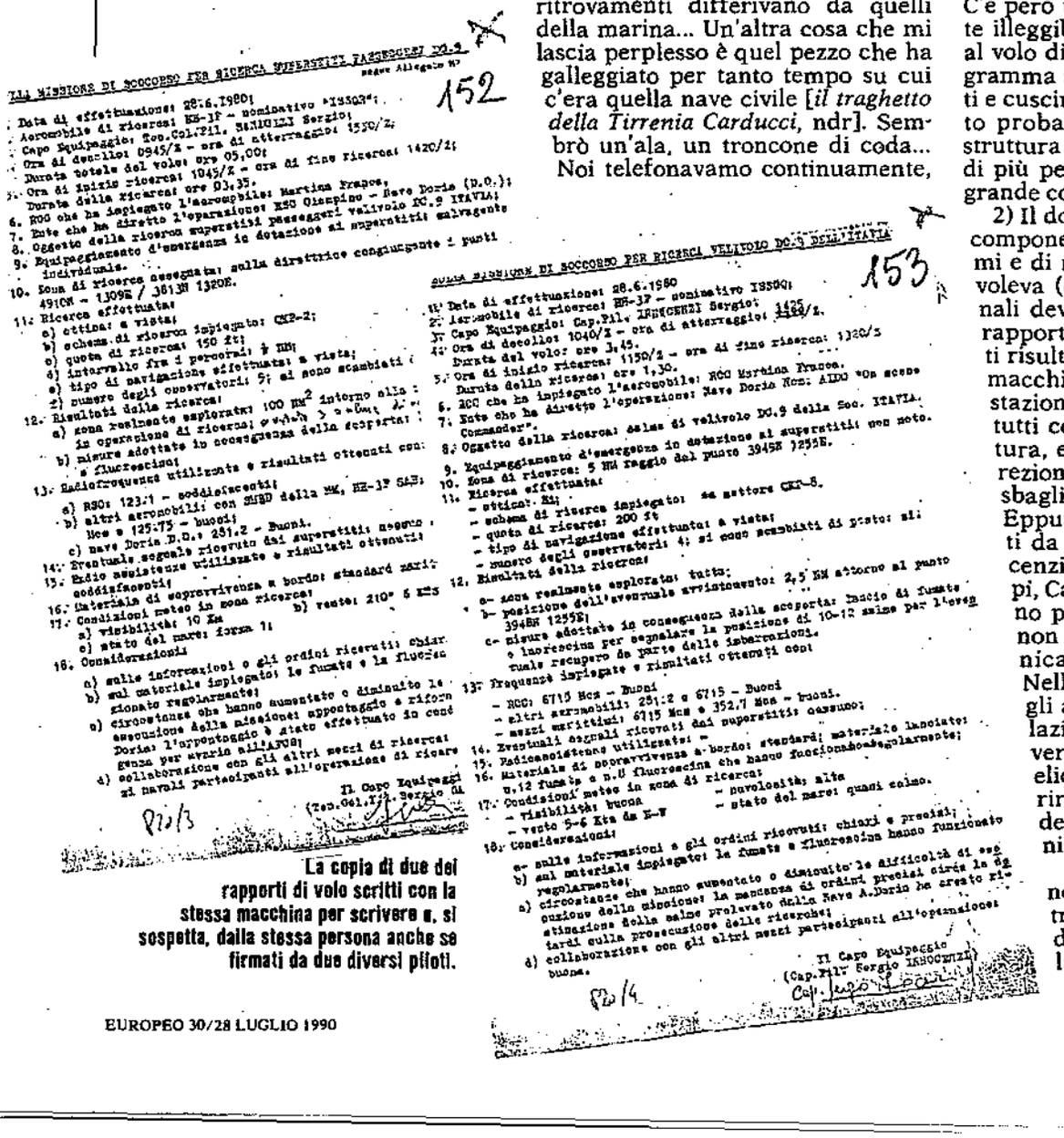
In questa sagra di contraddizioni che emergono dalla lettura dei documenti ufficiali spunta una nuova stranezza, che, ancora una volta, si collega al caso Bonifacio.

Nel 1986 il giudice Bucarelli chiede al comandante del Soccorso aereo militare di Martina Franca tutti gli originali dei rapporti pervenuti da tutti i mezzi impiegati per il soccorso dopo la tragedia di Ustica. Elenchiamo al lettore le stranezze.

1) Manca quello di Bonifacio: o perlomeno quello spuntato fuori nei giorni scorsi e di cui abbiamo già parlato all'inizio di questo articolo. C'è però un fonogramma largamente illeggibile, comunque attribuibile al volo di Bonifacio. In questo fonogramma si può leggere: «...salvagenti e cuscini, è stato avvistato un relitto probabilmente attribuibile alla struttura del velivolo». Non si parla di più pezzi, ma di un unico relitto grande come un aereo.

2) Il dossier dei rapporti di volo si compone di una serie di fonogrammi e di nove rapporti. Se Bucarelli voleva (come ha chiesto) gli originali deve essere rimasto deluso. I rapporti (che riproduciamo) infatti risultano scritti tutti dalla stessa macchina, tutti nella stessa impostazione, tutti con le stesse voci, tutti con gli stessi errori di battitura, e quattro con la stessa correzione a mano della stessa data sbagliata (luglio anziché giugno). Eppure questi «originali», firmati da diversi comandanti (Innocenzi, Sandulli, Generosi, Campi, Cavagna, Fischione), dovevano provenire da posti diversi e non da un'unica base con un'unica macchina per scrivere. Nella tabella riepilogativa degli allegati «riservati» della relazione Pisano infatti si può verificare che gli aerei e gli elicotteri cui si dovevano riferire quegli «originali» erano decollati da Ciampino, Catania, Cagliari.

La visita della Commissione stragi a Capodichino potrà forse chiarire il «giallo» del relitto. La relazione della Commissione stragi, a



La copia di due dei rapporti di volo scritti con la stessa macchina per scrivere e, si sospetta, dalla stessa persona anche se firmati da due diversi piloti.

Dai tracciati radar di Poggio Ballone, la verità sui caccia

ore	sigla	miglia/ph	km/ph
20.12	LL065	1.061,8	1.939
20.12	AA016	1.189,9	2.173
20.13	LL000	1.093	1.998
20.14	LL057	1.291	2.359
20.18	LL013	707	1.292
20.21	LL063	1.057	1.930
20.27	LL420	799	1.460
20.29	AA433	1.094	1.999
20.34	AA041	935,7	1.709
20.35	LL056	784	1.433
20.38	LL001	705	1.288
20.52	LG477	672	1.228
20.57	AA031	1.264	2.310
21.04	LL437	778	1.422
21.05	LL457	1.296	2.369

Questi dati escono dal computer di Poggio Ballone. Sono inediti e il loro significato è clamoroso. Sono stati «tradotti» grazie al lavoro certosino di un parlamentare della Commissione stragi, l'onorevole Luigi Cipriani (Dp). Si tratta della registrazione di tutti i tracciati radar raccolti da Poggio Ballone e perché ritrasmessi da Marsala (e sono quelli contrassegnati dalla sigla che inizia per LL) o perché raccolti solo ed esclusivamente da Poggio Ballone (sigla AA). Nella tabella riportiamo soltanto quelli riferiti a velocità superiori ai 1.000 km/ora. Ne emerge un fatto impressionante: nonostante tutte le dichiarazioni ufficiali dal contenuto contrario quella sera, e proprio nell'ora dell'incidente, nel cielo del Tirreno meridionale c'era un incredibile via vai di caccia militari. Non potevano essere infatti aerei di linea, la cui velocità massima non supera i 1.000 km/ora. Alcuni viaggiavano a oltre mach 2, cioè vicini alla velocità di punta, come avviene nelle missioni più difficili. Anche il volo siglato LG477, delle 20.52, non poteva essere attribuito - come è stato fatto - a un aereo di linea dell'Air Malta, che possiede solo piccoli Boeing. Finora è stato negato un traffico così intenso di caccia militari proprio in quell'ora. Un altro mistero del «giallo» di Ustica.

pagina 65, afferma che in fondo al mare è rimasto il 30 per cento dell'aereo. Jean Roux, dirigente dell'Ifremer, ha detto a *Panorama* che la sua ditta aveva recuperato il 90-95 per cento del Dc9. Una strana e forte discordanza. Ma c'è di più. Come ci hanno confermato i parenti delle vittime, l'Ifremer non recuperò *nessun* effetto personale. In altre parole nel vano portabagagli (che fu recuperato) non fu trovata né una valigia né una borsa, neppure un pezzo. Eppure, come risultava all'Itavia, erano stati imbarcati molti bagagli. Possibile che non se ne sia trovata neppure una traccia?

La cifra ufficiale è di 39 cadaveri recuperati. Eppure tutti i telegiornali e i quotidiani, dal 29 giugno al 5 luglio '80, parlarono sempre di 42 cadaveri. Addirittura, in quei giorni fu data e mai smentita la notizia che erano state fatte le autopsie di tutti e 42. Invece le uniche autopsie di cui si sono saputi gli esiti risulterebbero effettuate su due cadaveri.

Il mistero dei 39 o 42 può essere risolto dall'accertamento che la Commissione stragi sta facendo sulla lista passeggeri dell'Itavia. Chi erano i 3 cadaveri mancanti? Forse quelli dei due carabinieri in servizio e del misterioso personaggio che scortavano (libero o ammanettato)? «State tranquilli», assicura il senatore Libero Gualtieri, «anche su questo vogliamo fare chiarezza».

È quanto chiedono, in due interrogazioni al ministero della Difesa Mino Martinazzoli, il senatore verde arcobaleno Guido Pollice e il deputato liberale Raffaele Costa. Pollice chiede di «sapere se corrisponde a verità che a bordo del Dc9 Italvia precipitato ad Ustica vi fossero due carabinieri che viaggiavano armati e per motivi di servizio. E in tal caso quali fossero questi motivi. Inoltre se corrisponde a verità», continua Pollice, «che sia il giudice Bucarelli sia il consigliere istruttore presso il tribunale di Palermo abbiano ricevuto scritti riguardanti l'incompetenza territoriale del primo e la competenza del secondo». Costa, oltre all'interrogativo sui due carabinieri, chiede «per quale ragione è stata ignorata così a lungo la testimonianza del capitano Sergio Bonifacio... e perché è sparita la seconda scatola nera del Dc9».

(Ha collaborato Massimo de Francovich)

Abbandono da promozione

Tre nuovi Pm al posto di Santacroce

Come una bomba inesplosa, la notizia è apparsa, diluita tra le righe, in uno dei tanti articoli sul disastro del Dc9 Itavia: Giorgio Santacroce, sostituto procuratore della Repubblica, «lascerà nei prossimi giorni la Procura e di conseguenza il ruolo di Pm nell'inchiesta di Ustica». Scritta così, sembra una «non notizia». Ma gli addetti ai lavori hanno colto la gravità della decisione che, in pratica, significa: dopo 10 anni, il Pm perde l'inchiesta per una «promozione» che somiglia a una rimozione.

Il fatto che Santacroce diventi sostituto procuratore generale, infatti, non ha come «conseguenza» automatica l'abbandono del suo «ruolo di Pm nell'inchiesta di Ustica». Al contrario: è veramente strano che l'indagine gli sia stata tolta di mano o che lui l'abbia mollata. Generalmente, se viene promosso o trasferito, un giudice che si sta occupando di un'indagine complessa (soprattutto se quasi terminata) non perde automaticamente il caso. Il suo capo, con un «provvedimento di ritardato possesso», chiede che il magistrato la concluda. In questo caso, il procuratore capo Giudiceandrea non l'ha fatto e si è saputo che un pool di tre sostituti sarà incaricato di seguire le indagini.

E a questo punto, che fine farà l'inchiesta? Avranno il tempo i nuovi sostituti di terminarla entro i tempi previsti? E se ciò - come purtroppo molti temono - non avverrà, questo passaggio di consegne da Santacroce al nuovo pool non rischia di trasformarsi in un inevitabile preludio all'archiviazione del processo? Soprattutto se, come molti prevedono, la pietra dello scandalo, il giudice istruttore Vittorio Bucarelli, verrà ricusato.

Se. Ro.

GIALLO DI USTICA 2/PARLA IL PILOTA GIAN LUCA SALVADORI

Istruivo i libici per conto di Roma

«Fui contattato da un generale. Mi sembrava tutto in regola. Perché era impensabile che la Siai-Marchetti agisse senza autorizzazioni governative»

Massimo Dini

Proprio negli stessi anni in cui, a fianco dei paesi della Nato, il governo italiano denunciava le follie di Gheddafi, decine di ex piloti dell'aeronautica militare italiana addestravano al combattimento i libici su aerei di fabbricazione italiana. Gian Luca Salvadori, fiorentino, 42 anni, oggi pilota della Alitaxi, è uno di loro. Entrato in aeronautica nel 1968, ha presentato le dimissioni 13 anni dopo, quando aveva raggiunto il grado di maggiore. Tre mesi dopo, nel marzo 1981, Salvadori firmava nella sede della società privata Ali di Roma il contratto che l'avrebbe spedito in Libia come pilota istruttore. Avrebbe dovuto restare fino al dicembre 1982, se ne andò dopo sei mesi.

Chi è stato a contattarla subito dopo il suo congedo?

«Un generale in pensione, ora deceduto. Si chiamava Mario Tortora e agiva per conto dell'Aero Leasing Italiana, più nota con la sigla Ali».

Che cosa sapeva dell'Ali?

«La conoscevo come società di aerotaxi. Fu il generale Tortora a spiegarmi la faccenda: la Siai-Marchetti aveva venduto alla Libia diversi aerei SF 260 da addestramento e aveva subappaltato alla Ali il reclutamento degli istruttori».

Qual era esattamente il ruolo assegnatole per contratto?

«Pilota istruttore».

Il compenso?

«Tre milioni e seicentomila lire nette al mese che mi venivano accreditate direttamente in Italia. Le spese di vitto e alloggio erano a carico della società. Inoltre, dopo un anno di lavoro, era prevista una sorta di premio di produzione pari a seicentomila lire al mese».

Che qualifica avevano i piloti reclutati?

«C'erano istruttori che provenivano dall'aeronautica militare, dai caccia, e venivano considerati "full", cioè abili a qualsiasi tipo di istruzione. Ma c'erano anche istruttori con esperienze soltanto nelle linee civili oppure usciti dall'aeronautica da molto tempo: questi erano esclusi dal poligono, cioè il tiro a fuoco. Altri con esperienze ancor più limitate venivano impiegati esclusivamente per voli strumentali o di navigazione. Io ero nella prima fascia, pilota "combat-ready", pronto al combattimento».

Perché ha accettato il contratto?

«Non avevo nient'altro. Essendo stato congedato dall'aeronautica con dieci mesi di ritardo rispetto alla mia domanda di dimissioni, avevo perso alcuni corsi di Alitalia e Ati ai quali sarei facilmente stato ammesso. La Ali fu l'unica in quel momento a offrirmi una chance».

A quale base libica venne assegnato?

«Sebha, nel centro della Libia. Altri colleghi finirono nel sud, a Ghat. A Sebha ci saranno stati non meno di cinquanta istruttori; un po' meno a Ghat. Credo che, tra il 1978 e il 1985, il totale dei piloti italiani in Libia si sia aggirato intorno alle 150 unità. C'era un discreto ricambio, la gente andava e veniva. Soltanto a Sebha, comunque, si poteva effettuare il corso al poligono».

C'erano soltanto italiani in quelle due basi?

«Sì, soltanto italiani. Ci era stato detto che avevamo preso il posto di istruttori jugoslavi».

Avete addestrato soltanto allievi piloti libici?

«Sì o almeno soltanto arabi. Non sono in grado di distinguere l'idioma libico da quello, per esempio, palestinese».

Può descrivermi una giornata tipo nella base di Sebha?

«La temperatura condizionava molto l'attività. Di regola quando si raggiungevano i 40 gradi all'ombra l'istruzione veniva sospesa per motivi tecnici. Io volavo al mattino. Si cominciava verso le cinque-sei. Prima del volo si svolgeva con l'allievo un piccolo briefing in inglese. Finita la missione, c'era il commento corredato dalla compilazione di uno stampato in cui venivano specificati le manovre effettuate e il giudizio dell'istruttore controfirmato dall'allievo. Poi si passava al secondo volo, qualche volta al terzo. Alle tredici l'attività cessava».

E voi come trascorrevate il tempo libero?

«Era stato allestito un circolo, piuttosto carino. Avevamo un apparecchio tivù con cassette e videogame, ping-pong, carte. Era vietata qualsiasi bevanda alcolica, secondo l'uso musulmano».

Avevate contatti con i libici?

«Soltanto nelle ore di lavoro e limitatamente a questioni di ordine tecnico. Assolutamente vietato parlare di politica. Eravamo divisi in modo molto rigoroso».

Salvadori in Libia e, qui sopra, durante il servizio nell'aeronautica militare italiana.

Considerando l'alta tensione esistente in quegli anni tra Gheddafi e i paesi della Nato si è mai chiesto perché il governo italiano non ostacolasse la vostra presenza in Libia come istruttori di militari?

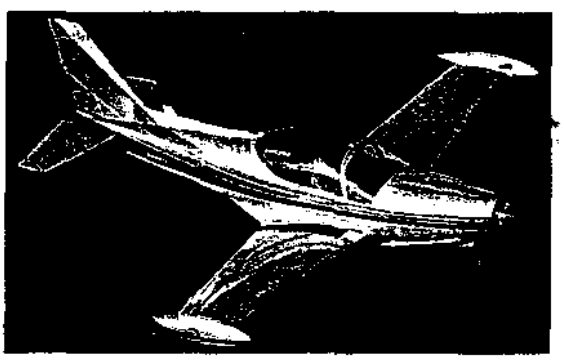
«Durante la mia permanenza a Sebha non ho mai avuto dubbi che fosse tutto in regola e che l'operazione avesse il placet del governo. Del resto, la sola presenza in Libia di una fabbrica aeronautica nota e rappresentativa come la Siai-Marchetti era per noi garanzia di legalità. Certamente il governo sapeva. Non escludo, d'altronde, che abbia inquadrato la missione nella giusta ottica».

