

Articoli Selezionati

CULTURA, SCIENZA ED ISTRUZIONE	TEMPO	L'ULTIMA BUFALA SUL MISSILE DI USTICA	ROCCA LUCA	1
CULTURA, SCIENZA ED ISTRUZIONE	MATTINO NAPOLI	LA FEDERICO II: L'AEREO DI USTICA SUBÌ UN ATTACCO		2
GIUSTIZIA	TEMPO	DALLA STRAGE DI USTICA A DALLA CHIESA CARMINATI E I SUOI RICORDI DA CRIMINALE	AND.OSS.	3
GIUSTIZIA	MANIFESTO	USTICA IL CONTROPROCESSO	MAGLIACANE ALESSIA	4
GIUSTIZIA	TEMPO	COSTA CARO LA FARSA NEI CIELI DI USTICA	LUC. ROC.	5
GIUSTIZIA	REPUBBLICA	I SEGRETI CHE RESTANO SULLA STRAGE DI USTICA	BONFIETTI DARIA	6
GIUSTIZIA	STAMPA	USTICA, L'ITALIA RISARCIRÀ I FAMILIARI DI 5 VITTIME	R.A.	7
GIUSTIZIA	MESSAGGER O	USTICA, 5 MILIONI DI RISARCIMENTO AI FAMILIARI DI SEI VITTIME	R.L.	8
GIUSTIZIA	TEMPO	CINQUE MILIONI AI FAMILIARI MA LA GUERRA NON C'È MAI STATA	ROCCA LUCA	9
GIUSTIZIA	IL FATTO QUOTIDIANO	CONDANNATO LO STATO. USTICA: 5 MILIONI E MEZZO AI FAMILIARI		11
GIUSTIZIA	GIORNALE	USTICA, CASO MALEDETTO «UNA BOMBA UCCISE UN PILOTA TESTIMONE»	IACOBINI GIANPAOLO	12
GIUSTIZIA	NAZIONE	POGGIO BALLONE "PERDE" IL SUO RADAR FU IL TESTIMONE SCOMODO DI USTICA	MANTIGLIONI LUCA	13
PARLAMENTO E ISTITUZIONI	TEMPO	USTICA, IL MURO DI GOMMA CHE NON C'È	ROCCA LUCA	15
PARLAMENTO E ISTITUZIONI	REPUBBLICA	ECCO LE CARTE DELLA VERITÀ SULLA STRAGE DI USTICA	BELLAVIA ENRICO	17
GIUSTIZIA	CORRIERE DELLA SERA	«USTICA, FARE OGNI SFORZO PER ACCERTARE LA VERITÀ»		19
GIUSTIZIA	GIORNO - CARLINO - NAZIONE	STRAGE DI USTICA, LA FRANCIA COLLABORA. INTERROGATI I SUOI MILITARI	B.RUG.	20
GIUSTIZIA	UNITA'	MILITARI E DIPENDENTI ITAVIA SU USTICA NUOVI TESTIMONI		21
AFFARI ESTERI	AVVENIRE	FORSE UNO SPIRAGLIO SU USTICA. E TUTTE LE ALTRI STRAGI?	RESCA TIZIANO	22
PARLAMENTO E ISTITUZIONI	REPUBBLICA BOLOGNA	"LA VERITÀ SU USTICA ERA CHIARA DA SUBITO, CI SON VOLUTI 34 ANNI PER FARLA RIEMERGERE"	GIUSBERTI CATERINA	23
PARLAMENTO E ISTITUZIONI	CORRIERE DI BOLOGNA	USTICA, ULTIMA CHIAMATA: APPELLO DI MEROLA A RENZI		24
GIUSTIZIA	REPUBBLICA	USTICA, LUCE SULLA STRAGE ORA LA FRANCIA COLLABORA "VIA IL SEGRETO DI STATO"	FA.TO.	25
GIUSTIZIA	TEMPO	TRA DEPISTAGGI, VERITÀ NEGATE E BALLETTI MEDIATICI	ROCCA LUCA	26
PARLAMENTO E ISTITUZIONI	UNITA'	DALLA VERITÀ SU USTICA NASCA UNA NUOVA POLITICA ESTERA	BONFIETTI DARIA	27
AFFARI ESTERI	IL FATTO QUOTIDIANO	USTICA, FINALMENTE HOLLANDE TOGLIE IL SEGRETO MILITARE	G.G.	28
GIUSTIZIA	UNITA'	BONFIETTI: «ORA IL GOVERNO DEVE PRETENDERE DELLE RISPOSTE»		29
GIUSTIZIA	UNITA'	USTICA, DOPO 34 ANNI LA FRANCIA DÀ RISPOSTE		30

GIUSTIZIA	IL FATTO QUOTIDIANO	USTICA, L'ULTIMA VERGOGNA SUGLI INDENNIZZI ALL'ITAVIA	LILLO MARCO	31
PARLAMENTO E ISTITUZIONI	REPUBBLICA	Int. a PRIORE ROSARIO: PRIORE: INIZIATIVA GIUSTA, MA GLI ALTRI PAESI CI DEVONO AIUTARE	CUSTODERO ALBERTO	33
PARLAMENTO E ISTITUZIONI	EUROPA	Int. a PURGATORI ANDREA: «VEDRETE, SU USTICA CI SARANNO SORPRESE»	N.M	34
GIUSTIZIA	REPUBBLICA	"USTICA, SOLO AEREI NATO IN VOLO LA NOTTE DELLA STRAGE"	COEN LEONARDO	35

Da Napoli l'ennesima «fantasiosa» ipotesi

L'ultima bufala sul missile di Ustica

di **Luca Rocca**

Nonostante le perizie dei più grandi esperti internazionali abbiano stabilito che il Dc9 dell'Itavia sia precipitato al largo di Ustica, il 27 giugno 1980, quasi certamente per una bomba a bordo, ormai una o due volte l'anno spunta fuori qualcuno a ripropinarci la cosiddetta «teoria del missile». Questa volta è il

Dipartimento d'ingegneria aerospaziale dell'Università Federico II di Napoli a dirci, innanzitutto, che le tracce radar di Ciampino e la disposizione dei relitti in fondo al mare, sono compatibili con l'ipotesi che l'aereo non esplose in volo ma precipitò nel Tirreno praticamente integro; e ad informarci che i cosiddetti «plot», tracce radar, intorno al Dc9, non sono più solo quelli conosciuti fi-

nora (-12, -17 e 2b) ma almeno una ventina. Insomma, di nuova tesi, mai provata in 34 anni, dello «scenario di guerra».

Peccato, però, che l'unica sentenza penale definitiva abbia escluso la presenza di caccia intorno al Dc9; e peccato ancora che il radar Marconi di Ciampino, venne giudicato da quella stessa sentenza, non affidabile. A quando l'ennesima, indimostrata, ipotesi?



La perizia Gli esperti dell'ateneo: tracce radar di velivoli, non di rottami

La Federico II: l'aereo di Ustica subì un attacco

L'Itavia precipitato il 27 giugno 1980 al largo di Ustica, mentre andava da Bologna a Palermo con 77 passeggeri e 4 membri dell'equipaggio, non esplose in volo e nelle vicinanze c'era almeno un altro velivolo che lo attaccò, quasi certamente con un missile, lasciando una traccia radar che per anni era stata scambiata per i rottami del Dc-9 stesso. Lo afferma uno studio del Dipartimento di ingegneria aerospaziale della Federico II appena consegnato ai legali dei familiari di alcune vittime, che potrebbe riscrivere quanto avvenne quella notte. Gli ingegneri dell'università, a distanza di anni dalle ultime indagini tecniche promosse dalla magistratura, sono giunti a queste conclusioni rielaborando con nuove tecnologie gli stessi dati che erano stati acquisiti subito dopo il disastro.

Conclusioni subito contestate dal senatore Carlo Giovanardi (Ncd), che ha sempre sostenuto la tesi dell'esplosione in volo, al quale ha replicato il deputato del Pd Paolo Bolognesi, presidente dell'Associazione delle vittime della strage di Bologna: «È una tesi solo sua».

Dall'analisi degli studiosi partenopei emerge che l'aereo sarebbe precipitato in mare sostanzialmente integro. Una novità assoluta. Un software molto avanzato ha permesso di ricostruire la sua agonia provando che ad abbattere il Dc-9 fu un missile in uno scenario di guerra che collima con le conclusioni dell'istruttoria condotta dal giudice Rosario Priore».



Intercettazioni

Dalla strage di Ustica a Dalla Chiesa Carminati e i suoi ricordi da criminale

«Er cecato»

«Schioppavo dieci banche al mese, erano altri tempi»

■ Le rapine e le armi, il generale Dalla Chiesa e la strage di Ustica, le auto e le moto acquistate grazie alle «stecche». Gli aneddoti narrati da Massimo Carminati riguardano un passato che lega la storia criminale della Capitale agli anni di piombo: «Io facevo politica, poi la politica ha smesso di essere politica ed è diventata criminalità politica - ricorda "Er Cecato" - c'era una guerra a bassa intensità prima con la sinistra e poi con lo Stato».

«SCHIOPPAVO 10 BANCHE AL MESE»

Nel febbraio scorso, non sapendo di essere intercettati, Carminati parla con Fabio Gaudenzi. Ricordano le prime rapine compiute. Quel giorno c'era anche Riccardo Brugia: «Il massimo è stato il Bol d'or... alla prima rapina subito il Bol d'or - afferma l'uomo riferendosi alla storica moto - E il Cicorione: "Aho non cominciate, non ve fate niente per favore". Io e il Bitti: "che?" come m'ha data la stecca semo andati... se semo comprati il Jaguar 4.2». Erano ragazzi desiderosi di entrare in un mondo che avevano solo sognato: «Io non gliela facevo più con tutti sti ricchi che se compravano la moto». Anche Carminati interviene, parlando di un certo Alessandro: «Lui si compra il 320 allora io mi compro il 323». La storia criminale di Brugia sarebbe iniziata per invidia: «Io 'na volta ho visto arrivà Carminati e Bracci su un 323 - spiega Brugia - guardai er Bitti con l'Honda: "Stanno ingrati questi dell'Eur" e da li abbiamo fatto un macello (...) Bitti ha detto: "Che aspettamo oh... ma non lo vedi come stanno... una favola" e da li abbiamo

fatto un macello». Del resto, come afferma Carminati in un'altra intercettazione: «Io schioppavo 10 banche al mese. Ho stor-to (ho stupito ndr) subito Alessandro - afferma Carminati - il giorno dopo la (rapina alla ndr) Chase Manhattan Bank. C'aveva una baracca, gli ho detto: "annamose a comprà il 323"... ancora me lo ricordo... 11 milioni... calcola pigliavamo stecche da 50-60 milioni, pensa quanto guadagnavamo rispetto adesso... ti facevi una macchina che adesso varrà 40-50.000 euro (...) con 50 milioni m'ero comprato casa... la prima casa che mi sono comprato».

«ANDAVO A SCUOLA CON LA PISTOLA»

Anche nel maggio del 2010 Carminati, parlando con Matteo "Lo sciacallo" Costacurta, aveva narrato il suo passato: «Eravamo piccoli eh... stamo a parlà de diciott'anni, mo li vedi i piscelli di diciott'anni... co' a birretta 'n mano... so creature (...) compà a memi hanno bruciato casa due volte... a viale Marconi... vivevi con l'estintore... t'aspettavano... erano altri tempi... adesso non si può più... a quattordici anni avevo la pistola. Una 7,65 ventimila lire la pagai... ma mia mamma non mi diceva un cazzo (...) Ci andavo a scuola con la pistola... col vespone... erano altri tempi».

LA POLITICA, USTICA E LA POLIZIA

Carminati e Costacurta parlano anche della strage di Ustica, delle forze dell'ordine e degli anni di piombo: «Non puoi fare la guerra allo stato - afferma Er Cecato - loro mettono 4 grup-

pi da 50 uomini, che c'annavano addosso a noi mica erano... Te dovevi sparà! (...) ai tempi non c'avevamo il capo della squadra mobile di Roma, che ancora non era Digos era Improta (...) questi hanno messo in ginocchio le Br (...) anche i carabinieri venivano mandati... la prima sezione a quei tempi non c'era il Ros, la prima sezione del reparto operativo, erano quelli di Dalla Chiesa (...) quelli t'entravano dentro le casa, t'ammazzavano e poi ti buttavano nelle discariche, c'era la guerra insomma (...) c'avevamo paura... perché c'è stato un momento che... cioè loro hanno nascosto Ustica perché se poi fosse uscito che Ustica... perché era una... degli americani... sarebbe stata guerra civile... cioè c'erano le Br... avrebbero avuto che ne so... quanti erano mille? operativi? Sarebbero diventati 3 mila... perché dalle fabbriche... la loro base loro ce l'avevano, reclutavano, cioè se fosse uscito che Ustica era un errore o degli americani o dei francesi... poi d'abbatte Gheddafi... se fosse uscita questa cosa qui a quei tempi gliel'hanno accollata subito all'estrema destra... ma noi non c'eravamo».