Vuol essere più chiaro?

«Voglio dire che, dal punto di vista tecnico-militare, la nostra funzione in Libia era quasi irrilevante».

Perché?

«Praticamente noi addestravamo dei semianalfabeti, in molti dei quali non c'era alcuna volontà di fare il militare e tanto meno il pilota. Le loro capacità operative erano ridottissime. Anche se fossimo rimasti lì vent'anni, non avremmo cavato un ragno dal buco».



Un Siai-Marchetti 260, aereo per istruzione al volo.

Su quali aerei avveniva l'addestramento?

«Sul Siai 260, un monomotore biposto a elica. Operativamente è un velivolo irrilevante, destinato alla prima fase di addestramento. Ci sale chi è digiuno di volo e in questo senso, ma soltanto in questo senso, è una delle ultime e più sofisticate espressioni della tecnologia».

Che lei sappia, i piloti italiani hanno mai svolto addestramento sui caccia sovietici?

«Assolutamente no. I Mig, 25 e 23, li ho soltanto visti una volta che sono andato a fare navigazione a scopo addestrativo, con allievo a bordo, nell'aeroporto militare di Tripoli, Okba. A Sebha e a Ghat c'erano solo i Siai 260».

Effettuavate anche un tipo di addestramento operativo come il tiro a fuoco?

«L'addestramento al poligono era previsto nell'ultima fase. Insegnavamo mitragliamento e bombardamento. Gli aerei SF 260 hanno la possibilità di recare, attaccate sotto le ali, una mitragliatrice oppure due bombe, una per ala. Naturalmente si trattava di bombette, roba da esercitazione. Anche la mitragliatrice era molto piccola».

È vero che nelle vostre mansioni era previsto anche un servizio di sorveglianza ai confini?

«È una fantasia. Mai sentito parlare di questo servizio nella mia base. Personalmente non sono mai stato coinvolto in azioni speciali. Soltanto una volta ci ventilarono la possibilità di trasferire alcuni Siai 260 nella base di Ouso, in Ciad, dove la Libia era militarmente impegnata. Ma poi non ricevemmo istruzioni».

Ma, insomma, possibile che nessuno di voi avesse una crisi di coscienza al pensiero di stare istruendo alla guerra un «nemico»?

«Certo, dal punto di vista etico qualche problema c'era. Spesso mi sono chiesto le ragioni della nostra presenza lì. Ma la perplessità è sopravvenuta soltanto dopo la partenza. Durante il nostro soggiorno in Libia eravamo tranquilli».

Strano perché pochi giorni fa l'ammiraglio Fulvio Martini, direttore del Sismi, riferendo un sospetto avanzato dai nostri servizi segreti nel 1981, ha denunciato la possibilità che gli ex piloti militari italiani abbiano fornito alla Libia indicazioni «per penetrare i punti critici della nostra difesa»...

«Che il nostro lato Sud fosse debole Gheddafi non aveva certo bisogno di chiederlo a noi per scoprirlo. Gli sarebbe bastato leggere qualsiasi rivista specializzata. Noi, d'altra parte, non avevamo alcun rapporto con gli ufficiali libici tranne nei casi in cui c'era da discutere la situazione di allievi piloti che si comportavano male oppure ottenevano risultati scarsi».

Escluderebbe, anche in via ipotetica, la possibilità che siano state fornite indicazioni preziose sul nostro sistema difensivo?

«In via ipotetica no. Un gruppo ridottissimo di piloti, quelli appena usciti dall'aeronautica militare e appartenenti a gruppi operativi, avrebbero potuto farlo».

A proposito, quanti allievi avevate allora?

«Poco più di un centinaio».

E lei perché se ne è andato dopo appena sei mesi?

«Ero stufo. La mia famiglia era rimasta a Firenze e io, in sei mesi, avevo potuto raggiungerla soltanto due volte».

... più facile salire

DA OGGI ANCORA DI PIÙ

Perchè puoi avvalerti del contributo a fondo perduto (legge n° 13 del 9/1/89)

Averlo è un tuo diritto!!

INFORMATI SUBITO!

SERVOSCALE

VIMEC

IDEATO IN COLLABORAZIONE CON

GIUGIARO DESIGN

SEDE:
Strada Dosolese, 72
46030 Villastrada (MN)
Tel. (0375) 89103
Fax. (0375) 89880

FILIALE SUD:
Via Palmieri, 17
70125 Bari
Tel. (080) 5022260
Fax. (080) 5022876

D.A.P.S. pubblicità - MO

Inviatemi informazioni senza impegno da parte mia
Nome Cognome
Indirizzo
CAP Città ( )

La partenza di un missile terra-aria. Nella base sperimentale di Capo San Lorenzo, sulla costa sud-orientale della Sardegna, si sperimentavano missili e sistemi di puntamento. Ospiti del centro non furono soltanto militari libici ma anche soldati iraniani all'epoca della Scia e un gruppo di iracheni nell'82, in piena guerra del Golfo. Nella pagina a fianco: il recupero dei corpi del Dc9 precipitato nel mare di Ustica.

IL GIALLO DEL DC 9 1/QUELLO CHE ACCADDE IL 27 GIUGNO '80 A CAPO SAN LORENZO

La notte dei missili

Cosa ci facevano dei militari libici nella base segreta dell'aeronautica militare in Sardegna? E perché scomparvero in tutta fretta proprio dopo la tragedia dell'Itavia?

Daniele Protti - Sandro Provvisionato

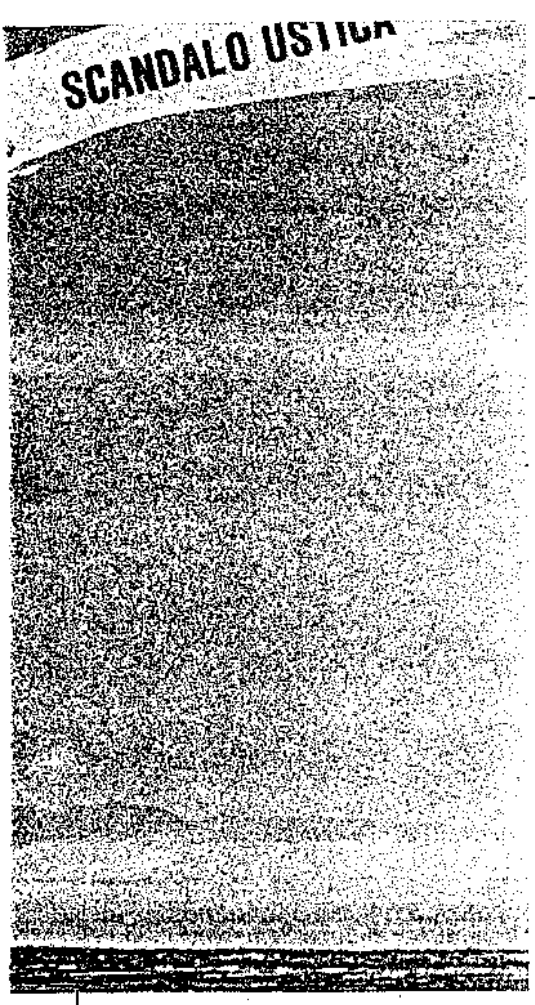
Una base militare segreta, un gruppo di soldati libici in fase di addestramento in Italia e una testimonianza. Sono questi gli elementi che potrebbero aprire nuove ipotesi e nuovi scenari nell'intricato giallo del Dc9 Itavia abbattuto dieci anni fa nel cielo di Ustica. La testimonianza, assolutamente inedita, è clamorosa: «Ricordo che un gruppo di militari libici lasciò quella base in tutta fretta alla fine di giugno del 1980, cioè nei giorni immediatamente successivi alla strage di Ustica». *Europeo* l'ha raccolta dalla viva voce di una persona che quella base conosce bene, che quei libici impauriti e in fuga all'indomani della tragedia di Ustica li ha visti con i suoi occhi, ma che, almeno per il momento, preferisce non essere citato. Di questo testimone conosciamo nome e cognome. Non un anonimo, quindi, ma un testimone in carne e ossa con il quale abbiamo parlato a lungo.

La storia raccontataci, come vedremo, ha dell'incredibile, ma è vera. E porta ad almeno due conferme. Dimostra infatti che l'Italia, a cavallo dei primi anni Ottanta, non solo vendeva armi alla Libia e addestrava i piloti della sua aviazione inviando civili e militari nelle basi di Gheddafi, ma addirittura ospitava ufficiali e soldati, avamposto della rivoluzione islamica, sul proprio territorio nazionale. Oltretutto istruendoli alla guerra in basi militari sperimentali e segrete. E inoltre evidenzia che la Libia, nell'affare di Ustica, è dentro fino al collo.

Un altro pezzo si aggiunge così al mosaico di quella tragica sera del 27 giugno 1980: c'è l'aereo di Gheddafi che vola alla volta di Varsavia e, in vista delle coste siciliane, anziché percorrere in senso inverso l'acrovia del Dc9 dell'Itavia, come programmato dai piani di volo, vira su Malta, per poi sorvolare i Balcani. C'è un Mig23 di nazionalità libica che precipita sulla Sila, anche se il suo ritrovamento verrà ufficialmente datato a 21 giorni dopo. E ora c'è anche il gruppo di militari, sempre libici, che precipitosamente abbandona una base militare italiana.

La base militare è quella di Capo San Lorenzo che appartiene all'Aeronautica militare. È una piccola base, con un grande compito: sperimentare nuovi sistemi d'arma in stretto rapporto con le maggiori industrie belliche nazionali, in particolare per quanto riguarda i missili terra-aria. Si tratta di una base segreta, una delle tante situate in Sardegna, terra di servitù militari. Nel

Foto Black Star/Grazia Neri



1976 fu proprio *Europeo* a scoprire una base segreta a disposizione del Sid, l'allora servizio di sicurezza militare, a Capo Marrargiu, tra Alghero e Bosa.

La base di Capo San Lorenzo si trova sulla costa sud-orientale della Sardegna, in una zona deserta e inaccessibile dal mare, a otto chilometri da Villaputzu, il centro abitato più vicino. Trovarla non è facile. La strada statale 125 corre distante dal mare, con sulla sinistra i monti del Bruncu Sciollas, tra fichi d'India, sprazzi di macchia mediterranea, qualche albergo e radure arse dal sole. Poi, poco dopo il chilometro 77, una stradina taglia sulla destra. Nessuna insegna di zona militare, ma una vecchia freccia gialla arrugginita con la scritta «Aeroelettronica sarda».

Si costeggia un muro di cinta bianco, dietro il quale si intravedono i tetti di alcuni edifici e quattro grandi hangar. Improvvisamente il muro di pannelli di cemento si interrompe per un tratto. Non più un muro, ma una lunga paratia metallica. «Serve a prolungare la pista interna di decollo e di atterraggio», spiega il nostro testimone che ci fa anche da guida, «la paratia si abbassa come fosse un ponte levatoio e la pista viene così prolungata per qualche centinaio di metri. Fino a qualche tempo fa un piccolo aereo si alzava in volo. Credo collaudasse radio-bersagli».

E la base militare?

«Non è questa. Qui operano i tecnici di ditte come la Selenia, l'Oto Melara, la Meteor, l'Agusta, la Breda, tutte fabbriche di sistemi d'arma. Una volta ci venivano anche i francesi della Matra, quelli dei missili. Ciascuno per la sua parte, qui i tecnici mettono a punto radar, rampe di lancio, missili, elicotteri. Di tanto in tanto ci vengono anche i militari dei missili Nike Hercules che dipendono dal 17° stormo di Padova».

La base militare di Capo San Lorenzo è poco più in là, adiacente all'Aeroelettronica sarda. Si continua a percorrere la stradina verso il mare e un nutrito gruppo di carabinieri e avieri armati è lì a sbarrare la strada. Il nostro uomo ha preferito scendere dall'auto qualche centinaio di metri prima. Impossibile proseguire. Sullo sfondo un altro muro di

Quei teli insanguinati

Nei rapporti del Doria, la soluzione di un mistero

Il viaggio tra i misteri della tragedia di Ustica tocca anche un aspetto sinora rimasto in ombra. Le foto scattate il 28 giugno '80, al momento del recupero di alcuni cadaveri, illustrano alcune salme avvolte nei lenzuoli bianchi con vistose macchie di sangue.

Anche questa è una stranezza. Secondo la versione ufficiale, infatti, i passeggeri del Dc9 dovrebbero essere morti alle 21 della sera prima. Pertanto, essendo iniziate le operazioni di recupero intorno alle ore 12 del 28 giugno, i cadaveri dovevano essere rimasti in acqua per circa 15 ore.

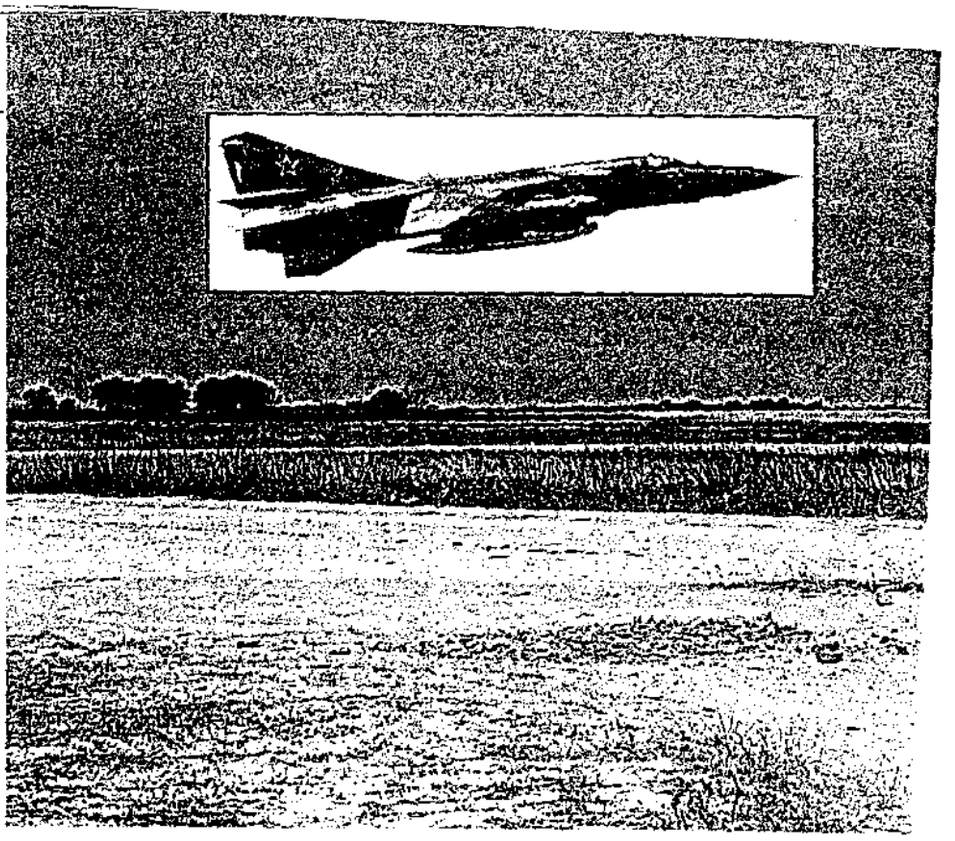
Possibile che i cadaveri sanguinassero copiosamente 15 ore dopo?

Va ricordato che, secondo quanto risulta dalle autopsie, i corpi inanimi presentavano vari tipi di ferite ma tutti, comunque, avevano in comune una profonda lacerazione sul ventre. Va anche ricordato che le autopsie di cui si conoscono i risultati sono soltanto quelle effettuate su «due» cadaveri.

L'«Europeo» ha interpellato diversi esperti di medicina legale dell'Università Cattolica di Roma (Policlinico Gemelli) e dell'università di Roma II Tor Vergata (cattedra di medicina legale) ponendo il seguente quesito: è possibile che un cadavere continui a sanguinare dopo essere stato 15 ore in mare? La risposta generale è negativa, ma non vengono escluse varie eccezioni: per esempio, il caso di una ferita procurata durante il recupero, tale da rompere alcuni vasi sanguigni. Ma i docenti universitari da noi interpellati hanno mostrato una notevole incredulità rispetto alla possibilità che, dopo 15 ore, quei cadaveri potessero macchiare in modo così vistoso quei lenzuoli.

Esiste la possibilità di chiarire questo mistero: la prima perizia medica su quelle salme è stata effettuata dal capo del servizio sanitario del Doria (che in tali frangenti oltre che medico legale è anche ufficiale di stato civile). Ancora una volta si torna al «giallo» del «giornale di chiesuola» del Doria: il libro sul quale vengono riportate minuziosamente tutte le operazioni compiute dalla e sulla nave e che dovrebbe comprendere anche il rapporto medico-legale dell'ufficiale sanitario del Doria. L'ammiraglio Porta aveva promesso di esibire quel volume alle autorità inquirenti. Ma non l'ha mai fatto. Eppure la sua importanza è notevole perché potrebbe dare risposte esaurienti su diversi aspetti tuttora oscuri: la quantità e il tipo delle parti di Dc9 recuperate, la successione dei recuperi, il numero dei cadaveri e il loro stato. E quindi la spiegazione di quelle macchie di sangue.

Foto: Ansa



■■■

cinta, una torre radar, la sbarra di un posto di blocco e un cartello blu: «Aeronautica militare - Poligono sperimentale di Capo San Lorenzo».

Dentro la base, che dipende gerarchicamente dal reparto sperimentazione e standardizzazione tiro aereo di Decimomannu, vicino a Cagliari, ci sono le caserme per 100-150 militari di leva, nessun continentale, tutti provenienti dai paesi vicini. Più in là, il poligono dove i sistemi d'arma messi a punto nella base civile dell'«Aeroelettronica sarda» vengono sperimentati.

Sperimentati come?

«Vengono lanciati dei missili contro dei radio-bersagli, che sono aerei in scala ridotta, delle dimensioni di un'auto berlina». In questa base, assolutamente segreta, dove i militari di leva non hanno alcuna possibilità di accesso al poligono, né partecipano ai lanci, nel 1979 e nel 1980 furono addestrati all'uso dei missili terra-aria gli ufficiali e i soldati di Gheddafi. In un periodo in cui i rapporti tra Libia e paesi della Nato (Italia compresa, quindi) attraversavano una fase di acuta tensione. Lo stesso periodo in cui piloti italiani ben retribuiti venivano impiegati in Libia per trasformare l'arretrata aviazione di Gheddafi in una forza aeronautica preparata e minacciosa (vedi *Europeo* n. 29 e 30).

«Poi, dopo la tragedia di Ustica», racconta il nostro testimone, «si sparse la voce che due libici erano fuggiti e avevano chiesto asilo politico in Danimarca. Forse era solo una voce, ma sta di fatto che i militari di Gheddafi, in tutto erano 20-25, sparirono dalla sera alla mattina e di libici a Capo San Lorenzo non si è più vista neppure l'ombra».

Che significato dare a una simile testimonianza? Forse semplicemente che la tragedia di Ustica, vedendo coinvolto Gheddafi in quanto bersaglio di un possibile attentato all'aereo sul quale la sera della strage di Ustica viaggiava con destinazione Varsavia, consigliò i militari libici in Italia di far rientro in patria? Oppure qualcosa di più?

Resta comunque inquietante la presenza di militari libici in Italia nel 1980. «Ricordo ancora», racconta il nostro testimone, «che i libici conducevano una vita appartata. Dormivano nella base civile, dove disponevano di camere singole, cucinavano da soli e mangiavano tutti in-

Cambio della guardia

La nomina di Rosario Priore al posto di Vittorio Bucarelli

Cambia la squadra: i giudici Giorgio Santacroce e Vittorio Bucarelli hanno abbandonato l'inchiesta su Ustica. Ma c'è il rischio che allenatore e tattica di gioco rimangano gli stessi che hanno portato a dieci anni di finte indagini. «Perché le sabbie mobili che circondano certi uffici giudiziari non diventano di colpo acqua trasparente», osserva l'avvocato Alessandro Gamberini, uno dei sei difensori di parte civile.

Ad avvalorare le preoccupazioni dei legali dell'Associazione familiari delle vittime è la pesante eredità lasciata dal giudice istruttore Bucarelli al magistrato Rosario Priore che lo sostituirà: il 17 luglio, dopo avere deciso di mollare l'inchiesta, Bucarelli ha firmato un provvedimento per la nomina di 11 nuovi periti. L'avvocato Alfredo Galasso con gli altri colleghi di parte civile ha contestato duramente questa decisione che condiziona il futuro dell'indagine. «Con quali criteri Bucarelli (o chi per lui) ha scelto i periti?», aggiunge Galasso. Priore, già inquirente nell'inchiesta sulla caduta del Mig libico sulle montagne della Sila (fra le controverse tesi, scelse quella secondo cui il Mig non era precipitato nello stesso giorno del Dc9 Itavia), dovrebbe formulare i quesiti al collegio peritale, entro il 30 luglio. «È una forzatura», sostengono in una dura nota ai vertici del Tribunale i legali di parte civile: come può il giudice istruttore, in meno di una settimana, leggere le migliaia di carte necessarie a formulare le richieste ai periti? Non si rischia, così, che a Priore vengano suggerite, oltre agli esperti, anche le domande da rivolgere loro? E da chi, visto che neanche la pubblica accusa - cioè il pool di procuratori che sostituirà Santacroce - avrà avuto il tempo di orientarsi fra le carte? Insomma, l'inquietante prospettiva è che Priore venga stritolato dagli interessi che già in passato hanno premuto sui magistrati romani. In particolare, il suo superiore, capo dell'Ufficio istruzione, è Ernesto Cudillo contro il quale è partito in questi giorni un esposto al Csm per le indebite «interferenze» nel processo contro i vertici del Banco di Roma, per le «pressioni esercitate d'intesa con il Banco» sul giudice istruttore Mario Casavola, per gli «inviti» a quest'ultimo ad «abbandonare il processo» che fu avocato da Cudillo due giorni dopo aver incontrato Licio Gelli. L'esposto è stato stilato da Casavola nella convinzione che «un magistrato scorretto disonora l'istituzione cui appartiene, un magistrato riabilitato le restituisce credibilità».

Serena Roman

Foto: Ansa

sieme, senza distinzione di grado, da un piatto unico messo al centro della tavola, senza posate, ma servendosi con le mani. La disciplina tra di loro era però fortissima. Ho visto soldati libici puniti a bastonate e legati nudi al sole per delle ore. Gli ufficiali italiani si incazzavano per questo, ma c'era poco da fare. I libici stavano sempre per conto loro, pregavano tutti insieme, non bevevano alcol e solo qualche volta uscivano dalla base per andare nei paesi vicini. Erano quasi sempre al poligono con i tecnici e gli ufficiali italiani. So che facevano lanci e veniva loro insegnato l'impiego dei missili. Gli iracheni, invece, erano tutta un'altra cosa».

Gli iracheni? Che c'entrano gli iracheni?

«Partiti i libici, nella primavera del 1981 arrivarono gli iracheni».

Ma non eravamo in piena guerra del Golfo tra Iran e Irak, con tanto di embargo italiano?

«Sì, eppure una trentina di militari iracheni erano a Capo San Lorenzo. Loro venivano addestrati a volare con gli elicotteri e passavano le giornate a montarli a smontarli. Ci fu un gran casino quando un camion dell'Agusta fu fermato dalla polizia stradale a qualche chilometro dalla base, mentre trasportava un elicottero smontato, senza alcun documento di accompagnamento. La cosa che mi fa arrabbiare è che l'aeronautica ha sempre negato che libici e iracheni siano stati alla base».

E invece ci sono stati...

«Eccome. Gli iracheni erano quasi tutti ufficiali. Erano pieni di dollari e travellers' cheque. A differenza dei libici, mangiavano alla mensa ufficiale della base militare, fraternizzavano con gli italiani, pasteggiavano a whisky e correvano dietro alle donne di Villaputzu, San Vito e Muravera. C'era una ragazza formosa a Muravera, direi proprio una ciccìona, che li faceva impazzire. Se la contendevano furiosamente. E poi della loro presenza ne sa qualcosa la guardia di finanza».

Perché la guardia di finanza?

«Gli iracheni fumavano spinelli in continuazione. Una sera, mentre si trovavano in una discoteca di San Vito, ci fu un controllo della finanza. Trovati in possesso di hashish in gran quantità, furono portati in caserma. Erano in borghese e nessuno di loro parlava italiano. Della cosa venne steso un verbale, poi intervenne il responsabile della base e tutto finì lì. Qualche tempo dopo la cassaforte della guardia di finanza fu scassinata e quei verbali sparirono. I militari della base hanno sempre negato la presenza di stranieri, ma basta chiedere nei paesi vicini. Libici e iracheni li ricordano tutti. E anche gli iraniani, ma quelli erano venuti in anni lontani, quando c'era ancora lo Scià». ■

La commissione stragi riunita. In alto: l'aeroporto segreto del Sismi a San Pancrazio e, nel riquadro, un Mig 23.

Foto: Lucky Star

IL GIALLO DEL DC9 2/PROMEMORIA PER GLI INQUIRENTI

Unica via d'uscita il supertestimone

Giudici e commissione continuano a ignorare la deposizione di Sergio Bonifacio che invece dovrebbe essere controllata subito per avvicinarsi alla verità

L'inchiesta sulla tragedia di Ustica in dieci anni ha prodotto una straordinaria quantità di colpi di scena, riferibili soprattutto alle approssimazioni, deficienze, incurie volute e no con cui sono state condotte le indagini. È sufficiente concentrare l'attenzione sul capitolo dei tracciati radar per verificare quale mole di menzogne è stata accumulata. Una su tutte: la sera del 27 giugno, disse allora l'Aeronautica, non c'erano caccia militari nei cieli italiani. Una balla colossale: dal computer del centro radar di Poggio Ballone sono saltati fuori i tracciati di almeno dieci jet che sfrecciavano a velocità supersoniche. E nessun grande capo dell'arma alata oggi ha il coraggio di ammettere almeno gli errori.

Ora vale la pena di segnalare un altro mistero. L'*Europeo* quattro settimane fa raccontò di un pilota della Marina militare che, la mattina del 28 giugno '80, avrebbe visto il Dc9 Itavia ancora galleggiante o comunque poco sotto il pelo d'acqua. Una testimonianza confermata dallo stesso pilota, Sergio Bonifacio, in più occasioni, e rintracciabile in alcuni documenti ufficiali, come la relazione della commissione Pratis. Una testimonianza che è stata incomprensibilmente avvolta, per anni, da una cortina di silenzio. Da alcune settimane avviene lo stesso. Nessuno smentisce le notizie riportate dall'*Europeo*, nessuno ne parla, anche se la commissione parlamentare d'inchiesta presieduta dal senatore repubblicano Libero Gualtieri (l'unico organismo in questa vicenda al quale si possono rivolgere elogi e non muovere pesanti critiche) lavora per verificare i tanti interrogativi che emergono da quanto Sergio Bo- ■■■

DICEVANO DIECI ANNI FA

A cura di Emilio Zenoni

► Che grinta quel Craxi! Che senso della posizione! Che audacia di gioco! Ormai farà strada.
Eugenio Scalfari

► Noi non abbiamo una vocazione ministeriale.
Bettino Craxi

► L'ironia è un linguaggio piuttosto incomprensibile a chi preferisce la comodità delle passioni.
Leonardo Sciascia

► Mi batto contro il sistema. La mia arma è il compromesso.
Robert Redford

► Nella sua azione moralizzatrice il governo non avrà bisogno di sollecitazioni.
Arnaldo Forlani

► Racconterò tutto.
Giorgio Pisanò

► Oggi ho ucciso mia moglie.
Louis Althusser

► Dopo l'indagine abbiamo dovuto riconoscere che l'Italia è più «paesone» di quanto non ci attendessimo.
Giuseppe De Rita

► Il disagio principale è essere intellettuale.
Alberto Asor Rosa

► Se penso ai battaglioni tebani, o agli spartani di Leonida alle Termopoli, posso perfino arguire che una squadra di tutti omosessuali sarebbe di grande rendimento.
Nils Liedholm

► Quell'aereo lo fece preparare Vito Miceli, che era allora capo del Sid.
Gianadelio Maletti

► Il petrolio sarà più caro.
Zaki Yamani

► Stasera andiamo a vedere / Un apologo sul potere. / Poi, a casa, ce lo mettiamo nel sedere.
Alberto Arbasino

■■■

nifacio ha detto.

Perché la sua testimonianza desta apprensione e incredulità? Perché, secondo la sua versione, il Dc9 non sarebbe esploso in volo e dunque l'ipotesi più credibile (l'aereo di linea colpito da un missile) avrebbe bisogno di nuove verifiche approfondite. A questo punto risulta assolutamente strano che Bonifacio non venga convocato (dalla commissione o dai magistrati inquirenti) per *certificare* la sua testimonianza.

Non si scappa: o Bonifacio ha mentito, e allora si tratta di capire perché, di verificare come mai il suo primo rapporto di volo diverge da quanto raccolto dalla commissione Pratis e da quanto detto all'*Europeo*, di chiarire come mai oggi cerca di negare di aver avuto rapporti già nell'80 con la procura militare di Cagliari (retta allora da Carmelo Isaia, iscritto alla P2). Oppure Bonifacio non mente, e ha visto effettivamente qualcosa di molto importante. In tal caso non si capisce perché ci sia tanta riluttanza a fare tutte le verifiche del caso. Non sono difficili:

- Bonifacio non era solo sul Breguet, c'erano gli altri dodici membri dell'equipaggio;
- alcuni di questi devono aver visto meglio di Bonifacio (che stava ai comandi nella cabina di pilotaggio) perché erano gli «osservatori», sistemati in modo tale da infilare la testa in una bolla di plexiglas sporgente dalla fusoliera;
- il Breguet è un aereo dotato di sofisticate apparecchiature. Ci sono quelle di *intelligence* (telecomunicazioni, per recepire segnali in Vhf e satellitari), c'è un ecogoniometro che localizza e identifica i sottomarini. C'è tutta l'attrezzatura per la *ripresa fotografica aerea e parasub*: può fotografare quello che non si vede a occhio nudo fino a 150 metri di profondità (sottomarini convenzionali) e fino a 300 (sottomarini nucleari).

In conclusione: il Breguet di Bonifacio *deve* aver prodotto una copiosa documentazione fotografica. Dove è finita? Chi ne è in possesso?

C'è un altro particolare che va segnalato ai lettori. Dopo l'uscita della prima puntata dell'inchiesta del nostro settimanale, il procuratore militare di Cagliari Vito Maggi ha interrogato Sergio Bonifacio. Ha sequestrato ordini e rapporti di volo del Breguet e la lista dell'equipaggio, e ha trasmesso il tutto al magistrato Vittorio Bucarelli. Poi Maggi ha rilasciato una dichiarazione che esorta ad aver fiducia nelle autorità inquirenti perché «in quanto in possesso di una visione globale degli accertamenti, possono inserire gli eventuali nuovi tasselli nel mosaico che soltanto loro conoscono completamente».

Un Atlantic Breguet, l'aereo antisommergibile uguale a quello pilotato da Sergio Bonifacio.

Maggi inoltre ha lanciato uno strano appello: «Tutti coloro che sono a conoscenza di qualcosa devono contribuire agli accertamenti. Agli investigatori bisogna comunicare fatti ed episodi che, seppure irrilevanti, possono oggi assumere un aspetto diverso rispetto al momento in cui sono accaduti».

Strano appello perché viene a così lungo tempo dalla tragedia; ma meno strano se si ricorda che è stato effettuato subito dopo l'interrogatorio di Bonifacio, e quindi si configura più come un avallo di credibilità che una presa di distanza.

A questo punto il «caso Bonifacio» può essere chiarito solo dalle autorità inquirenti (commissione e magistrati) con un atto assai semplice: convocare Bonifacio. ■

Foto: Fracchia/Contrasto

Europeo – 8 Agosto 1990 –

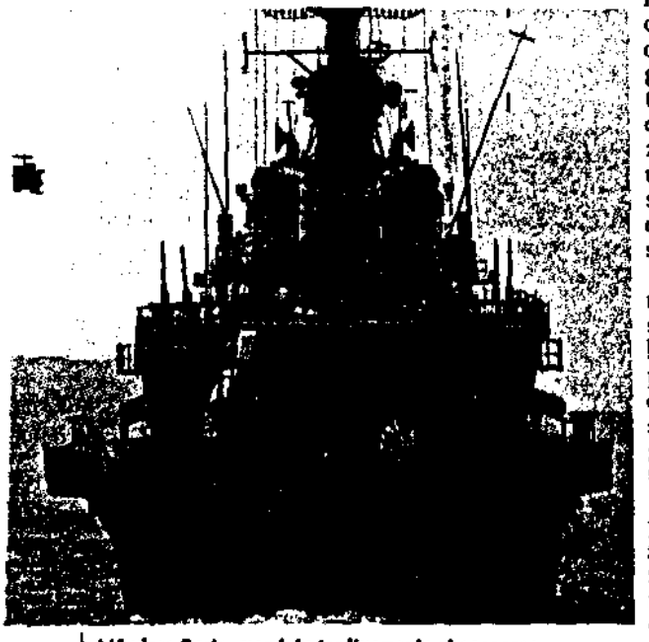
UNA NUOVA, INQUIETANTE TESTIMONIANZA ARRICCHISCE IL «CASO USTICA»

Era vivo. Era un carabiniere

Un sottufficiale della Doria conferma che un passeggero del Dc9 ebbe il tempo di legarsi un arto amputato. E che sua era una delle 3 salme «sparite» dalle 42 recuperate

Sandro Provvisionato

Una nuova testimonianza, l'ennesima, arriva a confermare quanto *Europeo* va scrivendo ormai da più di un mese e mezzo. E cioè che il Dc9 dell'Itavia non si è disintegrato in volo, non si è neppure spezzato in due, ma è ammarato, forse praticamente intatto e con un foro nella cabina di pilotaggio, nel tratto di mare vicino a Ustica. Dopo quella dell'allora capitano di corvetta Sergio Bonifacio, il pilota del Breguet Atlantic, che per primo avvistò l'aereo in mare e che nei giorni scorsi al giudice Rosario Priore ha confermato di aver scorto la sagoma dell'aereo a pelo d'acqua, c'è ora una nuova testimonianza. Di fondamentale importanza.



L'Andrea Doria, mandato tardivamente al soccorso.

La testimonianza ribadisce tre cose: che, come quelli dell'aeronautica, anche i responsabili della marina militare hanno coperto di misteri la tragedia di Ustica. Che soccorsi non ritardati avrebbero consolidato la possibilità di trovare almeno qualche passeggero ancora vivo. E che forse qualcuno ha «giocato» un gioco perverso e mostruoso: quello di sottrarre e nascondere dei cadaveri.

Il nuovo colpo di scena nell'inestricabile mistero di Ustica avviene alle nove di sera del 29 luglio scorso. A Mestre due persone si presentano alla redazione del *Gazzettino*, quotidiano di Venezia. Sono un uomo e una donna che chiedono di parlare con un responsabile del giornale. La donna è solo un'accompagnatrice. È l'uomo che ha delle cose da dire. A riceverli è Maurizio Refini, caporedattore centrale del quotidiano. L'uomo, lo stesso giorno, sul *Gazzettino* ha letto un trafiletto, poche righe che riportano una dichiarazione di Falco Accame, alto ufficiale della marina in pensione, ex deputato socialista, ex presidente della commissione difesa della Camera.