And. Oss.



PARIGI - USTICA

Il controprocesso

Le recenti aperture del governo francese in favore di una cooperazione giudiziaria con i magistrati italiani sugli eventi che occuparono il cielo di Ustica il 27 giugno 1980 (...) hanno spinto alla costituzione di un comitato per l'accertamento della verità che avesse sede anche a Parigi.

Devo qui sottolineare, tuttavia, non soltanto le specificità del comitato parigino, che ovviamente si propone di seguire da vicino le nuove indagini e le reazioni politiche, eventualmente recepite e rilanciate dall'opinione pubblica francese (in fondo si tratta pur sempre di un'operazione di guerra finita in strage per un missile lanciato da un caccia francese e che intendeva, almeno stando alle prime ricostruzioni da verificare, abbattere il presidente o il capo di stato maggiore di un governo strategico nell'area mediterranea, quello libico), ma anche le ragioni di discontinuità con molte analisi che hanno caratterizzato l'impianto politico-ideologico riferito ai fatti di Ustica per 35 anni.

Non si tratta, infatti, del solo accertamento della verità, per quanto arduo e scioccante possa essere. Si tratta piuttosto di comprendere finalmente il ruolo dell'Italia, dagli apparati di stato militari ai partiti politici all'opinione pubblica diffusa, evidenziandone una strategia che dall'asservimento atlantico

e dalla tolleranza del più grande partito comunista europeo sia fluidamente scivolata verso una privazione progressiva di diritti e garanzie, fondo ideologico e culturale del ritiro irreversibile dello stato dalle sue funzioni democratiche e rappresentative, tentando ovviamente di cogliere (proprio in eventi come quelli di Ustica o di Bologna) la matrice politica dei processi dell'Italia e dell'Europa di oggi.

È un compito certo più che ambizioso; lo ammettiamo, ma anche necessario! La verità giudiziaria, così difficilmente raggiungibile, è soltanto una parte minima dei processi che riguardano una molteplicità ancora indistinta di attori (politici, militari, giudiziari, tecnici e burocratici), ai quali bisogna aggiungere i protagonisti non tanto occulti dei depistaggi e delle complicità: da chi abbia soltanto strappato un foglio in un registro, a chi ha manomesso i freni di una vettura o un citofono, a chi abbia alterato la scaletta delle notizie, fino a chi abbia colpevolmente limitato all'ambigua formula di «servizi deviati» una serie di protagonisti così tanto simili al nostro mite vicino di casa. In altri tempi, epoche ben più ricche e promettenti di questa, si sarebbe parlato, almeno per fatti così tragici e gravi, di fare un controprocesso!

Alessia Magliacano, segretaria del comitato Ustica Parigi.



Il Dc9 Itavia Tutti assolti gli imputati, ma i rimborsi sono da record lo stesso

Costa caro la farsa nei cieli di Ustica

■ I processi per far luce sulla Strage di Ustica del 27 giugno 1980, sono emblematici dell'impazzimento della giustizia italiana. Di fronte a una sentenza penale che, dopo anni di indagini, perizie, interrogatori, ha stabilito come il Dc9 dell'Itavia non sia stato abbattuto da un missile, come pretenderebbe la vulgata mediatica corrente, ma con molta probabilità da una bomba a bordo, irrompono le sentenze civili che dicono il contrario, dando fiato a chi, sulla base di mere ipotesi e nessuna prova, ha per anni sostenuto il "grande complotto" nazionale e internazionale per tenere nascosta la verità. È così, se i generali dell'aeronautica vengono assolti per non aver depistato le indagini, e se gli esami dei più grandi periti internazionali dicono che non c'è la minima prova dell'impatto di un missile sul velivolo civile con 81 persone a bordo, tutti morti, spunta un giudice monocratico di Palermo, Sebastiana Ciardo, che condanna i ministeri della Difesa e dei Trasporti a risarcire con 5 milioni 637.199 euro, 14 familiari, o loro eredi, di sei delle vittime. Tutto ciò mentre fra pochi giorni, mercoledì prossimo, alle 16.30, nella sala delle Colonne della Camera dei deputati, le tre associazioni aereonautiche (Associazione Arma Aeronautica, Associazione nazionali ufficiali Aeronautica e Associazione nazionale Aeronavigante), presenteranno "Ustica, il mistero e la realtà dei fatti", il libro scritto da Goram Lilja, uno dei membri della Commissione d'inchiesta sulla strage, esperto di fama mondiale nell'incidentistica aerea. Un libro che spiega come sia assolutamente certo che il Dc9 sia stato abbattuto, al cento per cento, da una bomba a bordo, posizionata all'interno della toilette. Con Liljam ci sarà anche Frank Taylor, uno dei più grandi periti internazionali che prese parte al processo giungendo alle stesse conclusioni. Nonostante sia ormai incontrovertibile che la verità su Ustica sia questa, la giustizia italiana, ignorando le sentenze di assoluzione, va avanti per la sua strada, stabilendo risarcimento milionari. Giustizia malata.

Luc. Roc.



LA LETTERA

I segreti che restano
sulla strage di Ustica

DARIA BONFIETTI

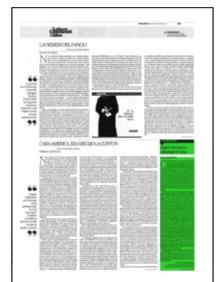
CARO direttore, ho cominciato ad esaminare la documentazione sulla vicenda della strage di Ustica del 27 giugno del 1980, depositata all'Archivio Centrale dello Stato, di cui il suo giornale si è occupato il 2 settembre. Al momento non si evince il criterio con cui il materiale è stato scelto ed è evidente che l'operazione, messa meritoriamente in moto dal Governo Renzi, si mostra ancor più complessa e difficoltosa del previsto. Viene da qui la prioritaria esigenza per le Associazioni, e anche per il Governo, se vuol effettivamente operare nello spirito della trasparenza, di un ulteriore lavoro di approfondimento.

Nelle carte sono documentate le iniziative diplomatiche dei governi D'Alema e Amato dopo il deposito della sentenza ordinanza del giudice Priore, nel settembre del 1999. Troviamo in particolare una lettera circostanziata ai Presidenti di Francia, Usa e Libia con la richiesta di colmare quella mancanza di collaborazione che Priore ha denunciato e che continua anche oggi, come testimoniano le risposte non evase alle rogatorie della Procura della Repubblica di Roma. Ci vuole una diversa e più incisiva azione politica nei confronti di Paesi amici e Alleati cogliendo, oggi, anche l'occasione della Presidenza italiana per portare gli argomenti all'attenzione dell'Europa. Come evidenziato da *Repubblica*, dalle carte desecretate emerge il lavoro attorno alla vicenda del Mig libico precipitato sulla Sila: un episodio strettamente collegato da sempre alla vicenda di Ustica. A questo proposito si potrebbe chiedere una convinta collaborazione alle indagini a Jalloud, già braccio destro di Gheddafi che in visita ufficiale a Roma, nel 1988, afferma in più occasioni che il suo Paese ha le prove dell'abbattimento del DC9 dell'Itavia in un'azione di guerra che aveva il leader libico come vittima designata: Jalloud vive in esilio, protetto proprio dai nostri servizi segreti.

Questi primi documenti non ci danno notizie sconvolgenti, ma, confermando i nostri dubbi, ci indicano ulteriormente la centralità di una più determinata pressione a livello internazionale per potere finalmente scrivere tutta la verità.

*L'autore è presidente
dell'Associazione dei familiari
delle vittime della strage di Ustica*

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CINQUE MILIONI E MEZZO

Ustica, l'Italia risarcirà i familiari di 5 vittime

 PALERMO

Un'altra condanna per lo Stato, per non avere tutelato il trasporto aereo, la sicurezza degli 81 tra passeggeri e componenti dell'equipaggio del Dc9 Itavia precipitato nel mare di Ustica la sera del 27 giugno 1980. E la tutela viene riconosciuta ai familiari per un danno diretto subito proprio da loro, costretti a vivere tanto a lungo senza che venisse soddisfatto il loro diritto alla verità. Perché su Ustica si andò avanti da un depistaggio all'altro. Cinque milioni e 437 mila euro è il risarcimento che il Tribunale civile di Palermo ha disposto in favore di 14 parenti delle vittime e dei loro eredi.

Condannati i ministeri della Difesa e dei Trasporti, ritenuti «colpevoli», in sede civile, di una responsabilità legata alla notte di guerra che coinvolse, suo malgrado, il Dc9 in servizio da Bologna a Palermo. A beneficiare della somma saranno i familiari delle vittime Annino Molteni, Erica Dora Mazzel, Rita Giovanna Mazzel, Maria Vincenza Calderone, Alessandra Parisi ed Elvira De Lisi. Enrica Maria Lucia Parisi, sorella di Alessandra (morta a 5 anni, con la mamma, la De Lisi), avrà un milione di euro: lei nacque dopo la tragedia, dalla nuova compagna del padre, Roberto Parisi, presidente del Palermo, ucciso dalla mafia nel 1985. [R. A.]



Ustica, 5 milioni di risarcimento ai familiari di sei vittime

IL CASO

PALERMO Un altro giudice palermitano, Sebastiana Ciardo, condanna i ministeri dei Trasporti e della Difesa per la strage di Ustica, 81 persone morte, e sentenza che lo Stato dovrà risarcire con 5 milioni 437.199 euro i 14 familiari - o eredi - di An-nino Molteni, Erica Dora Mazzel, Rita Giovanna Mazzel, Maria Vincenza Calderone, Alessandra Parisi e Elvira De Lisi.

OPERAZIONI MILITARI

Il giudice monocratico fa proprie le considerazioni dei magistrati - e della Cassazione - che hanno deciso prima di lei sulle cause proposte da altri parenti di vittime e ribadisce che «solo con la conclusione delle indagini penali e dopo l'individuazione delle possibili cause del disastro è stato possibile enucleare una condotta illecita riferibile alle amministrazioni dello Stato le quali, avendo avuto conoscenza che lo spazio aereo percorso dal Dc9 era interessato da operazioni militari, avrebbero dovuto vigilare ed indicare altra rotta idonea da seguire e, in ogni ca-

so, porre in essere ogni utile accorgimento e condotta necessaria a scongiurare la collisione».

I DEPISTAGGI

Ciardo sottolinea nella sentenza che «il secondo segmento di condotte illecite attiene alla dimostrata attività di ostacolo e di depistaggio posta in essere, nel corso degli anni, allo scopo di impedire una rapida e veritiera individuazione delle effettive cause del disastro, con occultamento di prove significative e di indizi essenziali alla scoperta della verità». Il primo segmento è «l'omessa adozione di ogni utile accorgimento e soluzione tecnica al fine di evitare che il Dc9 intercettasse altro velivolo o missile sulla sua rotta». I risarcimenti variano a seconda del grado di parentela dei ricorrenti con le vittime. Della somma complessiva, ben 1.007.154,24 euro vanno a Enrica Maria Lucia Parisi figlia di Roberto Parisi, marito e padre rispettivamente di Elvira De Lisi e Alessandra Parisi, morte nell'incidente.

R. I.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Cinque milioni ai familiari
La farsa dei risarcimenti
per la strage di Ustica

→ a pagina 9

TRAGEDIA DI USTICA

Cinque milioni ai familiari
Ma la guerra non c'è mai stata

La sentenza Condannati i ministeri di Difesa e Trasporti
 Dovevano vigilare sullo spazio aereo e indicare un'altra rotta

27 giugno 1980

Il velivolo dell'Itavia

si inabissò in mare

con 81 persone a bordo

Depistaggio

Se non c'è stato perché

il giudice di Palermo

non ne ha tenuto conto

Luca Rocca

■ La decisione del giudice monocratico di Palermo, Sebastiana Ciarro, di condannare i ministeri della Difesa e dei Trasporti a risarcire con 5 milioni e 637mila euro i familiari di sei vittime della strage di Ustica, potrebbe apparire una scelta che risana, finalmente, una ferita aperta. Ma le cose stanno molto diversamente da come a un primo impatto potrebbero sembrare. Il giudice, infatti, nel prendere la sua decisione, ha scritto che «solo con la conclusione delle indagini penali e dopo l'individuazione delle possibili cause del disastro, è stato possibile enucleare una condotta illecita riferibile alle amministrazioni dello Stato, le quali, avendo avuto conoscenza che lo spazio aereo percorso dal Dc9 era interessato da operazioni militari, avrebbero dovuto vigilare ed indicare altra rotta idonea da seguire e, in ogni caso, porre in essere ogni utile accorgimento e condotta necessaria a scongiurare la collisione». Poi ha aggiunto che altre «condotte illecite» sono relative «alla dimostrata attività di ostacolo e di depistaggio posta in essere, nel corso degli anni, allo scopo di impedire una rapida e veritiera individuazione delle effettive cause del disastro, con occultamento di prove significative e di indagini essenziali alla scoperta della verità». I due presupposti sui quali si basa, però, sono totalmente fallaci.