La dichiarazione di Accame, ignorata da quasi tutta la stampa quotidiana, è di quelle che fanno accapponare la pelle: richiama l'attenzione, citando documenti, sulla possibilità che non tutti i passeggeri fossero morti al momento della caduta dell'aereo.

Ciò che ha spinto le due persone a rivolgersi al *Gazzettino* è che l'uomo è un ex militare della marina, un sottufficiale che all'epoca del disastro di Ustica partecipò, a bordo dell'incrociatore lanciamissili Andrea Doria, alle ricerche e ai soccorsi del Dc9 e delle 81 persone che erano a bordo dell'aereo. L'uomo si domanda perché nella sua dichiarazione Accame usi il condizionale. Per lui è tutto chiaro da sempre. A dieci anni di distanza, ricorda come se fosse oggi che fra i tanti cadaveri imbarcati sul Doria venne ripescato anche quello di un giovane perfettamente integro. Se non avesse avuto un piede amputato di netto, spiega, non avrebbe avuto sul corpo una sola ferita. Un particolare lo colpì: il giovane indossava una camicia e una manica strappata era legata stretta sotto il ginocchio, come se fosse un laccio emostatico. In altre parole - stando a questa testimonianza - il giovane del Dc9 prima di morire aveva cercato di fermare il deflusso del sangue dalla caviglia. Quindi, constatazione lapalissiana, era ancora vivo. Per quante ore era rimasto in acqua? M... i ricordi dell'uomo, che almeno per il momento preferisce mantenere l'anonimato, e che tuttavia al giornalista Refini dà le sue generalità complete, vanno più in là. Rammenta che appena imbarcato il cadavere del giovane sul Doria, un ufficiale della nave gli frugò nelle tasche e dopo aver letto i suoi documenti disse: «Questo è un carabiniere».

Da tempo *Europeo* pone una domanda ai magistrati inquirenti e alla commissione parlamentare sulle stragi che si occupano del giallo di Ustica: è vero che sul Dc9 c'erano due carabinieri in servizio e chi era il prigioniero scortato? Finora non è stata data risposta, anche se il senatore Libero Gualtieri, che presiede la commissione, assicurò che accertamenti sarebbero stati fatti in questa direzione. La risposta a quell'interrogativo la fornisce oggi questo nuovo testimone?

IL SIGNOR X

C'è un altro particolare che il testimone ricorda: i cadaveri imbarcati sul Doria erano 42, più un povero resto umano di cui non si riuscì neppure a stabilire il sesso: era tagliato sopra il petto e sotto l'ombelico. 42 è infatti il numero di cadaveri che fino a una settimana dopo la tragedia le reti della Rai e i quotidiani nazionali davano come recuperati. Poi, all'improvviso, il loro numero scese a 39. Perché? Forse perché 42 meno 39 fa 3. Cioè i due carabinieri e la persona (in manette o no?) che scortavano?

A sostenere che i cadaveri recuperati furono più di 39 c'è anche un'altra testimonianza. All'epoca era militare di leva sul Doria con mansioni da radiotelegrafista. Per le sue mani sono passate tutte le comunicazioni tra l'incrociatore lanciamissili e i velivoli che avvistavano i cadaveri. L'uomo, che oggi lavora a Milano, ricorda di aver registrato il recupero di 41 salme. «Ma potrebbero essere

Foto: Contrasto

42 perché ricordo di un troncone di corpo umano inidentificabile, mentre ho ancora davanti agli occhi il corpicino di un esserino di sei-sette anni perfettamente intatto». L'uomo è anche in grado di spiegare il perché delle orrende mutilazioni di cui alcuni corpi portavano i segni. «Non dimentichiamo che le operazioni di ricerca avvennero in quel tratto di mare che è la fossa del Tirreno dove c'è una gran quantità di squali. Persino i sommozzatori che dall'acqua aiutavano i recuperi ad un certo punto ebbero paura e tornarono a bordo».

Ancora oggi, tra i familiari delle vittime, c'è chi ricorda con angoscia l'indescrivibile ressa che si creò davanti all'istituto di medicina legale di Palermo dove le salme erano state trasportate. I familiari chiedevano notizie. Volevano sapere se tra quei 42 corpi c'erano i loro figli, le mogli, i padri, i mariti, i parenti. Una scena pietosa. Un fitto cordone di poliziotti e carabinieri impedì loro a lungo di entrare alla morgue. Perché?

CONFUSIONE

Di certo tutta la fase dei soccorsi fu contrassegnata da una gran confusione. Il tenente colonnello Guglielmo Lippolis, che quei soccorsi

■■■

Foto: Ansa

FEROZA 4x4 DAIHATSU

PRESSO I NOSTRI CONCESSIONARI:

● PIEMONTE: ALBA (CN) *GARABELLO - C.so Bra, 5 - 0173 / 34086* - ALESSANDRIA *F.LLI PATERNA - Via Mazzoni, 18 - 0131 / 43035* - B.GO SAN DALMAZZO (CN) *GARELLI AUTOMOBILI - Via Cuneo, 127 - 0171 / 261809* - BORGOSESIA (VC) *AUTO G2 - C.so Vercelli 203 - 0163 / 23231* - NOVARA *G.M.A. - Via Battistini, 30 - 0321 / 455501* - TORINO *GIAUTO - Via A. Cecchi, 63-65 - 011 / 854343* - ASTI *ASTAUTO - C.so Torino, 175 - 0141 / 211958* ● LIGURIA: GENOVA PEGLI *AUTOSALONE AURELIA - Via Ronchi, 53 - 010 / 6859875* - S. BARTOLOMEO AL MARE (IM) *AUTO ISABELLA - Via Aurelia Pal. Manila - 0183 / 400960* - SAVONA *OFF ROAD IMPORT - Via Aglietto, 25 - 019 / 805822* ● LOMBARDIA: ALBIZZATE (VA) *AUTOFOSSATI - Via Mameli, 48 - 0331 / 991424* - CARBONARA AL TICINO (PV) *NIPPOCARS - Via del Calroli, 15/a - 0382 / 559622* - CREMONA *AUTOCLUB - Via del Sale, 48 - 0372 / 457215* - CASTANO PRIMO (MI) *BEST CAR - Via Tadini, 68 - 0331 / 883223* - DESENZANO (BS) *GAMMA CONCESSIONARIA - Via G. Marconi - 0365 / 31313* - MONTAGNA (SO) *F.LLI GREPPI - Via Statale dello Stelvio, 103 - 0342 / 214508* - LIPOMO (CO) *4 x 4 COMO - Via IV Novembre, 11 - 031 / 283307* - CORNEGLIANO LAUDENSE (MI) *LUPPI - S.S. 235 - 0371 / 58191* - LISSONE (MI) *PENTAUTO SRL - Via Tiziano Vecellio, 28 - 039 / 465377* - MALGRATE (CO) *MOTORI LECCO - Via Provinciale, 13 - 0341 / 582677* - MILANO *NALDINI AUTO - Via Inama, 4 - 02 / 76110281* - PERO (MI) *AR.BI AUTO - Via V. Monti, 22 - 02 / 3535970* - PONTIDA (BG) *PAREDI & ROTA - Via Lecco, 15 - 035 / 795071* - REZZATO (BS) - *AUTOELLE - Via Garibaldi, 36 - 030 / 2792125* - ● TRENTINO ALTO ADIGE: SALORNO (BZ) *CENTRO FUORISTRADA BERTUCCO S - Via Nazionale, 50a - 0471 / 884180* - TRENTO *EUROFFICINA - Via Lavisotto, 143 - 0461 / 822682* - TRENTO *AUTOSHOP* - Via Bolzano, 11 - 0461 / 992706 ● FRIULI VENEZIA GIULIA: PORCIA (PN) *CESARO - C.so L. Zanussi, 1 - 0434 / 31321* - REANA DEL ROIALE (UD) *BIGOT DUE - Via Nazionale, 50 - 0432 / 880575* - UDINE *BIGOT UDINE - V.le Palmanova, 241 - 0432 / 601927* ● VENETO: MANSUÈ (TV) *TRIVENETA MOTORS - Via per Oderzo, 26 - 0422 / 741698* - PONTE DELLE ALPI (BL) *BRIDDA AUTOCAR - Via Dolomiti, 110 - 0437 / 998992* - ROVIGO *CENTRO FUORISTRADA ROVIGO - Via Porta Po, 52 - 0425 / 21855* - VERONA *CENTRO FUORISTRADA - V.le del Lavoro, 34 - 045 / 58244* - VICENZA *SARTORI MOTORS - C.so San Felice, 267 - 0444 / 563356* ● EMILIA ROMAGNA: BOLOGNA *NUOVA ZONA 51 - Via Emilia Ponente, 10 - 051 / 369496* - BOLOGNA *SUPERAUTO - Via Emilia Ponente, 40 - 0542 / 44140* - PARMA *MELEGARI - Via Gramsci, 35 - 0521 / 93237* - REGGIO EMILIA *CENTER CAR - Via F.lli Cervi, 77 - 0522 / 70228* ● TOSCANA: LIVORNO *GARAGE ROMA - Via Roma, 90 - 0586 / 804090* - VIAREGGIO (LU) *DAL TORRIONE - Via Cel ang. Via Pacinotti - 0584 / 962843* - SAN MINIATO BASSO (PI) *AUTO 2000 - Via L. Capuana, 1 - 0571 / 419231* - SIENA *AUTOELLE - Via G. Gigli, 42 - 0577 / 221284* - SOVIGLIANA VINCI (FI) *EUROCAR - Via F. Filzi, 40 - 0571 / 509442* - PRATO (FI) *JOLLY CAR - Via Tevere, 70 (Sesto Fiorentino) - 055 / 319454* - RIGUTINO (AR) *SANTICCIOLI - Loc. Ottavo, 10 - 0575 / 97385* ● MARCHE: PIEDIRIPA (MC) *BONAUTO - Via Bramante, 104 - 0733 / 292230* - PESARO *AUTOSEA - Via Giolitti, 226 - 0721 / 410625* - TORRETTE DI ANCONA (AN) *AUTOSI - Via Velino, 1 - 071 / 862583* - ● UMBRIA: ORVIETO (TR) *TECNOAUTO - Viale I Maggio, 6 - 0763 / 93284* - ORVIETO (TR) *PERSICHETTI AUTO - Via delle Acacie, 22 - 0763 / 93284* ● LAZIO: ALATRI (FR) *FAUSTINI - Via Circ.ne, 10 - 0775 / 84577* - ROMA *INTERSTAR - Via Baldo degli Ubaldi, 125 - 06 / 6236452* - FORMIA (LT) *CENTRO FORMIANO FUORISTRADA - 0771 / 21616* ● ABRUZZO: PESCARA *BARBUSCIA - Via Tiburtina, 141 - 085 / 52247* - SULMONA (AQ) *CALABRESE AUTO - Via Pescara, 30 - 0864 / 53853* - COLLERANESCO (TE) *TUTTAUTO - Via Nazionale per Teramo - 085 / 8004281* ● CAMPANIA: LIONI (AV) *CETTA - Via P. Nittoli - 0827 / 42060* - NAPOLI *CENTRO MERIDIONALE FUORISTRADA - Via Orazio, 96 - 081 / 7611107* - CAPODRISE (CE) *CENTRO MERIDIONALE FUORISTRADA - SS. 87 Km. 22 + 300 - 0823 / 820514* - SALERNO *CAPUANO MOTOR SERVICE - Via Duca Guglielmo, 35 - 089 / 790184* - SALA CONSILINA (SA) *CASALCAR - Contrada S. Maria delle Misericordie - 0975 / 21466* ● PUGLIE: BARI IZZO - *Via Bellini, 12 - 080 / 444153* - TRANI (BA) *CAMA - Via Barletta, 42 - 0883 / 583567* ● BASILICATA: MATERA *AUTOMOTORS - Via S. Pardo, 107 - 0835 / 263478* - VILLA D'AGRI (PZ) *SPECIAL CAR - Via Nazionale, 13* ● CALABRIA: RENDE (CS) *TO.MA. IMPORT-EXPORT - Via G. Verdi Pal. "I GEMELLI" - 0984 / 465620* - MELITO P.TO SALVO (RC) *GUALTIERI - Via Orlando, 60 - 0965 / 781790* ● SICILIA: AGRIGENTO *GIBILARO - Via Imera, 13 - 0922 / 595046* - CATANIA *AUTOMEC - Via Genova, 53 - 095 / 376387* - GIARRE (CT) *SAFOCAR - C.so Matteotti 66, 095 / 931052* - MESSINA *SPORTAUTO - Via la Farina, 310 - 090 / 42909* - PALERMO *SOFI - Passaggio L. da Vinci, 10 - 091 / 406866* - ● SARDEGNA: CAGLIARI *RAMAUTO - Via Riva Villa Santa, 178 - 070 / 522485*

Bugie sciocche

La marina si autosmentisce

Con il progredire dell'inchiesta, sul giallo di Ustica, si torna al capitolo dei soccorsi. A quello che accadde, cioè, dopo le 21 del 27 giugno 1980. L'atroce sospetto che i vertici militari fecero di tutto per ritardarli e che la marina si prodigò in questa direzione si insinua ora in maniera decisa. Lo stato maggiore della difesa e quello della marina hanno sempre negato che quel giorno ci fossero esercitazioni nel Tirreno. Eppure un'esercitazione ci fu. Basta, infatti, leggere il notiziario della «Rivista marittima», organo ufficiale della marina militare, per accorgersene.

A pagina 119 del numero di agosto-settembre 1980 è scritto testualmente: «Nei giorni 26 e 27 giugno si è svolta nelle acque del poligono di Teulada un'esercitazione di tiri contro costa diurni e notturni con la partecipazione delle seguenti unità: caccia lanciamissili Ardito, Audace, Impavido; caccia Impetuoso e Indomito; caccia Guépratie e corvetta Drogou della marina francese. Hanno concorso all'esercitazione, come unità per lo sgombero del poligono di tiro, le fregate Bergamini e Centauro». Come molti sanno il poligono di Teulada si trova nella costa orientale della Sardegna, a un centinaio di miglia dal tratto di mare in cui vennero trovati i cadaveri dei passeggeri del Dc9. Eppure nessuna di queste navi venne allertata e diretta sul luogo del disastro.

Recentemente un militare della fregata Bergamini, che partecipò all'esercitazione, ha dichiarato che venne impartito in tutta fretta l'ordine di dirigersi verso il porto di La Spezia, dove la nave giunse la mattina del 28 giugno. Cioè prima ancora che altre navi arrivassero nella zona della tragedia. Avvisate in tempo, la fregata Bergamini e le altre navi che avevano partecipato all'esercitazione non sarebbero giunte prima? Perché si preferì allertare il Doria che era in porto a Cagliari e che levò le ancore solo all'1,30 del 28 giugno, cioè quattro ore e mezzo dopo il disastro (né avrebbe potuto fare diversamente, con l'equipaggio in libera uscita). Perché il Doria non ha chiesto alle altre navi di fornirgli il personale mancante per poter uscire subito come «nave pronta a muovere per soccorso»? Perché la fregata Alpino si mosse solo alle 2,30 e l'altra fregata Orsa avviò le macchine alle 6,45?

Sopra: il senatore Marco Boato della commissione stragi. A fianco: Rosario Priore, incaricato dell'inchiesta giudiziaria.

■■■

coordinò per conto dell'aeronautica, ha raccontato (*Europeo* n. 30) di come i pezzi dell'aereo che a mano a mano venivano ripescati erano trasportati a terra e in luoghi diversi da diverse unità navali, anziché essere raccolti tutti su un'unica imbarcazione.

«Molti pezzi», ha testimoniato Lippolis; «furono presi dalle motovedette della Guardia di finanza o da altri pescherecci con cui non avevamo collegamenti diretti e furono portati ognuno per i fatti suoi e dopo fu un casino sapere dove stavano questi pezzi. Perché le motovedette li portarono al loro comando, i pescherecci al porto. E questo dipese da una cattiva organizzazione in loco della marina militare».

È successo così anche per i cadaveri? Impossibile. Sta di fatto che marinai del Doria ricordano che diverse celle frigorifere che dovevano contenere le salme dei passeggeri del Dc9 erano state già allestite, quando arrivò un contrordine e i cadaveri furono riportati sul ponte della nave. Furono gli elicotteri a trasportare le salme a terra.

ALTRI TESTIMONI

Questa nuova testimonianza - ma altri militari imbarcati sul Doria si appresterebbero a parlare - solleva quindi mille interrogativi. Ne servono altri? Eccoli, le autopsie sui cadaveri recuperati furono fatte o no? Agli atti della commissione parlamentare d'inchiesta esisterebbero soltanto i referti degli esami esterni ai corpi. Mentre due vere e proprie autopsie sono state fatte ma soltanto cinque anni dopo sui corpi di una bambina e di un'anziana signora che probabilmente erano sedute vicine nell'ultima fila a destra dell'aereo. Perché nessuno si occupò invece di accertare subito dopo il disastro, vittima per vittima, le reali cause del decesso e l'ora presunta della morte? Il professor Giovanni Arcudi, dell'Istituto di medicina legale di Roma, a suo tempo affermò che era possibile risalire alle cause della sciagura proprio attraverso le autopsie sui cadaveri. Quattro le possibilità: asfissia, ustioni mortali, disintegrazione o annegamento. Quelle autopsie, se sono state fatte, sono rimaste top secret. Perché?

Il giudice istruttore Rosario Priore che ha ora nelle mani l'inchiesta giudiziaria e che finalmente ha ascoltato il pilota del Breguet, Bonifacio, e otto uomini del suo equipaggio, questi interrogativi potrebbe scioglierli. Ha due vantaggi: è stato a lungo consulente della commissione presieduta da Gualtieri e quindi gli atti dell'inchiesta li conosce a fondo. E inoltre già nel 1987, indagando sui collegamenti del terrorismo italiano con quello mediorientale, aveva ipotizzato una battaglia nel cielo di Ustica. La stessa ipotizzata nel n. 27 da *Europeo*. Con due contendenti: da una parte due caccia libici lealisti di Gheddafi e dall'altra un Mig23 traditore. In mezzo il Dc9.

A questo punto Priore dovrebbe imporre al capo di stato maggiore della marina militare di consegnare i giornali di chiesuola, il registro matricolare e il registro di infermeria del Doria e di tutte le navi che parteciparono a quel bell'esempio di operazione di soccorso. Soprattutto il primo documento, che è il diario di bordo, dove viene minuziosamente trascritto tutto quanto avviene sulla nave.

L'ammiraglio Mario Porta, durante un'audizione davanti alla commissione stragi, aveva assicurato che avrebbe fatto avere l'importante documento. Poi, forse, chissà come, se n'è dimenticato. ■

Foto: Contrasto (alto) e Olympia

Distributore unico per l'Italia

Importatore unico per l'Italia

Europeo
19 OTTOBRE 1990

CASO USTICA/L'UNICA CERTEZZA CHE TRAPELA DALLA RELAZIONE GUALTIERI

La credibilità dei politici a fondo con il Dc-9

Gianfranco Pasquino

L'approvazione all'unanimità della relazione concernente la tragedia di Ustica preparata dal senatore Libero Gualtieri, presidente della commissione per l'accertamento delle cause delle stragi e del terrorismo in Italia, chiude una prima, lunga e difficile fase dei lavori. Che i lavori siano stati lunghi e difficili non può stupire, e non inganni neppure l'unanimità dell'approvazione. Da un lato, infatti, la ricognizione sull'operato degli ufficiali dell'aeronautica e dei Servizi segreti e dei ministri a essi preposti è stata sempre intralciata non solo dai «non ricordo» ma anche da tutte le operazioni di scaricamento di responsabilità di cui è ricca la storia degli apparati di Stato italiani. Dall'altro, alcuni commissari non hanno nascosto di non condividere le accuse né agli ufficiali dell'aeronautica né ad alcuni ministri. Neppure il dibattito parlamentare, se si terrà, si annuncia facile. Perciò può essere utile formulare una sobria interpretazione della relazione Gualtieri.

Opportunamente, il presidente della commissione stragi evita di dare una risposta precisa e inequivocabile al quesito che ha dominato le pagine dei giornali: fu una bomba o un missile? Tuttavia, lascia intendere chiaramente che l'ipotesi del missile appare più suffragata dagli elementi di prova. Il punto centrale della relazione riguarda le responsabilità politiche e amministrative. Nessuna di queste responsabilità verrebbe meno, o sarebbe di minor gravità, anche nel caso si fosse trattato di una bomba a bordo dell'Itavia Bologna-Palermo. Avremmo comunque di fronte a noi, freddamente elencati nella relazione, tutti gli episodi di occultamento dei fatti, di trascuratezza nelle indagini, di menzogne, di aggiramento delle richieste, di inganni che escono dalle testimonianze, dalle audizioni, dalle dichiarazioni degli alti gradi militari, degli agenti dei Servizi segreti, dei ministri.

Sulla base dei fatti e dei comportamenti, delle dichiarazioni e delle inazioni, è possibile avanzare un'ipotesi interpretativa inquietante. Il caso dell'Itavia è emblematico del modo di essere e del modo di funzionare dello Stato italiano, nei suoi rapporti interni e in quelli internazionali. Quanto ai rapporti interni, appare evidente che gli ufficiali dell'aeronautica, soprattutto quelli di più alto grado, erano abituati a non essere in alcun modo controllati dai minsitri della Difesa. Anzi, in qualche modo, davano per scontati due elementi: l'incompetenza dei ministri, ai quali pertanto non valeva la pena far conoscere i problemi tecnici, e la loro limitata durata in carica. Pertanto il ministro non era e non doveva essere che il rappresentante degli interessi e delle istanze militari in sede governativa e parlamentare, nient'affatto l'iniziatore, il supervisore, il controllore di politiche che le forze armate dovessero poi attuare. E i vari ministri della Difesa si sono adeguati a questo ruolo fino a diventare portavoce delle forze armate senza potere, volere o sapere indagare, controllare e punire.

Un discorso molto simile deve essere fatto per quanto riguarda i Servizi segreti. Abituati come siamo alle sistematiche deviazioni dei Servizi e ai loro inquinamenti, i semplici silenzi e l'assenza di iniziative anticipatrici dei Servizi stessi potrebbero apparire, nel caso di Ustica, quasi colpe minori. Tali non sono e sarebbero ancor più condannabili se fosse stata una bomba. Quanto risulta dai rapporti fra apparati e politici nella dimensione interna è, dunque, certezza di impunità da parte dei primi e loro quasi totale sregolatezza, incapacità di controllo e quasi totale dipendenza da parte dei secondi.

Quanto alla dimensione internazionale del problema, essa è riscontrabile nelle modalità, in alcuni momenti sprezzanti, con le quali sia il governo degli Stati Uniti sia quello della Francia rispondono alle richieste relative alla presenza di loro aerei nei cieli di Ustica, fino a dichiarare che per quasi mezza giornata la Nato dell'Europa meridionale era priva di protezione radar! Anche in questo caso, siamo di fronte a riflessi condizionati. Così come i militari e i Servizi segreti danno per scontato che i politici non si immischino nel loro affari, Stati Uniti e Francia danno per altrettanto scontato che il governo italiano si fidi della loro parola. Dal canto loro anche gli ufficiali italiani potrebbero avere interiorizzato atteggiamenti pregiudizialmente favorevoli o di dipendenza nei confronti dei comandi Nato. Cosicché, è la nostra classica subalternità militare e politica che rende meno pressanti le richieste di informazioni del governo italiano. A esse vengono opposte ragioni di Stato, o di crisi internazionale. E il governo italiano, come gli alleati certamente si attendevano sulla base di molte esperienze precedenti, abbozza.

Uno Stato debole, forze armate insofferenti di ogni controllo, Servizi segreti emancipati, politici incapaci di esercitare le loro responsabilità e i loro doveri ministeriali: la tragedia di Ustica è tutta qui. Questo Stato non protegge né dà giustizia ai suoi cittadini.

Adesso tocca al Parlamento, e quindi alle forze politiche, dimostrare che è possibile punire i colpevoli, ristabilire la catena di comando e di responsabilità fra politici ed élite burocratico-militare, fare giustizia.

PANORAMA - 1 LUGLIO 1990 -

Chissà che cosa han tirato su

Niente asta. Niente controlli. Scarsa documentazione. Posto sbagliato. La Corte dei conti vuol vedere chiaro sul recupero dei rottami del Dc9.

di CORRADO INCERTI

Ustica, dieci anni dopo. La verità su quegli 81 morti del Dc9 Itavia precipitato in mare nel Tirreno la sera del 27 giugno del 1980 non c'è. Il giudice istruttore Vittorio Bucarelli non ha ancora chiuso la sua istruttoria infinita. Le autorità ricordano, ammoniscono, rivelano. Il capo di stato maggiore dell'Aeronautica, Stelio Nardini, sostiene che la sua Arma è «vittima morale» di Ustica e promette che si costituirà parte civile. Il capo del servizio segreto militare, Fulvio Martini, disegna per la prima volta lo scenario di un intrigo internazionale e avanza dubbi sulla lealtà dei servizi francesi, americani e inglesi.

In tanto clamore, un alto funzionario dello Stato, con estrema discrezione, ha siglato un atto amministrativo di grande peso, che potrà avere effetti decisivi sull'indagine di Ustica. Il suo nome è Giorgio Aterno. Il suo ruolo: magistrato della procura generale della Corte dei conti. La procura generale, oggi guidata da Emidio Di Gianbattista, è il braccio esecutivo della Corte, l'ufficio che mette in moto i giudizi per reati amministrativi e contabili. Venerdì 8 giugno, Giorgio Aterno ha notificato a mano al presidente del Consiglio, ai ministri dei Trasporti e della Difesa un atto di costituzione in mora, di fatto un avviso di garanzia amministrativo.

Si è cioè aperta una indagine su tutta l'operazione di recupero in fondo al mare del relitto del Dc9 Itavia decisa dal presidente del Consiglio Bettino Craxi nel 1986 ed eseguita nell'estate del 1987. Destinatari dell'atto della Corte sono infatti i capi di governo e i ministri «pro tempore», vale a dire dell'epoca sulla quale si indaga. Nella messa in mora, la Corte dei conti rileva un «possibile danno all'Erario e una possibile aggiudicazione informale (*fuori dalle formalità, cioè illecita*, ndr) dell'incarico di recupero del relitto affidato alla società francese Ifremer, dal momento che manca l'esame delle offerte di cinque società italiane che hanno dichiarato di avere i mezzi e le capacità per compiere l'operazione».

Che cosa è accaduto? Che la Corte si è vista recapitare una fattura di 6 miliardi e 750 milioni pagati dal governo italiano all'Ifremer con una documentazione irrisoria: schizzi elaborati dall'Aeronautica e dalla Marina con disegni di aerei sul Tirreno che provano, più che altro, che in quella zona si è corso spesso il rischio di collisioni, la dichiarazione che, a latitudine 39 gradi, 55 primi e longitudine 12 gradi, 56 primi, è stato recuperato dal mare, a oltre 3.000 metri di profondità, «circa il 70 per cento del relitto» (ma manca l'elenco dei reperti), qualche altro documento di poco rilievo. Tutto lì. Alla Corte non basta: vuole sapere come sono stati spesi quei soldi. E indaga su due ipotesi di irregolarità amministrative: asta illecita e fatturazione anomala.

Dietro il semplice atto amministrativo della procura della Corte dei conti, balenano fatti inspiegabili, oscuri, misteriosi, che rendono ancora più drammatica la tragedia di Ustica. Il primo è l'affidamento dell'appalto del recupero, senza asta, all'Ifremer che l'ammiraglio Martini, in una nota Sismi al ministro della Difesa del 17 giugno 1987, ha definito «società legata ai servizi segreti francesi». Il secondo è l'assoluta assenza di navi o elicotteri della Marina militare, di mezzi comunque italiani, attorno alle imbarcazioni dell'Ifremer per tutta l'operazione di recupero. Il terzo punto tocca una vecchia offerta dell'Ifremer. È datata 1983: la cifra prevista per il recupero era di dieci miliardi. Quella del 1987 è di sei, ai quali si sono poi aggiunti, in fattura, 750 milioni. È probabilmente l'unico caso al mondo di inflazione alla rovescia.

C'è un quarto punto. Il più misterioso di tutti. Il luogo della scomparsa in aria del Dc9 fornito dalle tracce di Marsala e documentato dalla perizia della commissione Blasi è più a sud di 40 miglia marine, quasi 80 chilometri, rispetto alla posizione in coordinate dichiarata dall'Ifremer. E l'aereo stava volando verso sud. Di fatto la Corte dei conti si è trovata persino nell'impossibilità di localizzare con esattezza la posizione in cui ha operato l'Ifremer. È proprio vera quella dichiarata ufficialmente? E se non lo fosse, che cosa hanno tirato su e sigillato a Capodichino i tecnici di quella società tanto cara ai servizi segreti francesi?

Notte di caccia

Nessun aereo militare era in volo, sostiene l'aeronautica. Ma un perito ne conta almeno nove. In assetto di guerra.

Su un punto i vertici dell'aeronautica militare italiana sono stati, per dieci anni, molto fermi: quella sera del 27 giugno del 1980, quando tra Ponza e Ustica esplose e cadde in mare il Dc9 Itavia con 81 persone a bordo, «non c'è stata alcuna esercitazione militare». In linguaggio tecnico: «Prima e dopo l'incidente non c'erano velivoli aerotattici in volo». A dar man forte a questa tesi sono intervenuti gli americani, la cui portaerei Saratoga era in rada nel golfo di Napoli, che hanno sempre negato che anche soltanto uno dei loro caccia si sia levato in volo. E i francesi, che hanno escluso esercitazioni aeree o la presenza di una loro portaerei.

Paolo Miggiano, perito di parte civile, ha invece esaminato i tracciati del centro radar di Marsala e cinque bobine di registrazioni foniche fornite da Ciampino (tre), Palermo e Marsala, che contengono le comunicazioni di vari centri radar con aerei, quelle telefoniche tra i centri e quelle interfono, da una stanza all'altra, di Marsala. E ha scoperto che quei cieli erano affollatissimi di aerei militari impegnati in strane manovre, che alcune trascrizioni di tracce radar non sono corrette e che una traccia, con ogni probabilità, non è stata trascritta. Miggiano ha scoperto di più: era sufficiente ascoltare quelle bobine, in mano ai magistrati da ben dieci anni, per avere la prova che i tecnici del radar di Poggio Ballone, vicino a Grosseto, avevano seguito il Dc9 e si erano dati da fare dopo l'incidente. Nei tracciati del centro toscano, che i periti ufficiali del giudice istruttore Vittorio Bucarelli devono ancora esaminare, ci sarebbero le prove della presenza di un aereo guida-caccia di sorveglianza elettronica sopra Solenzara, base militare francese della Corsica, e di ben quattro caccia sul Tirreno.

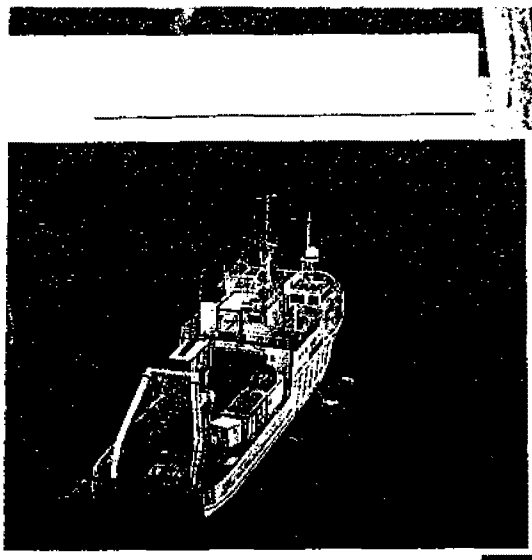
L'evento più curioso accade al largo della costa meridionale della Calabria un'ora dopo la tragedia del Dc9, che scomparve dai radar pochi secondi prima delle ore 21. Miggiano lo legge semplicemente sui tracciati di Marsala. Nella perizia ufficiale non v'è traccia dell'evento per il semplice motivo che i periti hanno esaminato soltanto le trascrizioni dei minuti a cavallo dell'incidente. Ma sarà o no interessante capire le strane manovre di cinque caccia sulla Calabria in una sera nella quale ben tre Paesi dichiarano di non avere aerei militari in volo?

Il fatto. Alle 21.53 gli uomini del radar di Siracusa telefonano a Marsala per segnalare le coordinate della traccia LJ041, un aereo che a 36 mila piedi d'altezza percorre l'aerovia Ambra 1, la rotta tra Il Cairo e Parigi che passa sulla punta sud della Calabria, Ponza, l'Elba e Torino. La sigla LJ041 ha questo significato: LJ è l'area in cui la traccia appare, il sud della Calabria, 41 è la zona di memoria (entry) del computer che registra quel volo e zero è il numero radar del volo. Alle 21,55 Siracusa ritelefona a Marsala. «Allora quel volo è zombie?» chiede («zombie» sta per aereo nemico). «Boeing» risponde Marsala, ma il volo viene ugualmente classificato con il codice 56, vale a dire nemico. In realtà, quell'aereo è un Boeing 707 dell'Egypt Air e l'Egitto non è un Paese nemico della Nato.

Alle 22,01 scoppia un pandemonio. Sul radar di Marsala appaiono cinque tracce, immediatamente registrate come AM 202, 203, 204, 205, 206. Sono cinque caccia in manovra, tutti senza il codice del «trasponder», un meccanismo che permette automaticamente di registrare a terra il codice dell'aereo e la quota. «Delle due l'una» spiega Miggiano. «O il trasponder fu disattivato, e allora quei caccia non volevano farsi riconoscere. Oppure il codice è stato poi tolto dai tabulati tratti dai nastri». Da dove potevano venire? «O c'era una portaerei al largo della Calabria o sono decollati da Sigonella o da Gioia Del Colle, da basi Nato, americane o italiane».

Che cosa fanno quei cinque caccia attorno al Boeing egiziano? Risponde Miggiano: «Parrebbe quasi che lo vogliano proteggere. Da chi? Occorre ricordare che, nello stesso momento, su Ambra 13 e sulla rotta Tripoli-Ponza-Roma volava un Boeing 727 dell'Alitalia. I caccia, forse, volevano proteggere quel volo italiano. In pericolo perché? Un'ora prima era caduto il Dc9 Itavia. Tre dei cinque periti ufficiali vedono sul Tirreno un caccia che lancia un missile e fugge verso est, verso la Calabria. E un aereo libico (che potrebbe aver avuto a bordo Gheddafi?), in volo sempre su Ambra 13 verso nord, giunto alla costa sud della Sicilia, vira secco verso est di 90 gradi e si dirige presumibilmente verso Malta. Il cielo calabrese era affollato e pericoloso, quella sera. E qualcuno lo sapeva».

CORRADO INCERTI



CONTRADDIZIONI. *Una nave dell'Ifremer. A destra, il recupero di un motore. Nell'altra pagina, foto grande, sul condotto dell'aria condizionata spiccano due targhette con i «part numbers»; nella foto piccola, una parte dell'ala del Dc9*

FOTOGRAFIE DI BRUNO ROSSIL TEMPO

STRAGE DI USTICA / I MISTERI DEL RECUPERO

E qualcuno disse: Ifremer

Chi scelse la società francese legata ai servizi segreti per tirare su i rottami del Dc9 abbattuto?