Non è vero il primo assunto, è falso anche il secondo. Il processo penale, infatti, non solo si è concluso con l'assoluzione dei generali dell'Aeronautica processati per aver «depistato» l'indagine, ma ha anche stabilito che l'esplosione in volo del Dc9 dell'Itavia, avvenuta il 27 giugno del 1980, nulla ha a che fare con «operazioni militari» intorno al velivolo civile che si è inabissato portando con sé la vita di 81 persone. Il processo penale, in realtà, ha fatto molta luce sulla strage di Ustica, e su alcuni aspetti di essa le conclusioni possono definirsi certe, anche perché basate su perizie scritte dai più grandi esperti internazionali. Fantasiose, invece, sono le teorie su un miglibico caduto sulla Sila 21 giorni dopo la strage e non contestualmente ad essa, circostanza che proverebbe una "guerra nei cieli" di Ustica la notte del 27 giugno; oppure quelle su una portaerei dalla quale sarebbe partito il caccia "assassino"; o ancora quelle relative alle misteriose "morti sospette" che misteriose non erano affatto. Eppure per anni tutto ciò è stato ritenuto credibile, e per molti, anche per qualche giudice, lo è tutt'ora nonostante la "verità ufficiale" dica tutt'altro.

LA PORTAEREI USA

Si è sempre detto e scritto, ad esempio, che la portaerei Saratoga sarebbe stata la "base di partenza" del caccia armato di missile, per poi

scoprire che quel "gigante dell'acqua" era, in realtà, attraccato al porto di Napoli, come dimostrato dalla foto di due sposi con la nave alle spalle. Ciò significa che nessun aereo militare può essere decollato da quell'imbarcazione, visto che i caccia non possono farlo se la nave è ormeggiata.

TRACCE RADAR

Si è anche detto che la presenza di aerei militari intorno al Dc9 sarebbe assolutamente provata da due plot radar: il "-12" e il "-17". Ma la sentenza penale, quella che ha mandato assolti i generali, ha definito quella conclusione «un salto logico non giustificabile» perché basato solo su «ipotesi e mai una sola certezza». E a convincere i giudici a rigettare quella teoria è che a notare i due plot è un solo radar, quello



Marconi di Ciampino, mentre «altri radar, più moderni e più sensibili di quello indicato, e quelli dislocati in altre località, non rilevarono detti plot». Significa semplicemente che intorno al Dc9 il cielo era sgombro.

IL MIG LIBICO

La decisione del giudice monocratico che ha deciso i risarcimenti, non può poggiare nemmeno sulla

vicenda del mig libico, quello ritrovato sulla Sila, in Calabria, il 18 luglio 1980, 21 giorni dopo quel maledetto 27 giugno. Perché quel caccia è precipitato davvero il 18 luglio, e nulla c'entra con la tragedia del Dc9. Sono molti, infatti, i testimoni, che hanno assicurato di aver visto precipitare il mig proprio quel giorno: ad esempio sette cittadini calabresi, oppure i carabinieri e i vigili del fuoco intervenuti sul posto; per non parlare di fax, fonogrammi e dispacci che "registrano" l'incidente proprio il 18 luglio. Non è un caso se anche i pm, cioè la pubblica accusa, conclude che «deve escludersi che la perizia (...) abbia evidenziato elementi di fatto inequivocabilmente indicativi della caduta del Mig libico in una data anteriore al 18 luglio 1980».

CADAVERE DECOMPOSTO

Per tentare di provare che il mig è precipitato il 27 giugno, per anni si è detto e scritto che il cadavere del pilota era in una fase di decomposizione troppo avanzata e dunque era probabile che il caccia libico fosse caduto sulla Sila giorni prima. Due periti, Anselmo Zurlo ed Erasmo Rondanelli, vengono incaricati dall'autorità giudiziaria di Crotone di compiere l'esame autoptico sul militare libico. Nella prima perizia, quella del 25 luglio 1980, i consulenti sostengono che il pilota è morto lo stesso giorno dello schianto del mig, cioè il 18 luglio. Passano sei an-

ni, e nell'ottobre del 1986 Zurlo e Rondanelli rilasciano un'intervista dove dicono che in realtà loro avevano redatto una "memoria aggiuntiva", consegnata alla procura di Crotone, dove dicevano che quel corpo in avanzato stato di decomposizione poteva essere stato lì più di qualche giorno prima del 18 luglio. Ma quella "memoria" non si trova, tanto che il procuratore di Crotone, accusato in sostanza di impedire "la svolta" sulla strage di Ustica, finisce massacrato sulla stampa. Passano pochi mesi, siamo nel 1987, e davanti al giudice istruttore Zurlo e

Rondanelli rettificano ancora, sostenendo non solo che la "memoria fantasma" è stata redatta non di loro sponte ma su richiesta della procura della Repubblica, ma anche che il pilota, quasi certamente, è deceduto proprio il 18 luglio 1980. «Ritengo - spiega Zurlo al magistrato - che sia l'esposizione all'aria aperta per parecchie ore della salma maciullata, sia il tipo di cassa con cui venne tumulata, sia le condizioni meteorologiche caratteristiche del mese di luglio e dell'altitudine al cimitero, forse anche dell'esposizione ai raggi solari dei loculi, possono aver cagionato un più rapido processo di putrefazione così come fu da noi rilevato all'esame autoptico». Ma la consulenza aggiuntiva che fine ha fatto? Il giudice istruttore comincia a cercarla, chiede gli atti alla procura di Crotone ma la risposta è inaspettata: quella perizia a Crotone non c'è perché non c'è mai stata. La conseguenza è l'apertura di un'inchiesta per «falso per soppressione» e la richiesta di rintracciare assolutamente la perizia. Passa ancora del tempo e viene fuori che Zurlo e Rondanelli non sono più in grado di dire chi ha redatto la perizia. E inoltre affermano che a riceverla non fu il segretario del procuratore ma una "donna" di cui non si conosce l'esistenza. Al che il giudice di Crotone comincia ad avere un sospetto: ma non è che questa "memoria aggiuntiva" in realtà non è mai esistita? Alla conclusione dell'istruttoria, infat-

ti, il magistrato calabrese mette nero su bianco la sua ipotesi: «Si può rispondere nel modo che segue: per smania di protagonismo, per desiderio di porsi all'attenzione nazionale o più semplicemente per dare una mano ad un vecchio amico del professore Zurlo, quel tale signor Davanzali, amministratore della società Itavia, proprietario dell'aereo precipitato ad Ustica e che, secondo le stesse affermazioni dello Zurlo, aveva tutto l'interesse a dimostrare che il Dc9 era stato abbattuto e non fosse precipitato per cedimento strutturale».

IL "CASCO" AMERICANO

Va anche detto che ad avallare la decisione del giudice monocratico di Palermo di risarcire i familiari delle vittime non ci sono neanche le ultime rivelazioni relative alla strage di Ustica, quelle emerse poche settimane fa grazie alle informative desecretate della Farnesina e che parlano, fra le altre cose, anche del ritrovamento in mare di un casco con la scritta "John Drake", non distante dal punto in cui precipitò il Dc9. Negli stessi documenti della Farnesina, infatti, si legge che le ricerche compiute «collocano il fatto, in termini di probabilità, in un non meglio precisato periodo di "qualche tempo" precedente all'incidente di Ustica» mentre per gli stessi americani quel casco era stato perso in un incidente aereo precedente il 1977.

BOMBA A BORDO

Infine, a perenne memoria di chi dimentica, va sottolineato che secondo la sentenza penale «un'esplosione all'interno dell'aereo, in zona non determinabile, di un ordigno, è dunque la causa della perdita del Dc9 per la quale sono stati individuati i maggiori elementi di riscontro» e che «certamente non vi sono prove dell'impatto di un missile o di una sua testata». Ma allora, se il processo ha parlato chiaro, se il Dc9 non è stato abbattuto da nessun missile e se i generali dell'aeronautico non hanno depistato, perché c'è un giudice a Palermo che decide come se tutto questo non fosse mai accaduto?

CONDANNATO LO STATO**USTICA: 5 MILIONI E MEZZO AI FAMILIARI**

Un altro giudice palermitano, Sebastiana Ciar-
do, condanna i ministeri dei Trasporti e della Di-
fesa per la strage di Ustica, 81 persone morte, e
sentenza che lo Stato dovrà risarcire con 5 mi-
lioni 437.199 euro i 14 familiari, o eredi, di An-
nino Molteni, Erica Dora Mazzel, Rita Giovanna
Mazzel, Maria Vincenza Calderone, Alessandra
Parisi e Elvira De Lisi. Il giudice monocratico fa
proprie le considerazioni dei magistrati - e della
Cassazione - che hanno deciso prima di lei sulle
cause proposte da altri parenti di vittime e ri-
badisce che "solo con la conclusione delle in-
dagini penali e dopo l'individuazione delle pos-
sibili cause del disastro è stato possibile enu-
cleare una condotta illecita riferibile alle ammi-
nistrazioni dello Stato le quali, avendo avuto co-
noscenza che lo spazio aereo percorso dal Dc9
era interessato da operazioni militari, avrebbero
dovuto vigilare e indicare altra rotta idonea da
seguire e, in ogni caso, porre in essere ogni utile
accorgimento e condotta necessaria a scongiu-
rare la collisione".



il mistero

di Gianpaolo Iacobini

LA STRAGE DELL'ITAVIA In 34 anni 21 morti sospette

Ustica, caso maledetto «Una bomba uccise un pilota testimone»

Svolta nell'inchiesta sulla tragica fine del colonnello Marcucci: perse la vita dopo essere stato convocato dai giudici che indagavano sul disastro aereo

«**D**a esami e perizie sono emersi spunti investigativi interessanti. L'inchiesta va avanti». Trentaquattro anni dopo, Ustica è ancora un caso aperto. Le parole del pm Vito Bertoni riaccendono i riflettori sul Dc9 Itavia inabissatosi nel Tirreno la sera del 27 giugno 1980. Il sostituto procuratore indaga ora sulla morte di Alessandro Marcucci e Silvio Lorenzini, uccisi dallo schianto del loro Piper, precipitato sulle montagne di Carrara il 2 febbraio del 1992. Un incidente, s'è creduto per anni. Poi, nel marzo del 2013, l'associazione antimafia «Rita Atria» ha ottenuto la riapertura delle indagini, avanzando elementi a sostegno d'una tesi diversa, inquietante come tutto ciò che ruota attorno alla vicenda: a far cadere il piccolo velivolo non sarebbe stato un errore umano, come invece sostenuto dalla commissione d'inchiesta che archiviò l'accaduto alla voce imperizia, bensì una bomba al fosforo nascosta a bordo, probabilmente nel cruscotto. Un attentato, insomma, per togliere di mezzo un testimone scomodo: Alessandro Marcucci, colonnello, era un ex pilota dell'Aeronautica Militare, nel 1980 in servizio all'Aerobrigata di Pisa. Alle sue orecchie erano giunte le confidenze del collega maresciallo Mario Alberto Dettori, che agli amici aveva riferito di ritenere una bufala

l'abbattimento del Mig libico poi trovato schiantato sui monti della Sila e ricollegato alla strage, fornendogli indicazioni sugli aerei militari presenti nei cieli italiani nelle ore del disastro. Per questo Marcucci era finito nella lista dei testimoni dell'inchiesta firmata dal giudice Rosario Priore, guadagnando gli onori della cronaca cinque giorni prima dell'ultimo volo per le critiche rivolte in un'intervista ad un altro dei personaggi «chiave» dell'inchiesta su Ustica: il generale Zeno Tascio, tra il 1976 ed il 1979, comandante dell'aeroporto di Pisa.

Elementi tali e tanti da indurre effettivamente più d'un dubbio, senza schiudere tuttavia scenari definiti. In linea con la teoria del complotto che caratterizza da sempre le storie di Ustica, affollate di ombre e sospetti che quasi mai si sono vestiti di sostanza, fino a sconfinare nel paradosso di una magistratura (ed'uno Stato) incapace di individuare anche un solo colpevole ma che in sede civile, col timbro della Cassazione, ha dato per scontata una ricostruzione per assurdo mai confermata dai giudici penali: ad abbattere il Dc 9 fu un missile.

Adesso, in qualche modo, si ricomincia. La Procura di Massa parte dalla scomparsa del colonnello Marcucci, integrando la lunga lista dei nomi di chi avrebbe

pagato caro il sapere qualcosa sulla strage. Nell'elenco il maresciallo Dettori, trovato penzoloni da un albero il 30 marzo del 1987. Impiccato. Come nel 2002 Michele Landi, consulente di Fiamme gialle e Sisde che aveva scandagliato i sistemi di puntamento missilistici, e prima di lui (nel 1995) il tenente colonnello dell'Esercito Mario Ferraro, esperto di terrorismo internazionale, ed il maresciallo dell'Aeronautica Franco Parisi, che il 18 luglio, mentre il Mig libico prendeva fuoco sulle montagne silane, era di turno nella sala operativa di Otranto. E poi il generale Licio Giorgieri, assassinato dall'Unione comunisti combattenti nel 1987 ed in precedenza a lungo ai vertici del Registro aeronautico italiano guidato dal generale Saverio Rana, il primo ad avanzare l'ipotesi del missile e stroncato da un infarto.