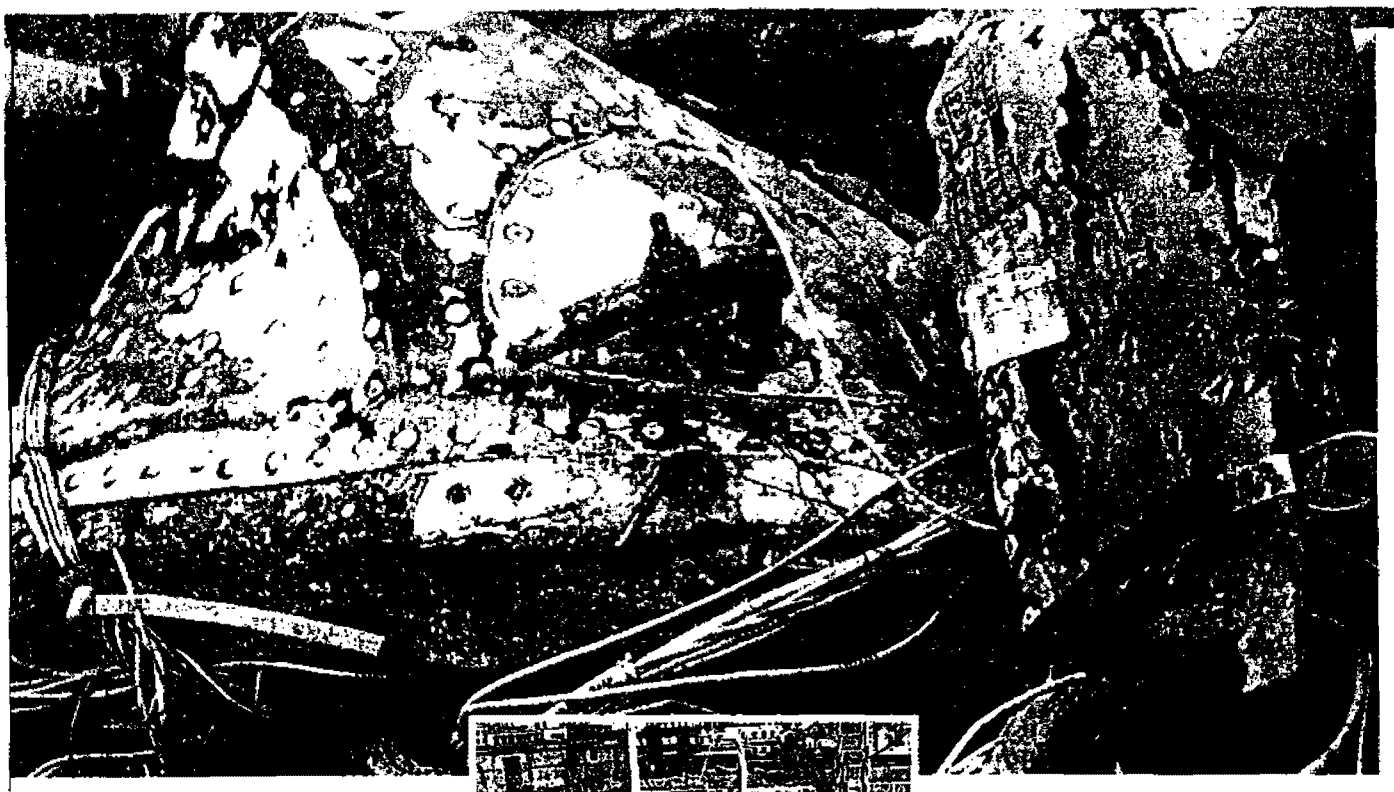
di CORRADO INCERTI e SANDRO OTTOLENGHI

La svolta si è avuta durante il colloquio del presidente della Repubblica, Francesco Cossiga, con i parenti delle vittime di Ustica, alla vigilia del decimo anniversario della caduta nel Tirreno del Dc9 dell'Itavia. Nella conversazione, Cossiga ha detto a Daria Bonfietti, presidente dell'associazione vittime di Ustica: «Se dobbiamo arrivare a una perizia internazionale sui tracciati radar, allora è corretto, perché c'è il tempo, ripescare dal mare quello che resta del relitto». La domenica seguente, il 24 giugno, Cossiga si reca di buona mattina, per la seconda volta in due settimane, nello studio privato di Giulio Andreotti. Il presidente del Consiglio illustra al capo dello Stato le iniziative del governo per trovare finalmente la verità sulla tragedia di Ustica. Sono tre: chiedere ufficialmente, per via politica e non tramite i servizi segreti, informazioni ai Paesi alleati; prolungare l'inchiesta giudiziaria oltre il 24 ottobre, data di scadenza prevista dal nuovo codice; dare il via, appunto, a una seconda operazione di ricerca dei resti del Dc9 nelle acque tra Ustica e Ponza. L'operazione recupero bis ha preso dunque il via. «E stavolta occorre trovare una società diversa dalla francese Ifremer, quella che fece il primo recupero» dice Pier Ferdinando Casini, vicepresidente della Commissione interparlamentare stragi. «Bisogna cercare una ditta che non sia sospettata di rapporti con servizi segreti. C'è un'esigenza di verifiche a 360 gradi. Viene dal basso, ma ora è diventata più forte dopo l'intervento di Cossiga».

Panorama ha intervistato a Parigi l'ingegner Jean Roux, dirigente della sezione recuperi marini dell'Ifremer di Tolone, responsabile dall'inizio alla fine dell'«Opera» (Operazione recupero aeromobile). Quello che dice è sorprendente: «Noi abbiamo recuperato il 90, forse il 95 per cento, del Dc9. La nostra valutazione è stata fatta sul peso dei pezzi riportati in superficie». Eppure, a pagina 65 della relazione 1990 della Commissione stragi è scritto: «In fondo al mare è rimasto il 30 per cento del velivolo. Le parti recuperate non sono le più significative e le più necessarie, in quanto non sono quelle su cui sarebbe rimasta impressa la "firma" del missile. È certo che il recupero totale del velivolo avrebbe di molto avvicinato la conoscenza della dinamica dell'incidente». Le carte inviate dal governo alla Corte dei conti per docu-

SVOLTA. *Al centro, Daria Bonfietti, presidente dell'associazione vittime di Ustica*

STUDIO FN



mentare le spese del recupero confermano: la fattura dell'Ifremer è accompagnata da una relazione che spiega che è stato recuperato «circa il 70 per cento» del Dc9.

Chi nasconde la verità? L'ingegner Roux è irremovibile: «I pezzi grossi, di una certa consistenza, dell'aereo sono stati recuperati tutti. La cabina di pilotaggio e quello che sta dietro, l'intera parte centrale della fusoliera con il relativo deposito bagagli sottostante, le ali, i motori, tutta la coda con i piani di volo intatti: le nostre navi hanno consegnato tutte le parti all'ingegner Massimo Blasi, nel porto di Napoli. Sul fondo del Tirreno sono rimasti solo migliaia di piccoli pezzi, di un chilo o pochi chili di peso, compreso il "flight data recorder", la scatola nera, che non abbiamo trovato nella coda dell'aereo».

«Ingegner Roux, perché avete interrotto le ricerche?». «Per capire, occorre spiegare come è andata l'operazione. Il contratto è stato firmato dall'ingegner Blasi, capo della Commissione dei periti del tribunale di Roma, e da Dominique Girard, direttore dell'Ifremer di Tolone. Abbiamo fatto una prima campagna di ricerche tra il 29 aprile e il 15 maggio del 1987. Dopo una settimana di lavoro, abbiamo localizzato, con i sonar di profondità, dei relitti metallici. Per saperne di più, abbiamo utilizzato telecamere di profondità e, tra il 18 e 24 maggio, un piccolo sommergibile telepilotato di ricognizione profonda che ha scattato le foto che hanno provato che quello era il relitto del Dc9. Tra il 25 maggio e il 4 giugno abbiamo avviato una ricognizione con il sommergibile Nautile, con tre uomini a bordo. Obiettivo della missione: permettere a Blasi di stabilire le priorità dei pezzi da recuperare. L'ingegnere italiano stava a Napoli, a bordo dei nostri mezzi c'erano in permanenza dei suoi ausiliari tecnici della società di Genova Tecnospamec. Blasi ci ordinò di recuperare i pezzi grossi e dal 9 giugno al 2 luglio noi tirammo su la cabina di pilotaggio, un reattore, un'ala e parti della fusoliera. Ci fermammo lì, perché avevamo impegni per il recupero del transatlantico Titanic. Continuammo l'anno dopo: tra il 15 aprile e il 20 maggio del 1988 recuperammo le altre parti grosse, tutte, compresa la coda. Negli ultimi tre giorni Blasi ci chiese di concentrarci nella ricerca della scatola nera. Non la trovammo. Il 20 maggio Blasi ci disse che le operazioni erano concluse, che tutto era okay, che le parti trovate erano più che sufficienti. Ho avuto la sensazione che lo stop fosse provocato da problemi di budget, di soldi». Il relitto portato a galla, il 90-95 per cento del Dc9, come sostiene Roux, non è stato affatto sufficiente a provare se l'esplosione fu esterna (missile) o interna (bomba). Tanto è vero che lo stesso Blasi, che un anno fa, con gli altri quattro periti della Commissione, aveva sottoscritto la tesi del missile, nel maggio scorso, con il collega Raffaele Cerra, è tornato su quella della bomba.

Le fotografie scattate sulle navi Le Noirot e Nadir della società Ifremer aggiungono nuovi dubbi sulla qualità dell'operazione di ricerca del relitto e dell'esame dei rottami. In una, pubblicata qui in alto, appaiono due pezzi, uno sopra l'altro. Quello sottostante è la parte esterna, fortemente schiacciata, della cabina di pilotaggio, che ben si distingue per la base del tergicristallo e per il tubicino spruzzaacqua. Quello sopra è una parte del condotto dell'aria condizionata sulla quale spiccano, bene in vista, due targhette con dei numeri. Qualcuno ha voluto vedere una differenza fra quei numeri e quelli di registrazione del Dc9 Itavia. In realtà, quelli delle targhette sono «part numbers» (numeri del pezzo) e provano che quel condotto di aria condizionata appartiene a un Dc9 serie 15, come quello dell'Itavia. In tutti i 900 esemplari di quella serie prodotti dalla Douglas sono uguali. Quello che manca nella documentazione fotografica dei resti del re-

▶▷

litto è invece il «serial number», il numero di registrazione, che distingue un Dc9 serie 15 da un altro. Si impone qui la stessa domanda che si è posta la Corte dei conti (*Panorama* 1263): che cosa hanno tirato fuori dal mare i tecnici dell'Ifremer? Con quali controlli, visto che nessuna nave della marina italiana ha osservato i lavori?

Mario Cinti, generale dell'esercito in pensione, ex alto dirigente dell'Itavia, davanti alla fotografia ha un sobbalzo. Lui di esplosivi se ne intende. «Sul tubo dell'aria condizionata ci sono due squarci e, sopra, una rosa di fori» dice. «Se qualcosa esplode fuori dall'aereo, un missile di prossimità per esempio, l'effetto sul condotto, che è separato dall'esterno dalla lamina della fusoliera, è proprio quello: squarci nella parte centrale dell'esplosione e fori tutto attorno. Lo sanno persino i cacciatori. Un'esplosione interna avrebbe lacerato il condotto in modo ben diverso. Possibile che l'esame di pezzi così carichi di indizi non abbia ancora portato a nulla di definitivo?».

ALA IN MILLE PEZZI

Davanti ad altre fotografie dei pezzi del relitto, tecnici aeronautici interpellati da *Panorama* hanno la stessa reazione di Cinti. Perché mai un'ala del Dc9 è tranciata in mille pezzi? Esami matematici della Douglas e la perizia della Commissione tecnica Luzzatti, incaricata di indagare nel 1980 dal ministro dei Trasporti Rino Formica, stabilirono che il Dc9 cadde «spiraleggiando». Cioè, planò. La stessa perizia Blasi sostiene che «il velivolo era praticamente integro al momento dell'impatto con l'acqua». E il pilota di Breguet Sergio Bonifacio sostiene addirittura di aver visto l'aereo galleggiare in acqua. Perché, allora, quell'ala in mille pezzi? E quel motore distrutto come se si fosse abbattuto, cadendo a sasso, su una montagna? Sono gli ultimi misteri di Ustica e dell'Ifremer. Già nel 1987, ci sono due alti personaggi italiani che nutrono sospetti su quella società francese. Il 17 giugno, l'ammiraglio Fulvio Martini segnala al ministro della Difesa che l'Ifremer ha «legami con i servizi segreti francesi» e, in un appunto segreto, fa capire che sono proprio i francesi che sono coinvolti nella vicenda di Ustica. Pochi giorni dopo, il 25 giugno, nel pieno dell'operazione recupero in mezzo al Tirreno, l'allora ministro degli Esteri Andreotti pone al Sismi una domanda suggestiva: «Chi ha deciso di affidare il recupero all'Ifremer?». Già, chi?

CORRADO INCERTI
SANDRO OTTOLENGHI

Venerabile Cia

Un ex agente Usa e un libro collegano P2 e servizi segreti americani.

«La Cia ha finanziato per un certo periodo le trame interne e internazionali della loggia massonica P2. I versamenti, mensili, variavano da uno a dieci milioni di dollari. L'obiettivo era quello di destabilizzare governi, fomentare il terrorismo, favorire l'instaurazione di regimi autoritari...». È quanto hanno affermato, in un'inchiesta del Tg1 sulla morte del premier svedese Olof Palme, l'uomo d'affari americano Dick Brenneke e Ibrahim Razin, un ex agente della Savak.

IRAN CONNECTION. *Licio Gelli con la moglie*

Brenneke, 48 anni, è stato al servizio della Cia, svolgendo numerose missioni delicate. Proprio nel corso di una missione a Parigi, nell'ottobre del 1980, avrebbe assistito all'incontro tra esponenti del Partito repubblicano americano ed emissari del governo iraniano. Oggetto: la proposta dei repubblicani di ritardare le trattative sulla liberazione degli ostaggi dell'ambasciata americana a Teheran in cambio di armi e finanziamenti occulti al regime khomeinista. La richiesta mirava a impedire che l'allora presidente Jimmy Carter potesse sconfiggere in extremis il tandem Reagan Bush alle elezioni.

All'incontro di Parigi, secondo quanto dichiarato da Brenneke al Tg1 avrebbe presenziato anche Licio Gelli.

La figura di Gelli emerge anche nella testimonianza di Ibrahim Razin, che ha confermato l'esistenza di un telegramma inviato, il 25 febbraio 1986, dal maestro venerabile a un esponente repubblicano americano, Philip Guarino, nel quale si preannunciava l'assassinio (avvenuto il 28 febbraio) del primo ministro svedese Olof Palme: «L'albero svedese sarà abbattuto. Riferitelo al nostro amico Bush».

Le rivelazioni su Gelli, sui suoi rapporti con la Cia e il suo presunto coinvolgimento nell'affare Palme non sono una novità. Razin ne parlò già in un'intervista rilasciata il 17 settembre 1988 alla radio Kfi di Los Angeles. Nel settembre del 1989 Barbara Honegger, ex analista della Casa Bianca ai tempi di Reagan, pubblicò presso l'editore newyorchese Tudor *October Surprise*, un libro-inchiesta sull'operazione messa in piedi dallo staff di Reagan e Bush per sabotare le trattative sugli ostaggi. Nel libro i riferimenti al capo della loggia P2 sono numerosi. Come a pagina 218, dove si riporta il testo del telegramma attribuito a Gelli. O nel capitolo dedicato alla loggia massonica, in cui si riferisce citando la fonte «Y» (Ibrahim Razin), dell'appartenenza alla P2, come membri onorari, di alcuni alti esponenti politici americani: l'ex generale Alexander Haig, Michael Ledeen, l'ex segretario di Stato Henry Kissinger. Kissinger, come si legge a pagina 231, si sarebbe «offerto di comprare l'elenco originale dei 953 iscritti alla P2 per impedire che venisse reso pubblico». Gelli, inoltre, avrebbe venduto alla Cia un dossier riservato del Sismi sul terrorismo e avrebbe aiutato la Cia a impiantare in Argentina la prima rete di sostegno ai contras nicaraguensi. Sempre secondo il libro della Honegger, il capo della Cia a Roma Duane Clarridge, che all'inizio degli anni Ottanta coordinò la vendita segreta di armi all'Iran, si sarebbe servito di Gelli per l'operazione.

L'amministrazione Bush ha liquidato come inattendibili le accuse di Brenneke e della Honegger. Brenneke che nel 1986 è sfuggito a un tentativo di assassinio, è stato portato in tribunale dalla Cia e dal governo americano con l'accusa di calunnia. Il 5 maggio un tribunale dell'Oregon lo ha assolto con formula piena.

L. ANTICOLI/DOUBLE'S

QUIRINALE/IL GRANDE ROVELLO DI FRANCESCO COSSIGA

Ustica nel fianco

Addolorato. Irato. All'attacco. Pronto anche a passare per «fesso». Pur di liberarsi da un incubo. Che dura dal 27 giugno '80.

di **STEFANO BRUSADELLI**
e **GIOVANNI FASANELLA**

«Dovete credermi, non vedo l'ora di tornare tra voi...». Ore sette del mattino. Nel bar che ha appena alzato le saracinesche su piazza Sant'Eustachio addormentata, i banchisti manovrano stupefatti la macchina del caffè. In attesa della tazzina c'è Francesco Cossiga. Intorno a lui, ad ascoltare riverenti, un gruppo di commessi del Senato. Cupo, agitato, afflitto dall'insonnia, il capo dello Stato cerca consolazione ai suoi problemi. Riconosce uno per uno gli uomini che gli hanno obbedito quando regnava su palazzo Madama. Esce dal bar e carezza con lo sguardo il retro del palazzo del Senato dove tornerà da senatore a vita.