Tra malanni, disgrazie, incidenti d'auto e d'aereo, ventuno «testimoni» morti. Compreso Marcucci. «Non ci sono indagini», frena Bertoni, ma «c'è la necessità di ulteriori accertamenti». Avanti, allora. A cercare la verità.



Poggio Ballone 'perde' il suo radar Fu il testimone scomodo di Ustica

Grosseto, l'Aeronautica taglia 200 militari. Sarà guidato a distanza

Luca Mantiglioni
GROSSETO

GLI ADDETTI ai lavori sapevano che si trattava di una delle basi militari più importanti sin dal 1972, anno in cui entrò in servizio. Ma tutti gli altri — non solo in Italia — scoprirono l'esistenza di questa postazione arroccata su una collina della Maremma solo dopo il 27 giugno 1980, giorno in cui il Dc 9 decollato da Bologna cadde nel mare di Ustica lasciando in eredità 81 lutti e uno dei misteri più inquietanti che la nostra storia abbia mai partorito. Ma di Poggio Ballone, sede del 21° Gruppo radar dell'Aeronautica militare, non si è invece scordata la *spending review* e quella base, da oggi, farà un passo indietro nelle gerarchie militari con una robusta riduzione di personale salutando per sempre il 21° Gruppo (che si scioglierà) lasciando il posto alla 121° Squadriglia radar remota. Questo, in termini pratici, significa che l'organico passerà da 250 a 50 unità (ma il numero calerà fino a toccare quota 32) e che i monitor della sala operativa si oscureranno per sempre: i tracciati del radar, infatti, saranno letti dai militari delle basi di Poggio Renatico (Ferrara) e Licola (Napoli).

IL PASSAGGIO di consegne fra il comandante uscente, il colonnello Fabio Stefanizzi, e il maggiore Luca Lucetti che ne prenderà il posto, è previsto per stamani e la cerimonia segnerà un momento importante per una base la cui storia parte nel 1967, quando sulla collina di Tirli, nel comune di Castiglione della Pescaia, furono montati gli impianti di avvistamento e controllo intercettori. All'inizio poco più che una postazione, dove il personale alloggiava addirittura nelle tende, ma che poi diventò un perno centrale nella difesa nazionale e dell'intera rete della Nato. Nel 1972 contava 420 militari, organico che è salito nel tempo fino ad avere un organico di 500 persone con sofisticate apparecchiature elettroniche e un radar che sventa su un poggio a 650 metri di altezza.

Nei suoi archivi c'è più di un libro di storia, spesso pagine sfogliate solo da poche, pochissime persone. Ad esempio, un dossier sugli oggetti intercettati dal radar e mai identificati. Sarebbero almeno una decina quelli che fanno parte del fascicolo «Ufo», con l'ultimo avvistamento di oggetti rimasti senza identità risalente agli inizi

degli anni Duemila.

Misteri come, appunto, quello di Ustica. Chi guardava quei monitor — sosteneva Rosario Priore, il magistrato che indagò sulla strage — ha letto la verità. Scomoda, molto scomoda. Anzi, troppo. E misteriose restano le cause di almeno 12 decessi di persone legate più o meno direttamente a quella tragedia avvenute durante il corso delle indagini. Per esempio quella del maresciallo Mario Alberto Dettori (di turno al radar quella notte, trovato impiccato), del maresciallo Franco Parisi (anche lui in servizio e anche lui impiccato), del colonnello Pierangelo Tedoldi (comandante dell'aeroporto militare di Grosseto che dette l'ordine ai due F104 di decollare per raggiungere lo spazio aereo di Ustica, morto in un incidente stradale), del capitano Maurizio Gari (master controller a Poggio Ballone, morto d'infarto a 37 anni), dell'allora sindaco di Grosseto Giovanni Finetti (investito) e di Ivo Nutarelli e Mario Naldini, i piloti degli F104 che quella notte arrivarono a Ustica. L'ultimo volo per loro fu quello con le Frece Tricolori, a Ramstein. Si scontrarono proprio i loro due aerei. La sala operativa di quel radar, da oggi, sarà chiusa per sempre.

250

ORGANICO

Il numero dei militari adesso in servizio nella base militare di Poggio Ballone

50

IN SERVIZIO

Questo il contingente previsto da oggi. Ma l'organico scenderà fino a 32 unità

500

IN PASSATO

Il numero massimo dei militari impiegati nella base. Erano gli anni Novanta



Il radar di Poggio Ballone

LA STRAGE, I PROCESSI, I DEPISTAGGI



Il 27 giugno del 1980 il DC-9 Itavia partito da **Bologna** e diretto a **Palermo** esplose attorno alle **21** nei cieli fra le isole di Ponza e di Ustica

Le indagini sono costate circa **300 miliardi di lire**: 2 milioni di pagine di istruttoria, 4.000 testimoni, 115 perizie, 80 rogatorie internazionali, 300 le udienze

Nel **1999** l'istruttoria sulla strage dichiarò il non luogo a procedere definendo 'ignoti gli autori della strage'

Il relitto dell'aereo fu recuperato a **3.700 metri** di profondità fra il '1987 e il 1991.

Il **27 maggio 1990** i periti conclusero che l'abbattimento del DC-9 fu dovuto a un **missile** e non a una bomba a bordo



Il **10 settembre 2011** il giudice civile ha **condannato** i ministeri dei **Trasporti** e della **Difesa** a **risarcire** con oltre **100 milioni di euro** **42 familiari delle vittime**



Il **2 settembre 2014** sono stati rivelati appunti, informative e carteggi del Memorandum del ministero degli Esteri sulla strage di Ustica

Le vittime furono **81**, fra cui **13 bambini**. Solo **38** le salme recuperate

Ustica, il muro di gomma che non c'è

Carteggi della Farnesina, spacciati per risolutivi, non chiariscono nulla
La farsa del mig libico: è caduto non il giorno della strage ma un mese dopo

Aerei

**Quando il Dc9 cadde
è provato che non vi fu
traffico militare**

Depistaggio

**L'aereo africano
precipitò il 18 luglio
e non il 27 giugno**

Dispacci incompleti

**Gli atti desecretati
raccontano altro
Ma non si deve dire**

Luca Rocca

■ Il cosiddetto «Muro di gomma» sulla strage di Ustica deve rimanere in piedi. E se una sentenza giudiziaria spazza via trentaquattro anni di «balle mediatiche» sancendo che intorno al Dc9 Itavia, esploso in volo la sera del 27 giugno 1980, non c'erano caccia militari; stabilendo che intorno a quella strage non esistono «morti sospette» e che il cosiddetto «mistero del mig libico» non era tale, e tante altre «verità» che contraddicono quella dei presunti «professionisti della Strage», ecco che nuovi documenti ripropongono ciò che è stato già scartato, ecco che nuove teorie tentano d'imporre una verità «seppellita» non solo dai giudici, ma anche dai più grandi periti internazionali. Ieri Repubblica, riportando le informative desecretate della Farnesina, ha parlato di «carteggi riservati» «Frettolosa inchiesta» sul pilota del mig libico, «resistenze americane. E poi ancora di portaerei e caschi ritrovati in mare.

LE «SOLITE» ACCUSE

Ci sono, innanzitutto, le dichiarazioni dell'ex primo ministro libico, Abdel Hamid Baccouch, secondo il quale «il bombardamento dell'aereo dell'Itavia è opera di un aereo libico per ordine diretto di Gheddafi», intenzionato a compiere un atto «anti-italiano come reazione all'azione italiana di garanzia della neutralità di Malta». Le parole di un ex premier che riteneva Gheddafi «mentalmente squilibrato» sono però ipotesi smentite dai fatti, e cioè da perizie, poi accolte dai giudici, che hanno escluso la presenza di caccia intorno al Dc9 al momento dell'esplosione in volo. Alle parole dell'ex premier si affianca la vicenda del Mig libico

co precipitato sulla Sila, in Calabria, il 18 luglio 1980, cioè 21 giorni dopo la strage, e non prima, come teorizzato per anni dai «complotisti». I nuovi documenti riportano le parole dell'allora ambasciatore italiano a Tripoli, Alessandro Quaroni, che sottolinea «la fretta» con la quale le autorità italiane intendevano sbarazzarsi del corpo del pilota e la «sollecitudine» ad assecondare le richieste libiche su una propria commissione ispettiva.

IL JET DI GHEDDAFI

Ma la storia del mig è chiara da anni, scritta, provata da decine e decine di testimoni oculari. Sette cittadini calabresi, a caldo, raccontarono di averlo visto cadere il 18 luglio; lo stesso sostennero carabinieri e vigili del fuoco intervenuti sul posto; fax, dispacci e fonogrammi «registrarono» l'incidente il 18 luglio 1980. Tutte pedine di un complotto? Non scherziamo. E non a caso i pm scrivono: «Deve escludersi che la perizia (...) abbia evidenziato elementi di fatto inequivocabilmente indicativi della caduta del Mig libico in una data anteriore al 18 luglio dell'80». Il memorandum redatto da consiglieri diplomatici della Farnesina e dall'intelligence riporta, poi, le richieste che nel 2000 i governi italiani di D'Alema e Amato inviano alle autorità francesi, americane e libiche in relazione alla strage di Ustica.

CONTRADDIZIONI USA

Ci si sofferma soprattutto sull'attività di traffico militare nel Tirreno la notte del 27 giugno 1980 e sulle contraddizioni della autorità americana, che da un lato affermano che «nell'area dell'incidente non vi era alcuna nave né aereo statunitense», e dall'altro, per bocca

del comandante della portaerei statunitense Saratoga, che c'era «traffico aereo molto sostenuto nell'area di Napoli, soprattutto in quella meridionale: sul radar abbiamo visto passare molti aerei». Quando l'Italia, nel 1991, chiede agli Usa chiarimenti, ad esempio, su un aereo americano in volo al momento del disastro, l'allora sottosegretario alla Difesa, Paul Wolfowitz, risponde che quel velivolo era un «aereo da trasporto non dotato di armi e mai modificato per portare armi di nessun tipo». Nel memorandum si parla sì di altri aerei in volo quella notte, ma si legge anche: «L'accertata presenza di questi velivoli, i cui voli in massima parte non coincidono con i tempi del disastro...».

IL CACCIA FANTASMA

Ma se anche fosse dimostrata l'indimostrabile coincidenza dei tempi, la circostanza non sarebbe in grado di «superare» quanto stabilito dalla sentenza penale, definitiva, e cioè che la portaerei Saratoga, per anni ritenuta dai pm l'imbarcazione dalla quale sarebbe decollato il «caccia assassino», era in realtà attraccata nel porto di Napoli (come dimostra la foto di due sposini con la nave alle spalle), e i caccia non possono decollare da una nave ormeggiata; che la presenza di aerei militari intorno al Dc9, in teoria provata dai plot radar «-12» e «-17», è stata definita al processo «un salto logico non giustificabile», basata solo su «ipotesi e mai una sola certezza», e infine che a vedere quei due segni è solo il radar Marconi di Ciampino, mentre, scrivono i giudici, «altri radar, più moderni e più sensibili di quello indicato, e quelli dislocati in altre località, non rilevarono detti plot». C'è, poi, un particolare fondamentale. Il memo-



randum della Farnesina è del 2000, le conclusioni peritali dei più grandi esperti internazionali che hanno indotto i giudici ad assolvere i quattro generali dell'Aeronautica e ad escludere che il Dc9 sia stata abbattuto da un missile, sono successive. I dubbi indotti dal memorandum, dunque, sono già stati «superati».

IL CASCO SCOMPARSO

Il documento riporta anche la storia del ritrovamento in mare di un casco, con la scritta «John Drake», non distante dal luogo in cui precipitò il Dc9. «Un pilota di nome John Drake – si legge – che, decollato da un mezzo navale, a causa di un incidente aveva dovuto abbandonare il velivolo e lanciarsi in mare». Ma, si annota qualche pagina dopo, le ricerche compiute «collocano il fatto, in termini di probabilità, in un non meglio precisato periodo di "qualche tempo" precedente all'incidente di Ustica». Non solo. Secondo gli americani, quel casco era stato perso in un incidente aereo precedente il 1977. Versione che il memorandum definisce «fuorviante». C'è anche un secondo casco ritrovato in mare nell'estate del 1980. E mentre il primo sparisce, il secondo viene collocato tra i reperti del mig libico perché, si legge ancora nel documento, «non dovevano essere associati all'incidente Itavia», ma dovevano, invece, essere «dimenticati». Ma se l'attività militare Usa nelle nostre acque era enorme nel 1980 perché considerare il ritrovamento di un casco un elemento determinante?

LABOMBA

La domanda finale non può che essere una: può il ritrovamento di un casco, di fronte a una sentenza processuale che dice testualmente che «l'esplosione all'interno dell'aereo, in zona non determinabile, di un ordigno, è dunque la causa della perdita del Dc9 per la quale sono stati individuati i maggiori elementi di riscontro» e che «certamente non vi sono prove dell'impatto di un missile o di una sua testata», può, diciamo, cancellare anni di processo e perizie e tenere in piedi il «Muro di gomma»?

Ecco le carte della verità sulla strage di Ustica

Nei dossier emergono le resistenze degli Usa ad ammettere la presenza dei propri mezzi militari in zona

ENRICO BELLAVIA E ALBERTO CUSTODERO

DISSIDENTI libici accusano Gheddafi di aver abbattuto il Dc9 Itavia. Il leader libico accusa gli americani. E gli americani prima negano di avere portaerei nel Tirreno. Salvo poi essere smentiti e contraddetti.

LE PRIME carte desecretate dal decreto Renzi sulle stragi sono del ministero degli Affari Esteri. Consultabili da ieri presso l'Archivio Centrale dello Stato di Roma, svelano risvolti inediti della diplomazia segreta internazionale sviluppatasi attorno al caso Ustica. Migliaia di fascicoli sui quali i timbri «segreto» e «segretissimo» si sprecano in un affastellarsi di protocolli riservati, dal Sismi che si lamenta «della attività criminali» di Gheddafi che invia i killer ad uccidere i dissidenti riparati all'estero. Alle richieste dai toni ricattatori che Tripoli avanza a Roma per ottenere il risarcimento dei danni per le mine disseminate in Libia dagli italiani durante la Seconda Guerra. Da queste prime carte desecretate s'intravede quel "Muro di gomma" - di cui ha parlato il regista Marco Risi nel 1991 - contro il quale per così tanto tempo è rimbalsata la verità sulla strage di Ustica. Ma il mistero di quel volo tirato giù da un missile nel cielo di Ustica il 27 giugno del 1980, con 81 persone a bordo, resta.

BACCOUCHE E LA PISTA LIBICA

Il 3 maggio 1992, dodici anni dopo la strage, nel 1992, l'ambasciata del Cairo informa il ministero degli Esteri che il giudice Rosario Priore ha chiesto e ottenuto che venga interrogato dagli egiziani l'ex primo ministro libico Abdel Hamid Baccouch. Quest'ultimo conferma che «il bombardamento dell'aereo dell'Itavia» è opera «di un aereo libico per ordine diretto di Gheddafi». Secondo Baccouch, «il presidente libico, da lui considerato elemento mentalmente squilibrato avrebbe personalmente diretto una serie di attentati terroristici di cui la strage di Ustica rappresenta solo un episodio anti-italiano organizzato come reazione all'azione italiana di garanzia della neutralità di Malta che annullava il controllo esclusivo da lui tentato sul primo ministro maltese Dom Mintoff».

LA CONFUSIONE SUI ROTTAMI

L'ambasciatore di Tripoli, Alessandro Quaroni, invia decine di telex classificati "segreto" ricostruendo nei dettagli l'escalation delle versioni libiche prima sull'abbattimento dell'Itavia, poi sul misterioso incidente del Mig libico schiantatosi sui monti della Sila in quei giorni. Ecco una sintesi delle sue relazioni top secret. Per la verità ufficiale, scrive Quaroni, l'aereo è caduto un mese dopo la strage di Ustica, a luglio. Ma dai do-

cumenti ora disponibili emerge con tutta evidenza quanta disponibilità e fretta le autorità italiane abbiano messo nello sbarazzarsi del corpo del pilota, reclamato dai libici che sostengono trattarsi di un aviatore esperto rimasto vittima di un improvviso malore che lo avrebbe portato fuori rotta. Il carteggio custodito e coperto finora da massima segretezza è tutto un susseguirsi di raccomandazioni alla «sollecitudine» e di inviti ad assecondare la richiesta dei libici di una propria commissione ispettiva che viene accolta in Italia e dalla quale si riceverà poi la verità su quell'incidente.

IL GIALLO DEI VOLI

In un inedito e scottante "Memorandum" del 2000 redatto dai consiglieri diplomatici della Farnesina e dall'*intelligence*, c'è tutta la storia delle relazioni tra i nostri governi e quelli del resto del mondo. I presidenti del Consiglio Massimo D'Alema e Giuliano Amato, in particolare, si rivolgono alle più alte autorità francesi, americane e libiche per chiedere di fare luce sulla strage. Buona parte del documento è dedicato al balletto di verità e smentite circa l'esistenza di una intensa attività di traffico militare nel Tirreno nella notte del 27 giugno 1980.

LE RESISTENZE DEGLI USA

È ancora il "Memorandum" a ricostruire la cronistoria delle bugie e delle mezze verità degli Usa. In un documento del 3 luglio 1980, infatti, gli americani affermavano che «nell'area dell'incidente non vi era alcuna nave né aereo statunitense, ivi compresi quelli della sesta flotta». Risulta al contrario non solo il movimento di aerei americani ma anche di altri non identificati perché privi di sigla ma decollati da portaerei americani o francesi. Gli Usa, tuttavia, continueranno a sostenere il fermo diniego anche negli anni successivi, anche di fronte all'evidenza fino a negare l'esistenza di registrazioni radar. A smentirli era però il comandante della loro portaerei Saratoga che sosteneva di aver notato «un traffico aereo molto sostenuto nell'area di Napoli soprattutto in quella meridionale: sul radar abbiamo visto passare molti aerei».

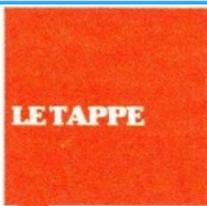
IL MISTERO DEL CASCO

Una informativa declassificata della Farnesina inviata al ministro degli Esteri, rivela che un casco con la scritta John Drake, ritrovato in mare, vicino al luogo in cui precipitò il Dc 9, era da attribuire a un pilota americano che, decollato da un mezzo navale, aveva dovuto lanciarsi in mare «qualche tempo» prima dell'incidente di Ustica. Il casco era finito all'aeroporto palermitano di Boccadifalco insieme con altri reperti ripescati in mare a Ustica. Ma è sorprendente quel che accadde dopo: il casco seguì gli altri reperti quando furono trasferiti da Palermo a Napoli «ma è andato smarrito o con più probabilità è stato fatto sparire».

L'ITALIA E IL COLONNELLO

A febbraio del 1980, di fronte alle autorità nordafricane che premono per una visita in Italia di Gheddafi, il ministero degli Esteri frena, imbarazzato. Tuttavia sono passi felpati e dinieghi attendisti per non urtare la suscettibilità del Colonnello. L'allora ministro degli Esteri Franco Malfatti raccomanda «prudenza» ai diplomatici che trattano con i libici.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA TRAGEDIA

Era il 27 giugno del 1980 quando il Dc-9 della Itavia si squarciò in volo e cadde nel mare di Ustica. Nell'incidente morirono tutti gli 81 occupanti dell'aereo



IL PRIMO PROCESSO

L'istruttoria del giudice Priore: autori non identificati, ipotesi "atto di guerra". Nel 2007 la Cassazione assolve 4 generali dall'accusa di depistaggio



LA NUOVA INCHIESTA

Nel 2007 si apre a Roma una nuova inchiesta dopo che l'ex presidente Cossiga aveva detto che il Dc9 era stato abbattuto da un missile "a risonanza" francese



IL PROCESSO CIVILE

Nel gennaio del 2013 la Cassazione condanna il ministero dell'Interno e dei Trasporti a risarcire i familiari delle vittime. Tesi: missile o collisione tra aerei

«Ustica, fare ogni sforzo per accertare la verità»

L'appello a 34 anni dalla strage

Trentaquattro anni dopo la strage di Ustica, nella quale morirono 81 persone, il capo dello Stato Giorgio Napolitano ha inviato alla presidente dell'Associazione parenti delle vittime Daria Bonfietti (con lui nella foto Ansa) un messaggio sollecitando «ogni sforzo, anche sul piano internazionale» perché «si giunga all'accertamento della verità». Fratelli d'Italia chiede l'istituzione di una commissione di inchiesta.



LA SVOLTA A 34 ANNI DALLA TRAGEDIA. IL PRESIDENTE NAPOLITANO: «OGNI SFORZO POSSIBILE PER CERCARE LA VERITÀ»

Strage di Ustica, la Francia collabora. Interrogati i suoi militari

ANNIVERSARIO E SORPRESE

«Caccia transalpini erano in volo fino a tarda sera sul Mediterraneo»

ROMA

IL TRENTAQUATTRESIMO anniversario della strage di Ustica, 81 morti per l'esplosione in volo del Dc 9 Itavia decollato da Bologna e diretto a Palermo, potrebbe passare alla storia come quello caratterizzato dallo sgonfiamento del «muro di gomma» opposto finora dalla Francia ai quesiti più penetranti delle autorità italiane sui movimenti della flotta e dell'aeronautica di Parigi nella serata del 27 giugno 1980. Perché se è vero che dalle fonti ufficiali d'Oltralpe e dalla Procura di Roma arriva un secco «no comment» sulla nuova tornata dell'attività investigativa a un anno dall'ultima risposta (tardiva e parziale) all'ennesima rogatoria internazionale inoltrata dall'Italia, è anche vero che nessuno ha smentito la notizia secondo cui una decina di ex militari in servizio nella base di Solenzara, in Corsica, avrebbero risposto alle domande del procuratore aggiunto Maria Monteleone e del pm Erminio Amelio.

Cioè ai titolari dello «stralcio» d'inchiesta aperto nel 2007 dopo le dichiarazioni dell'ex presidente della Repubblica Francesco Cossiga sullo «zampino» francese nell'intercettazione fallita dell'aereo libico che doveva portare il raïs Gheddafi a Belgrado. E ieri tanto il Capo dello Stato, Giorgio Napolitano, quanto il Guardasigilli, Andrea Orlando, in messaggi rivolti alla presidente dei familiari delle vittime, Daria Bonfietti, hanno sottoli-

neato «la tenace sollecitazione a compiere ogni ulteriore sforzo possibile, anche sul piano internazionale» per ricostruire quello che avvenne.

Le informazioni raccolte dai magistrati romani confermerebbero quanto sostenuto in tutti questi anni da alcuni testimoni (fra i quali l'ex generale dei carabinieri Nicolò Bozzo in vacanza sull'isola e il pilota di un volo di linea Ati) e cioè che i caccia francesi provenienti da una portaerei e atterrati nella base di Solenzara intorno alle 17, quindi quattro ore prima dell'esplosione del Dc 9 Itavia, quella tragica sera non erano stati gli ultimi velivoli dell'Armée de l'air a solcare il cielo del Tirreno meridionale. Altri aerei militari avrebbero volato invece fino a tarda sera.

E QUESTA ammissione torna a sovrapporsi, anche se a distanza di anni dalla conclusione del processo sugli ostacoli frapposti all'accertamento della verità, con l'analisi dei tabulati del centro radar di Poggio Ballone (Grosseto), che mostravano le tracce di due apparecchi in volo verso Ustica «in orari compatibili» con il momento della tragedia.

B. Rug.



Militari e dipendenti Itavia Su Ustica nuovi testimoni

- L'Istituto Parri ha iniziato a raccogliere in video ricordi della strage
- L'ex tecnico: «Aereo perfetto, diedi subito i documenti alla magistratura»

Già una decina intervistati per l'Archivio dell'Associazione parenti delle vittime

Napolitano: «Occorre ogni sforzo possibile per la verità, anche sul piano internazionale»

BOLOGNA

«Sono testimonianze sofferte, intime. Ma anche molto significative, come quella del dipendente Itavia che ci fa capire come l'ipotesi del cedimento strutturale del Dc 9 nel cileo sopra Ustica non avrebbe mai dovuto neanche essere presa in considerazione. Già dalle prime ore anche a Bologna c'erano tutti gli elementi per capirlo». Per capire cioè che il 27 giugno 80 fu un missile a fare strage di 81 civili. Un missile peraltro ancora senza nazionalità, anche se ora si aprono scenari nuovi dopo che la Francia ha dato il via libera alla rogatoria per interrogare alcuni militari della base corsa di Solenzara, come anticipato mercoledì da l'Unità.

Quando all'Istituto storico per la Resistenza Parri hanno deciso di dare corpo alla nuova idea dell'Associazione parenti vittime della strage di Ustica - realizzare video interviste sui primi giorni successivi all'abbattimento del volo Bologna Palermo - «nessuno di noi cercava la pistola fumante» assicura Andrea Benetti, insieme a Daria Bonfietti motore dell'Associazione e del suo tenace lavoro per la memoria della strage. E però già la prima decina di racconti di chi tra giovedì e ieri ha bussato al portone di via S. Isaia porta novità importanti, disegna un quadro chiaro. La speranza dell'Associazione è che altre voci si agguantano per raccontare «dal basso» un pezzo di storia - «uno degli episodi più inquietanti della nostra vita nazionale», l'ha definito ieri il presidente Giorgio Napolitano in occasione del 34° anniversario della strage.