La scena è di qualche giorno fa. Per Francesco Cossiga il Quirinale sta diventando un luogo sempre più scomodo. Il grande tormento del presidente ha adesso un nome: Ustica. È l'isola del Tirreno vicino alla quale, la sera del 27 giugno 1980, precipitò in mare un Dc9 dell'Itavia in volo tra

VERGOGNA. *Il relitto del Dc9*

ISOR ONLUS

Bologna e Palermo. Ottantuno morti. Un mistero che si trascina da dieci anni senza verità sulle cause e sui responsabili. Un fiume di fango, un intreccio di bugie, di depistaggi, di sospetti. Che qualcuno oggi tenta di far giungere fino al Quirinale.

«È vero, Cossiga è in fibrillazione» riconosce Francesco Macis, senatore comunista di Cagliari. Il giallo di Ustica lo conosce bene perché fa parte della commissione stragi, l'organismo parlamentare che sta provando ad andare a fondo nel mistero del Dc9. E aggiunge: «Se dovesse emergere una polemica sulle responsabilità politiche, Ustica può essere l'occasione, anche pretestuosa, per un *impeachment*». Parole gravi, come quelle di Paolo Cabras, senatore della sinistra democristiana, anche lui nella commissione stragi: «Ci sono complicità che si stanno ricomponendo per condizionare questa fase della politica italiana. Può darsi che in questa storia qualcuno stia puntando su una presunta fragilità di nervi di Cossiga. Ma forse senza conoscere il personaggio...». E intanto Giorgio Forattini, nelle sue velenose vignette-editoriali su *Repubblica*, domenica 8 luglio ha disegnato un Cossiga con il corpo del Pinocchio mascotte dei Mondiali di calcio, che saluta e se ne va con un «Ciao», una lacrima sulla gota e due valigie in mano.

GUERRIERO SENZA PAURA

Cossiga e Ustica. Un duello che è cominciato dieci anni fa, un fantasma che appare e scompare. Una minaccia che dall'inizio dell'estate 1990 sta trasformando il mite Cossiga in un guerriero senza paura che rotea la durlindana, soprattutto contro il grande e sfuggente partito trasversale che ha deciso di tenerlo sotto tiro.

Il 27 giugno del 1980, quando cade l'aereo dell'Itavia, Cossiga è presidente del Consiglio. Guida un fiacco tripartito composto da democristiani, socialisti e repubblicani che durerà fino a settembre. Dalla faccenda di Ustica si tiene alla larga. A leggere i giornali dell'epoca, sta dietro ad altri pensieri: un duro scontro con il Pci e i sindacati che non vogliono saperne del congelamento della scala mobile, lo spettro delle Camere riunite che dovranno decidere (poi lo assolveranno) se ha violato i doveri di ministro degli Interni rivelando a Carlo Donat Cattin che suo figlio è ricercato per reati di terrorismo. Sull'Italia scossa dalla tragedia scende la cappa di una tesi compiacente, che resisterà a lungo: il cedimento strutturale dell'aereo. L'inchiesta comincerà a muoversi solo con il governo Craxi nell'estate del 1986, quando (anche per intervento di Cossiga a sua volta sollecitato dal comitato per la verità su Ustica) si procede al recupero del relitto in fondo al mare

Si giustificherà Cossiga dieci anni dopo, ricevendo mercoledì 20 giugno al Quirinale i familiari delle vittime: «C'era allora un partito, il più grande, il partito di tutti i partiti: il partito del cedimento strutturale». È la tesi del complotto, della deviazione dei servizi segreti allora legati alla P2 che si mettono subito all'opera insieme ai servizi alleati per occultare le prove del missile straniero. Commenta Sergio De Julio, deputato della Sinistra indipendente e componente del comitato per la verità: «O quand'era capo del governo Cossiga lo hanno fatto fesso, e allora è grave. Oppure nel governo di allora si è meticolosamente evitato di parlare di cose di cui non si doveva parlare. In ogni caso, quantomeno è una situazione imbarazzante».

E l'imbarazzo, da qualche tempo, è diventato irritazione. A mano a mano che verso il Quirinale si appuntano, secondo una trama che non appare più casuale, allusioni o addirittura esplicite chiamate in causa, Cossiga si indigna e risponde. È ormai uno scontro colpo su colpo, fatto qualche volta anche di messaggi in codice. Libero Gualtieri, il senatore repubblicano che presiede la commissione stragi, decide di convocare in audizione gli uomini che hanno avuto responsabilità di governo attinenti alla vicenda di Ustica. «Si punta su Cossiga» è il tam tam che corre nel Palazzo. E comincia una guerra privata tra Cossiga e la commissione Gualtieri. Cossiga se la prende «con quelli che vogliono costruire fortune politiche sulla tragedia di Ustica». Il senatore repubblicano chiede udienza e il capo dello Stato lo ignora. Alla fine, il 26 giugno, ai membri dell'ufficio di presidenza della commissione si aprono le porte del Quirinale. Dove però li attende la doccia gelata di un Cossiga che invoca una legge per delimitare i poteri degli organismi parlamentari d'inchiesta.

Anche il Psi si muove. Salvo Andò, responsabile del partito di Craxi per i problemi dello Stato, tira un sasso il 7 giugno. «Su Ustica si deve guardare in alto, valutando tutte le responsabilità... Non è escluso che quello che è successo sia stato oggetto di decisioni prese dal governo nella sua collegialità...». Significa che i socialisti vogliono le dimissioni di Cossiga? Ancora voci, bisbigli, insinuazioni. Passano solo 24 ore e il capo dello Stato chiede la parola a sorpresa in un convegno giuridico a Milano: «Intendo esercitare i miei doveri fino all'ultimo, e con pienezza di funzioni...». Il 2 giugno un altro socialista, il membro laico del Csm Dino Felisetti, tenta di aprire un nuovo fronte proponendo al Consiglio di occuparsi di Ustica. Il Consiglio rifiuta e il 25 giugno Cossiga, interrompendo una lunga fase di gelo con il parlamentino dei giudici, riceve al Quirinale il vicepresidente Cesare Mirabelli a cui esprime il proprio compiacimento.

PAROLE DRAMMATICHE. *Cossiga riceve i parenti delle vittime di Ustica al Quirinale. Seduto al centro, Nicolò Lipari*

Qualche volta contro il Quirinale non arrivano segnali da decrittare, ma autentiche cannonate. È il caso di Tomaso Staiti, deputato missino che scrive sul *Secolo*, riferendosi a Cossiga: «Il presidente del Consiglio dell'epoca, così sollecito a denunciare alla Camera la chiara matrice fascista della bomba di Bologna... dopo la strage di Ustica ufficialmente non si interessa (nel momento in cui aveva il dovere e il potere per farlo) minimamente dell'accaduto...». E non solo il quotidiano del Msi fa soffrire il presidente. Ci si mette anche *Il Tempo* di Roma. Un quotidiano considerato vicino ad Arnaldo Forlani, dal quale proviene Enzo Carra, l'attuale portavoce del

Altri siluri

Intervista con Salvo Andò

E il missile adesso punta diritto su Arnaldo Forlani e Giovanni Spadolini. A chiamarli in causa è l'onorevole socialista Salvo Andò, membro della commissione parlamentare che indaga su Ustica: hanno guidato tre governi tra il 1980 e il 1982 (dopo Cossiga e prima di Craxi), ma non hanno mai insistito per chiarire il mistero della tragedia.

Domanda. Onorevole Andò, c'è chi ipotizza una qualche indiretta responsabilità di Cossiga nella vicenda di Ustica?

Risposta. Cossiga, quando Craxi era a palazzo Chigi, si mostrò interessatissimo all'accertamento della verità. Proprio in quel periodo venne recuperato il relitto del Dc9, con incredibile ritardo.

È di chi è la colpa del ritardo?

Della gestione burocratica della vicenda da parte dei governi che si sono succeduti tra il 1980 e il 1983.

Cossiga era presidente del Consiglio all'epoca della tragedia: fu preso in giro dai servizi e dai vertici militari?

La vera storia di Ustica, dal punto di vista delle indagini, non riguarda solo l'accertamento del fatto delittuoso. Riguarda anche una trama di ritardi, omissioni, incapacità, depistaggi oggettivi che hanno rallentato la ricerca della verità. Se di questo si tratta, e tenuto conto che sono passati 10 anni, allora è una storia che copre un arco di tempo in cui si sono succeduti vari governi. Cossiga in fondo, dal giorno della tragedia, è rimasto in carica solo per 3 mesi. Eventuali errori del suo governo non sono stati decisivi.

Quindi lei ritiene Forlani e Spadolini più responsabili di Cossiga?

Ritengo che si è stati forse troppo a rimorchio di quello che di volta in volta dicevano le autorità militari e non si è subito proceduto al recupero del relitto, che poteva chiarire molte cose, dimostrare la fragilità di alcune tesi come quella del cedimento strutturale. Sette giorni dopo la tragedia i tecnici della Douglas, dalle cui officine era uscito il Dc9, esclusero il cedimento strutturale, sulla base delle informazioni che avevano ricevuto dai servizi americani.

Questo aggrava ulteriormente le responsabilità degli uomini che guidavano i governi dell'epoca e dei vari ministri della Difesa, compreso il socialista Lelio Lagorio.

Questa vicenda chiama in causa iniziative e scelte che certamente non sono state solo della Difesa, ma anche, per esempio, degli Esteri (il Mig libico caduto in Calabria) o degli Interni (l'ipotesi della bomba).

segretario della Dc. Anzi è proprio *Il Tempo*, alla fine di settembre '89, ad aprire in grande stile la campagna anti-Cossiga con un titolone (*Il missile punta verso il Quirinale*) costruito su una dichiarazione del deputato liberale Battistuzzi che ha alzato la palla («Per molto meno negli Usa sono stati mandati a casa dei presidenti»). Cossiga si infuria, chiede e ottiene dichiarazioni di solidarietà da Andreotti, che resta sul tiepido, e da Bettino Craxi che è più caloroso e parla di «canagliata». Osserva Marco Boato, senatore radicale e componente della commissione Gualtieri: «*Il Tempo* si è fatto sistematicamente portavoce delle tesi dello stato maggiore della Difesa, dell'aeronautica, di una parte dei servizi e di quei settori della Dc che dal momento in cui si profila l'attendibilità del missile vogliono impedire che si arrivi alla conclusione delle indagini». La scelta prospettata da articoli ed editoriali è esplicita: la verità della bomba a bordo tutela l'onore delle forze armate, quella del missile non solo offende i militari ma lambisce pericolosamente Cossiga.

S. MICOZZI/POLARIS

GUERRA PRIVATA. *Il senatore repubblicano Libero Gualtieri, presidente della commissione stragi*

Ma da qualche settimana, accanto all'irritazione dell'uomo che si sente vittima di un complotto, Cossiga ha cominciato a mostrare anche la furia dell'inquisitore. «Ora basta, voglio tutta la verità su Ustica» proclama l'11 giugno durante una visita nella Repubblica di San Marino. Nove giorni dopo riceve i familiari delle vittime. E Nicolò Lipari, il senatore democristiano che presiede la commissione per la verità, racconta di un drammatico scambio di battute. Dice una donna: «Presidente, non me la sento di ringraziarla perché lei rappresenta uno Stato che non è riuscito a individuare la verità». E Cossiga: «Signora, non posso che darle ragione. Uno Stato che in dieci anni non riesce a trovare la verità si trova in difetto».

Toni drammatici, come quelli usati davanti ai vertici della commissione Gualtieri: «Se avessi la coscienza di portare qualche responsabilità politica in questa vicenda, o se avessi la sensazione che la mia presenza qui fosse d'ostacolo alla verità, allora sarei pronto a dimettermi». E il 29 giugno, quando al Quirinale vengono ricevuti ancora una volta i rappresentanti delle famiglie, degli avvocati di parte civile e del comitato per la verità, si arriva all'autoflagellazione: «Cossiga ha ripetuto per tre volte, testualmente, che su Ustica lo hanno fatto fesso. Proprio quella parola, ha usato...» racconta De Julio. Un inedito trasporto verbale che può esporre anche a qualche inconveniente, come quello che è occorso proprio nella stessa circostanza, quando la signora Daria Bonfietti, rappresentante dei familiari, riferisce ai giornalisti che Cossiga ha parlato di una battaglia aerea nei cieli di Ustica della quale è stato tenuto all'oscuro. Il Quirinale rettifica con un comunicato: «Il presidente non poteva e non voleva esprimere alcun giudizio di merito sulla questione...».

Sembra un Cossiga che si prepari allo scontro finale. Sotto un nugolo di frecce avvelenate ma protetto da un usbergo costituito da una appassionata professione di buona fede e persino di ingenuità politica. Dietro la quale si intravede però un notevole attivismo. A giugno tre incontri nell'arco di otto giorni con Giulio Andreotti, due dei quali nella forma inconsueta di visite mattutine nello studio privato del presidente del Consiglio a piazza San Lorenzo in Lucina. All'indomani delle dichiarazioni di Andò, una cena nell'abitazione milanese di Bettino Craxi. Un continuo andirivieni di ministri dal Quirinale. «Cossiga non si sente protetto da Forlani e da Craxi e allora va a chiedere garanzie ad Andreotti?» azzarda Macis. E intanto, dietro la partita su Ustica, si comincia a giocare anche la partita per il Quirinale. Anche perché (*vedere riquadro in questa pagina*), l'ombra lunghissima di quel Dc9 abbattuto si proietta su tutti i concorrenti più accreditati a conquistare la poltrona che fa tanto penare l'ex presidente del Consiglio di quel maledetto 27 giugno di dieci anni fa.

STEFANO BRUSADELLI
GIOVANNI FASANELLA

Sgrana il Rosario

Chi è Rosario Priore, il giudice che sostituisce Vittorio Bucarelli su Ustica? E che possibilità ha di vederci chiaro?

Il primo passo è stato spedire una lettera di dimissioni. Il giudice Rosario Priore ha scritto a Libero Gualtieri, il senatore che guida la commissione parlamentare di inchiesta su stragi e terrorismo, per annunciare che rinuncia all'incarico di consulente della commissione. Una mossa obbligata, per evitare di trovarsi subito al centro di qualche polemica e di essere indicato come l'uomo che sta con i piedi in due scarpe: da una parte titolare delle indagini sulla strage di Ustica, ovvero il mistero del Dc9 Itavia precipitato nelle acque del Tirreno il 27 giugno del 1980, e dall'altra consigliere di deputati e senatori che per volontà del Parlamento si occupano della stessa questione da mesi.

Scritta la lettera Rosario Priore si è tuffato nella più rischiosa impresa professionale della sua esperienza di giudice. Prendere in mano le indagini sul caso del Dc9: a 10 anni dai fatti, con una situazione di aperto conflitto per la mancanza di risultati, con gli avvocati delle vittime (morirono in 81) pronti a denunciare pubblicamente ogni indecisione o passo falso, con lo spettro di dover dire comunque l'ultima parola entro pochissimi mesi. Insomma, il giudice Rosario Priore assomiglia un po' all' ultimo dei Mohicani, estremo difensore di un'immagine, quella della giustizia, sbiadita da troppi fallimenti.

L'inchiesta sulla strage di Ustica non poteva certo rifiutarla. Avendo gettato la spugna Vittorio Bucarelli, il magistrato che per dieci anni se ne è occupato senza ottenere un solo risultato utile, l'unico che poteva sostituirlo era Rosario Priore, il più anziano dei giudici istruttori rimasti a sbrigare le inchieste con il vecchio codice. Di Ustica, poi, Priore se ne era occupato indirettamente quando gli capitò il fascicolo sulla storia del Mig libico trovato sulla Sila in pezzi e che nessuno sa ancora come, perché e quando precipitò.

Priore si è imbarcato in questa impresa senza protestare, come fosse la più facile del mondo, con l'atteggiamento di chi è capitato in un posto quasi per caso.

Come sempre ha fatto negli ultimi 15 anni. A partire dal 1975, quando dalla pretura di Roma, dove cominciò la carriera, chiese e ottenne di essere trasferito all'ufficio istruzione del tribunale. Pochi mesi dopo toccò a lui occuparsi della strage di Fiumicino messa a segno da un commando palestinese nel dicembre del 1973: assalto all'aeroporto, sequestro di un aereo e fuga verso il Medio Oriente. Da allora il terrorismo, in tutti i suoi aspetti, nazionali e internazionali, è stato il percorso obbligato della storia professionale del giudice romano.

In casa, di leggi, codici e sentenze ne aveva sempre sentito parlare, per il numero abbastanza alto di avvocati o giudici presenti in famiglia. Priore, nato a Salerno 51 anni fa, romanizzato da decenni, scelse di fare il magistrato e indossò la toga per la prima volta nell'aprile del 1965. Carattere tranquillo, poco amante dei riflettori, anzi un po' impacciato quando se li trovava davanti senza saperlo, incapace di sortite clamorose, si è disegnato il ruolo del passista. Il quotidiano romano *Il Messaggero* lo definì anche il «mastino sornione» del pool antiterrorismo della magistratura romana. I suoi colleghi gli appiccicarono invece il nomignolo di Talpone per l'abilità con la quale si introduceva nell'ufficio dell'allora sostituto procuratore Domenico Sica e faceva sparire quantità industriali di cioccolato.

ARCHIVI ELETTRONICI

Scapolo convinto, mondano quanto basta, una generica passione per la musica classica, una più specifica per gli atlanti geografici e i telescopi, Rosario Priore ha messo il naso in tutti gli affari giudiziari di terrorismo degli ultimi anni.