«Sì, ci hanno contattato anche dei militari». Il tam tam sulla nuova iniziativa è partito in sordina «solo qualche giorno fa - precisa il direttore del Parri Luca

Alessandrini -, dunque non era scontato che ci fosse già una risposta di questo tipo». Per ora si sono presentati parenti delle vittime, figli e fratelli, da Palermo, Roma, Padova e Bologna. E due ex dipendenti dell'Itavia, la compagnia aerea dell'imprenditore Davanzali poi rovinata dalla falsa tesi di un incidente dovuto a problemi del mezzo. Uno di loro fissa la videocamera e ricorda quel 27 giugno del 1980 quando toccò proprio a lui adoperarsi per tranquillizzare alcuni passeggeri del Dc 9 in partenza da Bologna per Palermo, persone spaventate perché al primo volo. Li aveva rassicurati lodando l'efficienza del mezzo e la bravura dell'equipaggio.

Sono i punti su cui si concentra anche l'altra testimonianza interna alla ex compagnia. Un resoconto più tecnico, sulla preparazione dell'aereo in vista del decollo e su tutte le comunicazioni con Palermo: il mezzo, precisa, «aveva superato tutti i controlli possibili e immaginabili» proprio nell'ultimo mese. L'ex dipendente di stanza a Bologna ricorda poi «perfettamente», la competenza dell'equipaggio del Dc 9 poi inabissatosi nel mare di Ustica, uno dei migliori, dei più preparati e prudenti. Il pilota in particolare era talmente attento e scrupoloso che avrebbe segnalato anche una lampadina fuori posto. E per tutti questi motivi che entrambi fin dall'inizio non hanno dubbi, a far sparire il Dc 9 dai radar è stato «un evento esterno».

Il «tecnico» aggiunge un particolare non secondario: di tutta la documentazione sui controlli passati regolarmente dal Dc 9 lui fornisce copia alla magistratura già il giorno dopo la strage. Non solo: sempre nei giorni immediatamente successivi, qualcuno da Ciampino gli fa vedere il tracciato che poi sarebbe rimasto l'unico documento dell'Areonati-

ca sulla strage. I due dipendenti insomma hanno da subito la certezza che non si è trattato di un incidente, e ricordano la loro perplessità per il fatto che per tanto tempo si discutesse di questo.

Le parole dei primi parenti che si sono fatti avanti restituiscono invece lo smarrimento iniziale. Il malessere per quella definizione di aereo «disperso» che non dà subito loro la dimensione della tragedia. Il dolore, che «34 anni dopo fa sentire loro l'urgenza di parlare, direi quasi la necessità», nota Alessandrini. Anche per questo le video interviste saranno accessibili come ogni altro materiale dell'archivio dell'Associazione presso il Parri, ma comunque su richiesta, senza una pubblicazione on line.

Difficile del resto trovare pace quando «c'è ancora bisogno di verità», come ha ripetuto Bonfietti ieri alla commemorazione a Bologna. Un bisogno sostenuto dal Capo dello Stato nel suo messaggio all'Associazione: «Comprendo e condivido il rammarico per la mancanza di una esauriente ricostruzione delle responsabilità, occorre ogni sforzo possibile, anche sul piano internazionale». Bonfietti e il sindaco di Bologna Virginio Merola rilanciano: «Il semestre di presidenza Ue è una chance storica, Ustica ne diventi un tema». Il Guardasigilli Andrea Orlando assicura: «La ricerca della verità è un dovere morale, seguirò gli sviluppi con attenzione».



Forse uno spiraglio su Ustica. E tutte le altre stragi?

smemorati
e dintorni

di Tiziano Resca

La decisione in sé non è clamorosa e probabilmente neppure produrrà quegli effetti nei quali oggi è comunque lecito confidare. Ma il fatto che dalla Francia sia arrivato un sì alla richiesta di collaborare all'inchiesta sulla strage di Ustica qualche attenzione la merita.

Per i più giovani e non solo: Ustica è uno di quei terribili buchi neri che incupiscono la storia del nostro Paese tra la fine degli anni Sessanta e l'inizio degli Ottanta. Gli anni del terrorismo, per ora né troppo lontani né troppo vicini, quindi a cavallo tra cronaca e storia, ma uniti dal filo di misteri irrisolti. Gli anni delle stragi dimenticate, senza colpevoli. Per restare a Ustica: sui cieli dell'isola il 27 giugno 1980 qualcosa schiantò un Dc9 che volava da Bologna a Palermo con 81 persone a bordo. Una bomba, un missile... un cedimento strutturale, una collisione con un aereo militare... una misteriosa battaglia aerea nella quale il Dc9 si trovò coinvolto per caso... E poi depistaggi, complicità, silenzi, deviazioni, ombre di ogni tipo. Tutto quanto di peggio si può immaginare è affiorato nelle mille inchieste su quella tragedia. L'anno scorso la Cassazione ha stabilito che fu un missile. E a questo punto si inserisce la nuova disponibilità francese: Parigi potrebbe dire cose importanti sui movimenti dei suoi caccia in volo quel giorno sul Mediterraneo. Insomma, se missile fu, chi e perché lo lanciò?

Quando ripercorriamo quegli anni, ci perdiamo in un labirinto di interrogativi e di i-

potesi che si smentiscono l'una con l'altra. Piazza Fontana a Milano, con le sue 17 vittime, il primo colpo di quella che sarebbe diventata la strategia della tensione, delle deviazioni e delle inchieste strane. La bomba sul treno Italicus, nel Bolognese: fra poco più di un mese saranno quarant'anni. In un succedersi di processi e assoluzioni, quei 12 morti e quella cinquantina di feriti non hanno mai avuto giustizia. Probabilmente mai l'avranno.

E piazza della Loggia a Brescia, quarant'anni e un mese fa, 8 morti e 100 feriti durante una manifestazione sindacale. Arrivati all'undicesimo processo, lo scorso febbraio la Cassazione ha detto che va annullata l'assoluzione di due imputati. Avanti verso l'ennesimo dibattimento, il dodicesimo. Chissà se e quando finirà.

E chissà se servirà a togliere un po' di polvere uno dei tanti recenti annunci del premier Renzi: via il segreto di Stato per quei documenti blindati negli archivi dei Palazzi e che contengono chissà quali rivelazioni sulle atrocità del terrorismo. Una sorta di operazione trasparenza che certamente – su questo non possono esserci dubbi – non porterà al ritrovamento della pistola fumante che possa inchiodare mandanti ed esecutori degli anni di sangue. Ma che potrebbe forse essere utile alla ricerca storica per meglio rileggere il clima e i legami oscuri che a quel sangue portarono.

Di quella stagione – e di quella immediatamente successiva, quando la mafia affiancò il terrorismo nel colpire lo Stato – di quella stagione chi ha qualche anno in più porta indelebili il ricordo e gli orrori. Saperne qualcosa in più... chissà se c'è ancora tempo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



“La verità su Ustica era chiara da subito, ci son voluti 34 anni per farla riemergere”

La cerimonia e l'appello della Bonfietti
Napolitano: “Faremo la nostra parte”
Merola a Renzi: “Abbiamo diritto di sapere”

“Solo la magistratura può scrivere l'ultima pagina con il contributo dei paesi amici e alleati”

CATERINA GIUSBERTI

UNA verità «evidente all'indomani della tragedia, poi sprofondata nel silenzio e nella mistificazione per decenni, e infine riemersa, timidamente, pezzo dopo pezzo». C'è l'eco delle nuove ammissioni francesi (la presenza in zona di aerei da guerra quando il Dc-9 Itavia fu abbattuto e sprofondò quattromila metri sotto al mare insieme ai suoi 81 passeggeri) nelle parole che la presidente dell'Associazione familiari delle vittime Daria Bonfietti ha rivolto ieri al consiglio comunale nel 34esimo anniversario della strage di Ustica. «La storia di una verità ben evidente già dai radar di Ciampino, poi celata e fatta sprofondare, faticosamente ricomposta, fatta riemergere in tutta la sua crudezza. Per questo c'è particolarmente caro il Museo per la Memoria di Ustica che qui abbiamo realizzato, perché in quel relitto vediamo il simbolo della nostra battaglia».

Una battaglia alla quale è vicino anche il presidente della Repubblica Giorgio Napolitano, che ieri ha sottolineato l'importanza di «compiere ogni sforzo possibile, anche sul piano internazionale, per giungere ad un'esauritiva ricostruzione di quello che avvenne nei cieli di Ustica», assicurando l'impegno di tutte le istituzioni. «Comprendo e

condivido - ha scandito - il rammarico per la mancanza di una ricostruzione della dinamica e delle responsabilità di quel tragico fatto, nonostante i lunghi anni di indagini e i processi. Una ricostruzione cui dovranno partecipare, questo l'invito al premier Renzi del sindaco Virginio Merola e della presidente Bonfietti, anche gli altri Stati europei, approfittando anche del semestre di presidenza italiana Ue. «Abbiamo il diritto di sapere chi e perché ha provocato l'abbattimento del Dc-9. È importante anche per la comune storia e la comune unità europea. Il governo Renzi ha dato un segnale di forte attenzione sul tema delle stragi e spero che questo possa portare alle risposte che abbiamo diritto di avere», ha detto il sindaco. Mentre la presidente della Camera Laura Boldrini ha sottolineato l'importanza di sottoscrivere la convenzione europea all'assistenza giudiziaria in materia penale, per dare ulteriori strumenti alla magistratura. E la Bonfietti: «Solo la magistratura può scrivere l'ultima pagina, delineare le responsabilità nel cielo, ma può farlo con il contributo delle informazioni che vengono da stati amici e alleati. Fino ad ora questa collaborazione non è stata esauriente. Le recenti rivelazioni francesi sono solo la prova che ci avevano detto bugie».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Bertocchi
 50% DI SCONTO SU TUTTI I capi di abbigliamento
VI ASPETTA
 50% DI SCONTO SU TUTTI I capi di abbigliamento
 50% DI SCONTO SU TUTTI I capi di abbigliamento

Il 34esimo anniversario Il sindaco: «Manca la pienezza della verità». Bonfietti: «Collaborino anche Usa e Libia»

Ustica, ultima chiamata: appello di Merola a Renzi

Il messaggio di Napolitano e le rivelazioni francesi: «Si faccia ogni sforzo»



La presidente dei familiari
I militari francesi quella notte lavoravano ma non si sa il perché del silenzio tenuto in questi anni

L'appello (e il rammarico) del capo dello Stato Giorgio Napolitano per la verità ancora mancante e quello del sindaco Virginio Merola al premier Matteo Renzi affinché, nell'occasione del semestre europeo, pretenda dagli altri Stati europei, Francia in primis, di contribuire a scrivere l'ultima pagina sulla tragedia di Ustica.

Il 34esimo anniversario dalla strage che inghiottì le vite di 81 innocenti si è aperto all'insegna della speranza, quella di riuscire finalmente ad affiancare la verità storica a quella giudiziaria. Se Napolitano nel messaggio inviato all'Associazione dei familiari delle vittime ha auspicato che si compia «ogni ulteriore sforzo possibile, anche sul piano internazionale, per giungere ad una esaustiva ricostruzione di quello che avvenne nei cieli di Ustica», Merola ha parlato di chance storica e ha incalzato il governo Renzi che pure «ha dato un segnale di forte attenzione sul tema delle stragi» a pretendere fino in fondo la verità. «Sappiamo che fu un missile ad abbattere il Dc9 Itavia in un'azione di guerra. Abbiamo faticato e lottato contro l'omertà e i tentativi di depistaggio, ma manca ancora la pienezza della verità».

Una richiesta ribadita ieri in consiglio comunale dalla presidente dell'Associazione dei parenti delle vittime Daria Bonfietti che ha chiesto a Renzi di battere i pugni in Europa: «La verità su Ustica era presente già dal mattino dopo ma ci è stata sottratta. Solo la magistratura può scrivere l'ultima pagina, delinearne le responsabilità nel

cielo, ma può farlo con il contributo delle informazioni che vengono da stati amici e alleati. Fino ad ora questa collaborazione non è stata esauriente, e allora è la politica estera del nostro Paese che deve diventare protagonista. Finora ci sono stati troppi ritardi».

Le rivelazioni raccolte recentemente dalla Procura di Roma sull'attività degli aerei francesi nel giorno della tragedia e fino a sera, una circostanza sempre negata finora, costituiscono il punto di partenza per arrivare alla verità. E per Bonfietti sono la prova delle tante bugie raccontate: «Da tempo i pm romani stanno interrogando i militari che stavano a Solenzara, la base militare francese in Corsica che non chiudeva alle 17 come affermato per anni. Questi militari dicono tranquillamente che quella notte lavoravano, però non si sa cosa facevano e quale era l'ordine e la consegna del silenzio che hanno tenuto per tutti questi anni».

Lo stesso lavoro di impulso e stimolo sugli Stati coinvolti, la presidente se l'aspetta sul versante libico e americano. Altro capitolo è infatti quello che riguarda le mancate risposte di Abdessalam Jallud, all'epoca numero due di Muammar Gheddafi, e gli archivi libici che sarebbero finiti in mano ai servizi segreti inglesi. «Jallud nel 1980 era il braccio destro di Gheddafi, e forse oggi è in Italia. I magistrati hanno testimonianze in cui ha più volte rivendicato che era l'aereo libico di Gheddafi il deputato ad essere

abbattuto quella notte. L'ha detto mille volte lui, l'ha detto Gheddafi. Negarlo è veramente squallido, come accettare queste risposte».

Anche la presidente della Camera Laura Boldrini ha inviato un messaggio al consiglio comunale comunicando che «le commissioni Giustizia e Affari esteri hanno iniziato l'esame dei progetti di legge per la ratifica da parte dell'Italia della Convenzione europea relativa all'assistenza giudiziaria in materia penale, che ha ostacolato le rogatorie internazionali».

L'unico fuori dal coro, ma non è una novità, è il senatore Ncd Carlo Giovanardi secondo cui «si continua a mistificare la vera causa dell'abbattimento del Dc9 provocato dall'esplosione di una bomba nella toilette di bordo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ustica, luce sulla strage ora la Francia collabora “Via il segreto di Stato”

I magistrati italiani hanno potuto interrogare i militari d'oltralpe
Si sgretola il muro di silenzi sulla guerra nei cieli di 34 anni fa

Fatti passi avanti sul movimento dei caccia decollati quella sera da una base in Corsica

ROMA. Dopo 34 anni la Francia ha deciso a sorpresa di collaborare all'inchiesta sulla strage di Ustica. E le prime ammissioni fatte da alcuni ex militari dell'Armée de l'air ai pubblici ministeri di Roma — stando a quanto trapela da fonti di stampa — sbugiardano quella che è stata fino ad oggi la versione ufficiale di Parigi sui fatti del 27 giugno 1980. Le informazioni raccolte dal procuratore aggiunto Maria Monteleone e dal sostituto Ermínio Amelio dimostrerebbero che i famosi caccia francesi della base di Solenzara in Corsica non tornarono a terra intorno alle 17, cioè quattro ore prima dell'esplosione del Dc9 Itavia. Volarono invece fino a tarda sera.

La questione non è esattamente un dettaglio, visto che tra le ipotesi più accreditate per spiegare perché l'aereo civile si inabissò con i suoi 81 passeggeri tra le isole di Ponza e Ustica, c'è appunto quella che possa essere stato abbattuto da un caccia francese. Da fonti governative d'Oltralpe, e dalla procura di Roma, arriva un secco «no comment» sull'attività investigativa in corso. Ma nessuno ha smentito la notizia che una decina di ex militari della base di Solenzara siano stati ascoltati dai pm italiani. I colleghi france-

si sarebbero anche disposti ad aprire gli archivi della Difesa per ricostruire i movimenti di cacciabombardieri e unità navali nel mar Tirreno, la notte dell'incidente.

La svolta è di quelle di un certo peso per il proseguo delle indagini e non può che essere stata decisa dai massimi livelli politici. Il governo del presidente

Francois Holland aveva già mostrato una nuova sensibilità verso l'Italia sulla strage di Ustica, quando l'anno scorso aveva risposto a una rogatoria della procura di Roma trasmessa nel 2011. Parigi ammise che la Foch e la Clemenceau, due portaerei, incrociavano il Mediterraneo in quel periodo, seppure in giorni diversi da quello della strage. Una risposta parziale, ma comunque un segnale positivo.

Ai pm romani interessa, in particolare, ricostruire il traffico aereo, capire se era in corso o no un'esercitazione militare, capire se c'erano navi nell'area di mare in cui è precipitato il Dc9. Un punto, questo, che è diventato di «notevole interesse investigativo» dopo la testimonianza di un pilota dell'Ati raccolta per caso un anno fa, il quale ha riferito che la sera precedente il disastro sorvolò l'isola notando alcune navi, tra cui appunto una portaerei.

Inizialmente le autorità francesi avevano sostenuto di non poter rintracciare con precisione chi, la notte dell'incidente, fosse in servizio alla base di Solenzara. Ciò aveva portato allo stallo delle indagini, perché gli

indizi e i documenti raccolti conducevano proprio nella direzione dello scenario “da guerra aerea”. I tabulati dei radar di Poggio Ballone, infatti, mostravano le tracce di due apparecchi in volo verso Ustica «in orari compatibili», e la conferma che quei segnali corrispondessero a dei caccia era stata fornita dalla Nato al giudice istruttore Rosario Priore. La nazionalità dei mezzi, però, non è stata mai accertata. E poi c'è la testimonianza del generale dei Carabinieri Antonio Bozzo che quel giorno si trovava in vacanza con la famiglia proprio a Solenzara e sostenne di aver visto decollare gli aerei fino dopo la mezzanotte.

Il primo a parlare della “pista francese” era stato l'ex presidente della Repubblica Francesco Cossiga: nel 2007 mise a verbale che a far esplodere il Dc9 era stato un missile aria-aria lanciato da un caccia partito da una portaerei, nel tentativo di intercettare un aereo libico con a bordo il colonnello Gheddafi. La svolta di Parigi potrebbe finalmente portare alla luce la verità su quel 27 giugno di trentaquattro anni fa, chiudendo definitivamente nel cassetto l'ipotesi del «cedimento strutturale».

(fa.to.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Indagini Dal processo penale terminato nel 2007 le uniche certezze: nessun missile né una «quasi collisione»

Tra depistaggi, verità negate e balletti mediatici

Luca Rocca

■ Trentaquattro anni di false piste, grandi bugie e verità negate. Quasi sette lustri di «balle mediatiche», teorie inventate, pregiudizi strumentali. Ma sul Dc9 Itavia I-Tigi, esploso in volo il 27 giugno 1980, alle 20.57, nei cieli di Ustica, quello che c'era da sapere, a dispetto dei «professionisti del torbido», lo ha sancito il processo penale conclusosi nel 2007, stabilendo che l'aereo dell'Itavia non è precipitato per una «quasi-collisione» con un caccia militare; che il Dc9 non è stato abbattuto da nessun missile; che i quattro generali dell'Aeronautica processati per aver depistato le indagini sono innocenti.

Tutto quanto avvenuto dopo, la sentenza civile che ha definito la teoria del missile «abbondantemente e congruamente motivata» o l'ultima novità sui caccia francesi decollati quella notte dalla base di Solenzara in Corsica e rimasti in volo fino a tarda sera, e non fino alle 17, come sostenuto finora dalle autorità d'oltralpe, non potrà mai superare le uniche certezze sanzionate dai giudici nel procedimento penale. Certezze che vanno raccontate innanzitutto per il rispetto che si deve e sempre si dovrà ai familiari delle 81 vittime.

La prima. La presenza di aerei militari intorno al Dc9, che sarebbe provata dai plot radar «-12» e «-17», è stata giudicata nel processo «un salto logico non giustificabile» basata solo su «ipotesi e mai una sola certezza». Anche perché, lo sottolinea pure la Cassazione, solo il radar Marconi di Ciampino

rivela quei due plot, mentre «altri radar più moderni e più sensibili di quello indicato e quelli dislocati in altre località, non rilevarono detti plot». La seconda. Il Mig libico precipitato sulla Sila in presunta concomitanza con l'abbattimento del Dc9, circostanza che avallerebbe lo «scenario di guerra» intorno all'aereo civile, è in realtà precipitato il 18 luglio, 21 giorni dopo, come ammesso a denti stretti anche dai pm. Quanto alla portaerei americana Saratoga, da cui sarebbe partito il cacciabombardiere che butta giù il Dc9, era in realtà, come anche in questo caso hanno dovuto riconoscere i pubblici ministeri, attraccata al porto di Napoli. Lo provano le foto del matrimonio di due sposini scattate proprio il 27 giugno 1980. E i caccia non possono decollare da una nave ormeggiata.

La teoria della «quasi-collisione» fra il Dc9 e un velivolo sconosciuto, avallata dal giudice istruttore del caso Ustica, Rosario Priore, è poi scientificamente indimostrabile e non ha precedenti nella storia dell'incidentistica mondiale.

Crollate anche le affascinanti tesi, mai provate, sulle cosiddette «morti sospette» di alcuni testimoni uccisi perché sapevano troppo. E se è vero che nessun giudice ha mai stabilito che l'aereo dell'Itavia è precipitato dopo la deflagrazione di una bomba a bordo, è altrettanto vero che è stato un pm, nella sua requisitoria, ad affermare che «l'esplosione all'interno dell'aereo, in zona non determinabile, di un ordigno, è dunque la causa della perdita del Dc9 per la quale sono stati individuati i maggiori elementi di riscontro. Certamente invece non vi sono prove dell'impatto di un missile o di una sua testata».



Il commento

Dalla verità su Ustica nasce
una nuova politica estera**Daria Bonfietti**

Presidente Ass. parenti vittime strage di Ustica

NEL XXXIV ANNIVERSARIO DELLA STRAGE DI USTICA IL NOSTRO PENSIERO DEVE ANDARE INNANZITUTTO alle 81 vittime innocenti e nello stesso tempo affermare con determinazione che c'è ancora bisogno di verità. C'è bisogno di scrivere l'ultima pagina, la definitiva.

Per questo sento di rivolgermi direttamente al presidente del Consiglio perché l'impegno per la verità su Ustica diventi un tema dominante della politica estera e perché proprio nel semestre di presidenza Italiana, che sta per cominciare, l'Europa, nel suo complesso e nelle sue istituzioni, comprenda che il confine italiano è il confine dell'intera comunità e che quindi, quella notte, sono stati lesi i diritti di tutti i cittadini europei.

Ustica è la storia di una verità immediatamente comprensibile già dai tracciati radar di Ciampino e dalle telefonate nei siti militari di quella stessa notte, ma fatta scomparire, inabissata come il relitto, sottratta, prima con la grande menzogna di un cedimento strutturale in un cielo che si afferma completamente sgombro, poi con una vergognosa catena di falsità, soppressione di prove, depistaggi, false informazioni, occultamenti e distruzioni di documenti.

Dopo tanti anni di impegno civile dell'Associazione dei Parenti delle Vittime della Strage di Ustica, dopo una straordinaria mobilitazione che ha visto coinvolti la società civile, il mondo della cultura, dell'arte e dello spettacolo, esponenti prestigiosi della politica, possiamo ben dire di aver conquistato la verità.

La magistratura, pur con un percorso lungo e pieno di ostacoli, con le sentenze definitive della Cassazione, ha definitivamente affermato: il DC9 Itavia è stato abbattuto e i ministeri dei Trasporti e della Difesa sono responsabili, l'uno per non aver saputo difendere la vita di innocenti cittadini, l'altro, perché i comportamenti di tanti militari hanno ostacolato in ogni modo il raggiungimento della verità.

Ma da oggi l'impegno deve essere quello di creare le condizioni per poterla scrivere tutta la verità, ci vogliono anche i responsabili materiali e lo scenario nel quale ha potuto verificarsi l'abbattimento di un aereo civile in tempo di pace.

In concreto questo significa fare in modo che abbia-

no successo le indagini che sta svolgendo la Procura della Repubblica di Roma per delineare il quadro preciso degli aerei in volo sul Tirreno e la dislocazione di altri «mezzi» militari (ad esempio portaerei) che possono aver avuto un ruolo determinante nell'accaduto. Ma la momento-al di là di una qualche disponibilità francese - si deve denunciare che non hanno avuto la minima risposta le rogatorie rivolte ad altri Stati.

Si tratta, tra gli altri, degli Stati Uniti, che avevano ad esempio in volo nella zona della tragedia un aereo speciale proprio per i rilevamenti radar, del Belgio che aveva aerei in esercitazione in quei giorni nella zona e della Libia, da sempre collegata alla tragedia.

È chiaro che per le sue indagini la Magistratura italiana può avvalersi soltanto di rogatorie internazionali la cui «forza» deve essere affidata alla determinazione della politica estera del governo. E bisogna prendere atto che fino ad ora non sono stati adeguati né l'impegno degli esecutivi italiani nel chiedere né la disponibilità alla collaborazione degli altri Stati.

È questo cambiamento che chiedo al presidente Renzi e alla politica tutta. Prendo atto che su interessamento della presidente Boldrini in questi giorni alla Camera fa passi importanti il provvedimento presentato dagli onorevoli Verini - Amendola e Migliore per la ratifica della Convenzione europea per la collaborazione in materia giudiziaria del 2000. Ma ci vuole davvero un diverso impegno e al Presidente Renzi, che ha messo in atto una apprezzabile iniziativa per la trasparenza sui documenti riguardanti le stragi nel nostro Paese, voglio chiedere un impegno particolare perché sulla strage di Ustica, sulla quale ripeto è in atto un'inchiesta giudiziaria, sia fatto da subito ogni sforzo, per la disponibilità di ogni genere di documentazione in giacenza presso Ministeri e altre Istituzioni dello Stato.