Alla prima esperienza del caso Fiumicino seguirono le indagini sulle Brigate rosse e nel pool di sostituti procuratori e giudici istruttori lui si ritagliò il ruolo del conoscitore di tutte le carte del processo. E dietro le carte, troppe e tante, si rintanava ogni volta che entrava in conflitto con qualche avvocato che protestava per il troppo tempo speso a ottenere un parere, un provvedimento di libertà, un nuovo interrogatorio.

La sua firma non c'è solo su tutte le inchieste intestate Brigate rosse. Compare anche in quelle sulle bande di Abu Nidal e sui giustizieri libici. E ha continuato (sul tavolo ha ancora un paio di indagini sul terrorismo palestinese) anche quando gli altri suoi compagni di strada cambiarono mestiere.

Se Ferdinando Imposimato se ne andò prima all'Onu poi al Senato, se Domenico Sica migrò verso l'Alto commissariato antimafia, lui ha messo a disposizione degli altri le sue conoscenze senza lasciare la toga: prima come consulente al ministero della Giustizia per i problemi della riservatezza degli archivi elettronici, poi alla commissione parlamentare sulle stragi e il terrorismo, infine al ministero degli Esteri per il problema della lotta al narcotraffico.

Ora però tempo per andare alla Farnesina a discutere di droga, per cercare l'ultimo atlante arrivato in libreria, per curiosare di notte tra le stelle con un telescopio, ne avrà proprio pochino. Il Dc 9 e i suoi 81 morti saranno l'incubo quotidiano e l'occasione di dimostrare se quella è una indagine senza speranza o se pezzi di verità possono ancora saltare fuori.

27 GIUGNO 1990
AVVENIMENTI

USTICA DIECI ANNI DOPO || INTERVISTA ESCLUSIVA

E IL GIUDICE MI DISSE: «LA GIUSTIZIA NON ABITA QUI»

MICHELE GAMBINO

«Se la cosa non si sblocca a livello politico, la verità ve la sognate...» A parlare è il magistrato inquirente sulla strage di Ustica. Giannina Bonfietti, moglie di una delle ottantuno vittime, racconta l'episodio, inedito e sconvolgente, e descrive dal suo punto di osservazione il clima creatosi attorno alla tragedia del DC9: «Si aveva l'impressione dell'esistenza di un rapporto organico tra i magistrati e i responsabili del potere politico. Per sei anni si è indagato poco e male». «Siamo a un passo dalla soluzione dell'enigma. Manca un tassello: chi ha imposto il silenzio ai militari? Chi li ha coperti?»

La torta e lo spumante erano già in frigo; per festeggiare i suoi sette anni. Quel 27 giugno del 1980, Silvia aspettava solo l'arrivo del padre. Ma Alberto Bonfietti, 37 anni, giornalista, imbarcato sul volo IH870 in viaggio da Bologna a Palermo, all'aeroporto di Punta Raisi non arrivò mai; l'inutile attesa di Silvia finì tra i «toccanti particolari» delle cronache del giorno dopo. Il prossimo 27 giugno, decennale della strage di Ustica, Silvia compirà 17 anni, e sarà ancora una volta un compleanno molto particolare: per Silvia, ma anche per sua madre, Giannina Bonfietti, una sorridente e coraggiosa signora di 46 anni che oggi vive a Mestre, dove fa l'insegnante di yoga, e che non si è mai stancata di chiedere giustizia per Ustica: è stata in questi anni tra gli animatori dell'associazione dei parenti delle vittime, ha seguito passo per passo le indagini, ha contribuito a impedire che sulla strage calasse il silenzio di Stato; tutto questo senza clamore, fino alle polemiche degli ultimi giorni: i giornalisti di «Rinascita» che scoprono i tracciati radar di Poggio Ballone, «dimenticati» per dieci anni nei cassetti del tribunale di Roma; l'apertura di un'inchiesta del Consiglio Superiore della Magistratura sulla conduzione delle indagini da parte di due magistrati, il sostituto procuratore Giorgio Santacroce e il giudice istruttore Vittorio Bucarelli; il fragoroso intervento del Capo dello Stato contro il presunto «travalicamento dei poteri» del Csm.

Di fronte a tutto questo, la signora Bonfietti ha deciso di intervenire nel dibattito in corso con questa clamorosa intervista, che aggiunge un particolare inedito e sconvolgente alla ricostruzione del clima creatosi intorno alla strage e che costituisce un durissimo atto d'accusa contro i magistrati e i politici coinvolti nell'«affaire» Ustica.

Nelle indagini sei anni di vuoto

Signora Bonfietti, lei nel settembre del 1981, a più di un anno dalla strage, andò dal giudice Santacroce insieme ad altri familiari delle vittime per sapere a che punto fossero le indagini; che cosa vi venne risposto?

Santacroce fu molto chiaro: ci disse che la strage di Ustica era un affare in cui c'entrava la politica e se volevamo giustizia dovevamo rivolgerci non a lui, ma ai politici. Tutto questo mi è tornato in mente in questi giorni, quando il presidente della Repubblica ha dichiarato che tocca soltanto ai magistrati fare luce su Ustica.

Lei riesce a ricordare con esattezza le parole usate dal dottor Santacroce?

Credo di sì: disse che se la cosa non si sbloccava a livello politico la verità su Ustica ce la saremmo sognata.

Come interpretaste allora il singolare «suggerimento» del magistrato?

In verità non lo ricordo; di sicuro non riuscimmo a cogliere, per ingenuità, la gravità di quelle parole. Seguimmo il suo consiglio, rivolgendo un appello al presidente Pertini.

In seguito lei ha avuto modo di seguire il lavoro prima di Santacroce e poi di Bucarelli. Qual è il suo giudizio?

Pessimo, senza dubbio: per quattro anni e mezzo il dottor Santacroce ha gestito l'inchiesta senza senza fare quasi nulla; ogni tre mesi leggevo sui giornali che il caso Ustica stava per essere archiviato. Poi per fortuna accadeva qualche fatto nuovo, e l'indagine doveva necessariamente essere riaperta.

Lei ha delle critiche specifiche da fare?

Il giudice Santacroce, nel suo scarico di responsabilità, arrivò a dire tra l'altro che per recuperare il relitto del DC9, come noi chiedevamo, era necessaria una legge, e quindi dovevamo premere sui politici per averla. Soltanto anni dopo gli avvocati ci spiegarono che in realtà i magistrati avrebbero potuto, volendolo, disporre autonomamente il ripescaggio

I SILENZI DI FORMICA

Due o tre giorni dopo il disastro di Ustica l'allora ministro dei Trasporti Rino Formica sapeva con certezza che ad abbattere il Dc9 era stato un missile lanciato da un aereo straniero. Lo ha raccontato lui stesso in una intervista ad un settimanale, nel maggio dell'88. Ad informarlo era stato il generale Saverio Rana (deceduto qualche tempo fa), socialista, amico di Formica e presidente del Registro Aereonautico Italiano, l'ente a cui è affidato il controllo e la sicurezza del traffico aereo civile. Rana mostrò al ministro i tracciati radar che provavano la presenza di altri aerei in prossimità del DC9. Tra i tanti dubbi e misteri del caso Ustica ecco una verità non confutabile: un ministro della Repubblica sapeva ma non parlò nelle sedi istituzionali. Nel corso della seduta parlamentare dell'8 luglio 1980 il ministro socialista, rispondendo alle interrogazioni sul disastro aereo, si limitò ad una burocratica esposizione di fatti privi di importanza, beccandosi dalle opposizioni accuse di «reticenza». Successivamente, e fino al dicembre dell'80, Formica fu tra i principali fautori dell'ipotesi del «cedimento strutturale» del DC9, e avviò personalmente le procedure di liquidazione dell'Itavia, regalando in tal modo all'Alitalia il monopolio sul traffico aereo.

«Sul fatto che il DC9 Itavia fosse stato abbattuto da un missile — dice Romeo Ferrucci, avvocato di parte civile in rappresentanza dei familiari delle vittime — Formica ebbe una precisa «notizia criminis», proveniente dal massimo responsabile della sicurezza dei voli civili. Non comunicandola alla magistratura Formica, che come ministro riveste la qualifica di pubblico ufficiale, ha commesso un reato».

Formica quindi sapeva. Resta da scoprire se egli, oltre a tacere con i magistrati che si occupavano dell'inchiesta, fece altrettanto con gli altri due uomini politici direttamente interessati alla vicenda: Francesco Cossiga e Lelio Lagorio, all'epoca rispettivamente presidente del Consiglio e ministro della Difesa. Lagorio ha più volte dichiarato che Formica ad un certo punto gli disse che l'ipotesi del missile era la più probabile, ma anche lui si guardò bene dal parlarne con i magistrati. E Cossiga? Si riferiva a lui il socialista Salvo Andò, che nei giorni scorsi ha dichiarato che le responsabilità politiche sulla strage vanno cercate «ai massimi livelli»?

della carcassa dell'aereo. Io non ho potuto seguire i particolari dell'inchiesta, per via del segreto istruttorio; posso dire solo che tutti quando parlano di Ustica partono dal 1986, quando, grazie all'impegno dell'avvocato di parte civile Romeo Ferrucci e di alcuni familiari, tutta la vicenda fu rimessa in discussione. Ma prima vi sono sei anni di vuoto, di gente non interrogata, di cose non sequestrate, di perizie non fatte o fatte male....

Il presidente Cossiga sembra pensarla diversamente da lei: ha detto di aver fiducia nella magistratura, e che non devono esistere altre strade per l'accertamento della verità.

Io non vedo dove il presidente Cossiga vuole arrivare: mi colpisce il fatto che le sue prese di posizione siano arrivate quando la Commissione Stragi del parlamento cerca di fare chiarezza, e proprio nel momento in cui l'organo di autogoverno dei giudici avviava un'indagine sull'operato di Santacroce e Bucarelli. E infatti ho letto sui giornali che l'indagine sta per essere frettolosamente archiviata con un nulla di fatto, anche se gli elementi a carico dei due magistrati sono molti. Cossiga può anche sperare nella giustizia, ma chi come me aspetta giustizia da dieci anni non ha più tempo.

Nessuna speranza allora?

Al contrario, io credo che siamo finalmente arrivati ad un passo dalla verità sulle modalità della strage. Rimane da svelare chi ha coperto le responsabilità dei militari a livello politico.

Qual è la sua verità su Ustica?

Su questa vicenda a mio parere c'è stato un legame organico tra i responsabili politici dell'epoca e la magistratura. Così come allora si è cercato di coprire i responsabili della strage oggi si cerca di coprire i magistrati che non hanno indagato. Non dimentichiamo che Cossiga all'epoca dei fatti era il Presidente del Consiglio in carica. Proprio in questi giorni ho sentito Giulio Andreotti lanciare segnali in codice: dice che lui con Ustica non c'entra, ma che altri sicuramente sanno. Sembra una specie di avvertimento, ma io sono stanca di assistere a questo balletto sulla pelle di 81 persone; molto stanca.

USTICA II UN DOCUMENTO ACCUSA

SI LEGGE SINADEX SI DICE INGANNO

MICHELE GAMBINO

«Il radar di Marsala non registrò quanto avveniva sul cielo di Ustica perché in quel momento era impegnato in una esercitazione». Inizia da questa menzogna, per anni ripetuta dai nostri vertici militari, l'opera di depistaggio e insabbiamento sulla strage di Ustica. «Avvenimenti» è in grado di pubblicare la prova che smantella definitivamente quella prima bugia: si tratta di un manuale Nato a cui la nostra difesa aerea doveva necessariamente attenersi nello svolgere l'esercitazione. Il «buco» nelle registrazioni fu inventato a tavolino. E la verità era sotto gli occhi di tutti fin dall'inizio

Un buco di otto minuti nelle registrazioni radar della base di Marsala, un silenzio radar che avrebbe impedito di vedere quanto si svolgeva sul cielo tra Ponza e Ustica nei drammatici istanti dell'abbattimento del dc9 Itavia in servizio tra Bologna e Palermo; è questo il punto fermo attorno a cui i servizi segreti italiani hanno costruito per anni il loro muro di bugie, ritardi, depistaggi intorno alla morte di 81 innocenti. A provocare quel «vuoto», secondo la versione fino ad oggi avallata dai nostri vertici militari, fu lo svolgimento, proprio in quegli otto minuti, di una esercitazione simulata, chiamata in gergo tecnico «Sinadex». Ci sono voluti nove anni, e una puntata di «Telefono Giallo», perché un primo colpo di piccone contro quel muro venisse dalla dichiarazione di un anonimo aviere in servizio la notte del 27 giugno 1980: «Il nostro radar vide tutto», disse al telefono l'uomo, poi identificato come il maresciallo Luciano Carico.

Ma il «trucchetto» della Sinadex avrebbe potuto essere smascherato molto prima. Lo dimostrano i documenti di cui «Avvenimenti» è entrato in possesso e che proponiamo ai nostri lettori, ai magistrati, alla Commissione parlamentare d'inchiesta sulla strage di Ustica. È una prova che manda definitivamente in pezzi quel primo mattone del muro di bugie e rende evidente l'ampiezza delle cerchio di omertà disegnata, da politici e militari, intorno ad Ustica. La prova delle menzogne era infatti fin dall'inizio sotto gli occhi di tutti gli addetti ai lavori; fu costantemente ignorata, per paura o complicità, e torna alla luce grazie ad alcuni ufficiali delle forze Nato che si dicono stanchi di vedere «sguazzare» i vertici militari nell'ignoranza della Commissione parlamentare d'inchiesta su Ustica; stanchi di ascoltare, dopo ognuna di queste audizioni, «la catena di commenti ironici che va dai comandanti a tutti gli addetti, i quali tutti ben sanno come stanno realmente le cose».

Un manuale in undici volumi

La prova della menzogna sull'esercitazione «Sinadex» sta tutta in una parolina di due sillabe: «Aersuot»; è la sigla Nato che indica il manuale per il funzionamento delle sale operative «Nadge», quelle abilitate alla difesa aerea. Undici volumi che specificano «dettagliatamente e inderogabilmente» i compiti della difesa aerea. Dalle norme più elementari fino al comportamento in caso di guerra atomica. Il compito primario della difesa aerea, secondo «Aersuot», è il controllo del traffico «reale», che deve essere assicurato ventiquattrore su ventiquattro. Proprio per evitare buchi l'esecuzione delle esercitazioni «Sinadex» è regolata da procedure rigidissime. Esse si svolgono secondo un programma annuale stabilito dal Comando generale della difesa aerea che non può per nessun motivo essere modificato dai responsabili dei reparti. Per ogni singola esercitazione programmata è inoltre richiesta, prima dello svolgimento, una autorizzazione scritta del settore che ha sotto controllo l'efficienza di tutti i reparti della difesa aerea tra i quali è compreso quello che deve svolgere la «Sinadex»; l'autorizzazione non può essere data se ciò comporta (ad esempio per l'avaria del radar di un reparto limitrofo) una sospensione del controllo sul traffico aereo reale in quella zona.

Per maggior sicurezza «Aersuot» fissa persino i dettagli della procedura da seguire: qualche ora prima dell'esercitazione programmata annualmente il capo controllore di sala operativa del reparto telefona al comando di settore per essere autorizzato a dare il via alla «Sinadex»; persino la telefonata, per maggior sicurezza, viene registrata e archiviata. Inoltre in ogni centro di controllo, quello di

Disegno di ALBERTO RUGGIERI

Marsala compreso, sono sempre in funzione almeno due sale operative, collegate ad altrettanti computer, che registrano i dati su nastri della durata di 3-4 ore. Quando su uno dei due computer viene installato il programma «Sinadex», l'altro continua a controllare il traffico reale. Nel caso in cui una delle due «consolle» sia fuori uso «Aersuot» dispone la cancellazione della «Sinadex» già programmata.

L'unica possibilità di «buchi» nel controllo aereo si può teoricamente avere solo se il nastro del computer usato per il controllo del traffico reale finisce proprio nel momento in cui sull'altro computer si sta ancora svolgendo la «Sinadex». Ma in questo caso l'operazione di sostituzione del nastro può durare dai trenta secondi ai tre minuti; siamo quindi lontani dagli otto minuti di Marsala. Inoltre, in questo caso, il «buco» viene tappato dai radar degli altri centri di controllo.

Il generale Pisanò e tutti coloro che hanno sostenuto la tesi di una esercitazione «Sinadex» decisa estemporaneamente dai responsabili del radar di Marsala hanno quindi mentito spudoratamente, nel quadro di una operazione che portò anche alla manomissione dei tracciati radar di Licola e all'insabbiamento di quelli di Poggio Ballone. A dirigere l'orchestra dei depistatori fu, com'è noto, il generale Santovito, piduista, divenuto capo del Sismi dopo la riforma dei servizi segreti fortemente voluta da Giulio Andreotti; lo stesso Santovito distintosi nell'intorbidamento delle indagini tanto sul sequestro Moro quanto sulla strage alla stazione di Bologna.

Il perché dei depistaggi si può soltanto intuire: se la strage fu causata, come sembra, da uno scontro armato aereo svoltosi nei nostri cieli tra caccia di diverse nazionalità - libici, francesi, americani? i nostri servizi hanno fornito la copertura ad un intrigo internazionale che aveva lo scopo di mettere tutto a tacere, in un momento in cui il nostro paese si sforzava di mantenere buoni rapporti con paesi considerati «amici».

Rimangono, sullo sfondo, le responsabilità dei politici dell'epoca: è possibile che un complotto di tale portata sia stato realizzato attraverso i soli canali militari? In questo senso la scoperta di «Aersuot» pone un altro interrogativo: è ipotizzabile che i responsabili politici dell'epoca - il Presidente del Consiglio Cossiga, il ministro degli Interni Lagorio e dei Trasporti Formica - non fossero a conoscenza di quell'importantissimo manuale di comportamento dettato dalla Nato? ■