Oggi, mi sento di dire, la verità sulle cause della tragedia è conquistata, ma l'ultima pagina può scriverla la magistratura soltanto con l'aiuto forte e determinato del governo. Ed è quello che chiediamo.



VERITÀ SOMMERSE

Ustica, finalmente Hollande toglie il segreto militare

A 34 ANNI DALLA STRAGE DEL DC9, LA FRANCIA
AMMETTE: "QUELLA SERA, NOSTRI CACCIA IN VOLO"

Una svolta, nell'inchiesta sulla strage di Ustica. Una svolta, se sarà confermata, che cade a 34 anni esatti dall'abbattimento del Dc9 Itavia, inabissatosi con 81 persone a bordo il 27 giugno '80. Secondo quanto scrive l'*Huffington Post*, è caduto il "muro di gomma" francese, che aveva finora resistito a ogni domanda e reso vana la ricerca della verità. Parigi era sempre stata molto meno collaborativa di Washington, offrendo irritazione e silenzio in risposta agli interrogativi italiani. Ora, invece, la Francia avrebbe finalmente deciso di collaborare all'inchiesta. E alcuni ex militari avrebbero ammesso, per la prima volta, davanti a magistrati italiani, che quella sera alcuni caccia di stanza alla base di Solenzara in Corsica, sospettati di essere coinvolti nell'abbattimento del DC9, volarono fino a tarda ora. Non sarebbe un'ammissione di colpa, ma sarebbe una smentita della versione che Parigi aveva finora accreditato, secondo cui la base corsa chiuse quel giorno alle 17, cioè ben quattro ore prima che l'aereo civile italiano esplodesse nel cielo di Ustica. C'è chi attribuisce il mutato atteggiamento francese a una decisione politica al massimo livello, magari del presidente Hollande.

RESTA però da accertare la portata della notizia ed eventualmente da capire fin dove arriverà la disponibilità di Parigi a collaborare, in questa vicenda segnata da depistaggi e reticenze nazionali e internazionali. Mercoledì, due giorni prima dell'anniversario della strage che cade oggi, due deputati Pd, Walter Verini e Enzo Amendola (capigruppo nelle commissioni Giustizia e Esteri) hanno presentato un'interrogazione al ministro della Giustizia, per sapere "a che punto sono le rogatorie internazionali dell'inchiesta sulla strage che la Procura della Repubblica ha rivolto a Stati amici e alleati e quali iniziative intenda adottare nel caso che alcune rogatorie non ricevano risposte." Il Parlamento non ha ancora ratificato la "Convenzione sull'assistenza giudiziaria in materia penale tra gli Stati dell'Ue", del 2000. La Convenzione semplifica e rende più efficaci le formalità e le procedure delle richieste di assistenza giudiziaria, introducendo forme e tecniche specifiche di collaborazione rafforzata con le autorità giudiziarie degli altri Paesi europei.

G. G.



Bonfietti: «Ora il governo deve pretendere delle risposte»

#iostococonlunita

«Dobbiamo pretendere che ci rispondano». La senatrice Daria Bonfietti insiste su quel verbo. Ora che su Ustica qualcosa si muove a livello internazionale, l'associazione dei familiari delle vittime rilancia con ancora più forza il suo pungolo alla politica, a poche ore dal 34° anniversario di quello «scenario di guerra in tempo di pace» che si consumò la sera del 27 giugno 1980. «Oggi la Francia sta collaborando, davanti a questo chiediamo al governo e al premier - detta la presidente dell'Associazione - di considerare una grave mancanza di dignità nazionale, se non riuscissimo a farci rivelare dai paesi amici e alleati le loro responsabilità. Bisogna chiederlo con più determinazione. Siamo alla vigilia del semestre italiano di presidenza in Europa credo che a lì potremo chiedere con più forza atteggiamenti diversi agli altri paesi».

La determinazione del resto è stata il punto di forza dell'Associazione, di cui anche il presidente della Repubblica ha elogiato la costanza nella ricerca della verità sull'innabissamento di un aereo civile nel mare di Ustica. Ma appunto «c'è an-

cora bisogno di verità - spiega Bonfietti -, sappiamo quello che è successo ma mancano autori e responsabili della strage, mancano le "targhe" degli aerei» coinvolti quella sera in una battaglia nei cieli italiani.

E allora si guarda alla Francia che «sta facendo ascoltare il personale di Solenzara, a differenza di quanto sostenuto per anni e cioè che la base chiudeva alle 17 oggi sembra ci siano altre dichiarazioni, abbiamo un coinvolgimento reale della Francia. Sappiamo che Cossiga ha detto che i responsabili del missile che ha colpito il Dc 9 erano i francesi, che volevano abbattere l'aereo su cui viaggiava Gheddafi, anche questo non è da sottovalutare».

Intanto l'Associazione in collaborazione con l'Istituto storico Parri dell'Emilia Romagna lancia la prima raccolta video di testimonianze sulle ore e i giorni successivi al disastro: verranno intervistati (domani e dopo) parenti delle vittime e personale Itavia, ma anche chiunque vorrà farsi avanti per ricostruire «sensazioni, impressioni, informazioni» su quel momento così drammatico della storia italiana, per arricchire l'archivio raccolto presso il Parri.



Ustica, dopo 34 anni la Francia dà risposte

IL CASO

#iostocnlunita

Dalle rogatorie la conferma della presenza di una portaerei americana e di una squadra francese che partecipava alle esercitazioni

#iostocnlunita

Sì, quella notte l'aeroporto Nato di Solenzara, in Corsica, sembrava proprio un alveare impazzito. Caccia intercettori F 104 e Mirage di diverse nazionalità atterravano e decollavano in continuazione: chiamati a svolgere una missione sconosciuta proprio nelle stesse ore in cui il Dc 9 Itavia, volo I-TIGI, partito in ritardo da Bologna e diretto a Palermo con 81 persone a bordo, spariva dai radar e si inabissava nel mare di Ustica. La coincidenza fu rivelata da un testimone, il generale dei carabinieri Nicolò Bozzo, l'uomo che avrebbe descritto dall'interno presenze e deviazioni piduiste nell'Arma, e che il 27 giugno 1980 si trovava in vacanza con la famiglia vicino a quella base operativa.

Trentaquattro anni dopo, ormai accertato che il Dc 9 fu abbattuto nel corso di un'operazione di guerra, un altro piccolo strappo si sarebbe prodotto nel silenzio che per troppo tempo ha avvolto la strage come un pesante sudario istituzionale. Facendo in un primo momento passare il disastro aereo come l'esito di un grave quanto inesistente "cedimento strutturale" del velivolo. Per lacerare quel tessuto i magistrati Erminio Amelio e Maria Monteleone hanno avviato elaborate rogatorie internazionali, cercando di capire di che nazionalità fosse l'aereo militare che quella notte cancellò le vite di 77 pas-

seggeri e 4 membri dell'equipaggio imbarcati sul volo I-TIGI. L'unico Paese a rispondere almeno parzialmente alle richieste dei Pm è stata la Francia, che in un primo tempo ha fornito lumi sulle posizioni di due sue portaerei, la Clemenceu e Foch. Poi il governo d'Oltralpe avrebbe rintracciato una decina di avieri che quella notte erano in servizio a Solenzara. Impossibile sapere, visto il riserbo che avvolge l'indagine, cosa questi abbiano dichiarato ai magistrati italiani, ma la ricostruzione di cosa accadde in Corsica non sarebbe più affidata solo a un testimone attento e competente come Bozzo. Altre voci parlerebbero di una base attiva fino a ore insolite, tanto da togliere il sonno a turisti e residenti. Voci che ora dovrebbero essere confermate risalendo la catena di comando, cioè rintracciando, se dopo tanto tempo sono ancora vivi, anche gli ufficiali superiori.

Fu il presidente emerito Francesco Cossiga, nel 2007, a chiamare pesantemente in causa la Francia. L'ex picconatore mise a verbale che ad abbattere il DC9 con un missile aria-aria «a risonanza e non a impatto» sarebbe stato un caccia decollato da una portaerei francese nel tentativo di intercettare e colpire un aereo libico con a bordo il colonnello Gheddafi. Cossiga si dichiarò scettico sulla possibilità che Parigi battesse un colpo sull'argomento. Ora però quel colpo sarebbe arrivato. In due passaggi. Il primo, oltre un anno fa, con l'ammissione che, seppure in epoca diversa dal 27 giugno 1980, due portaerei francesi incrociavano nel Mediterraneo. La Clemenceu e la Foch, secondo le risposte francesi, quella notte erano nei dintorni o addirittura nel porto di Tolone, quindi molto distanti dalla zona di Ustica. Dal diario di una fregata che di solito scortava i due giganti della flotta, risulterebbe però, proprio nel giugno '80, la partecipazione a una missione di squadra e a un'esercitazione con la portaerei americana Saratoga. Si sa inoltre che tra il 7 e l'8 giugno la Foch era alla fonda in

un porto della Corsica. Questo fornisce un contesto importante e una conferma almeno parziale a un fatto ormai ritenuto assodato; la presenza di una portaerei nella zona in cui il Dc 9 fu abbattuto. La circostanza è dimostrata dai tracciati radar che "fotografano" aerei che decollano e atterrano in mare e da testimonianze di piloti civili che nelle ore precedenti il disastro avevano sorvolato quel tratto di mare.

Ed è proprio questo il punto su cui finora si sono registrate le maggiori resistenze a livello internazionale. La presenza di un aereo Awacs, in pratica un gigantesco radar volante, è sempre stata negata dagli americani, anche se fonti Nato hanno detto che quell'aereo non poteva portare che una targa Usa. Lo stesso dicasi per i movimenti della Saratoga, che secondo Washington era ferma, a radar spenti per non disturbare le frequenze televisive, al largo di Napoli: circostanza abbastanza singolare, viste le tensioni che in quel momento attraversavano il Mediterraneo. Ultimamente gli americani avrebbero offerto all'Italia una sorta di rassegna stampa su Ustica, ma la proposta sarebbe stata garbatamente respinta al mittente. «Di articoli di giornale ne abbiamo molti di più noi», avrebbe commentato uno degli uomini impegnati nelle indagini.

Esito deludente anche dalle rogatorie in Belgio, che oltre trent'anni dopo i fatti rifiuta di rispondere - «per motivi di sicurezza» - alle domande dell'autorità giudiziaria italiana. Eppure ci sarebbero stati anche aerei belgi tra quelli che il 27 giugno '80 decollarono da Solenzara.



Ustica, l'ultima vergogna sugli indennizzi all'Itavia

ROMA, I PM INDAGANO SUI 3 COMMISSARI DELLA EX COMPAGNIA AEREA: AVREBBERO CONCORDATO UN RISARCIMENTO INFERIORE DALLO STATO PER INCASSARE IL COMPENSO

LE SOMME

La cifra da restituire era di 265 milioni
Invece ne sono stati fissati 108,
per poterne lucrare 6
di Marco Lillo

Una patata bollente per il ministro dello sviluppo economico Federica Guidi: i tre commissari dell'Itavia, la procedura di amministrazione straordinaria della compagnia aerea del DC9 abbattuto sui cieli di Ustica nel 1980, sono indagati per abuso di ufficio dalla Procura di Roma. Roberto Serrentino, Andrea Carli e Antonio Guarino sono stati intercettati dalla Squadra Mobile di Roma alla fine del 2013 mentre incontravano i funzionari dei ministeri della Difesa e dello Sviluppo Economico per concordare una bozza di transazione con l'Itavia che riduceva di 150 milioni circa l'importo del risarcimento per Itavia e dall'altro aumentava fino alla cifra di 6 milioni di euro complessivamente il compenso per i tre commissari. Un esborso al quale andavano poi aggiunti 4 milioni di euro per i tre avvocati che avevano curato la causa dell'Itavia contro il Governo. In pratica lo Stato poteva chiudere la contesa di Ustica con la compagnia aerea fallita pagando solo 108 milioni al posto di 265 milioni ma in cambio cedeva una bella fetta ai tre commissari e ai tre avvocati di loro scelta: sei professionisti per 10 milioni. A ottobre la Corte di Appello di Roma ha condannato i ministeri della Difesa e dei Trasporti a pagare un maxi risar-

cimento di 265 milioni di euro alle Aerolinee Itavia Spa (ora in amministrazione straordinaria sotto la guida di Guarino, Carli e Serrentino) per quanto accaduto la notte del 27 giugno 1980 nei cieli di Ustica. Secondo i giudici lo Stato è responsabile di "omessa attività di controllo e sorveglianza della complessa e pericolosa situazione venutasi a creare nei cieli di Ustica". In primo grado, nel 2003, il Tribunale aveva condannato i due ministeri a risarcire 'solo' 108 milioni di euro. La scelta della transazione ha un senso: se la Cassazione confermasse la condanna si profilerebbe un esborso dello Stato in favore dell'Itavia di 265 milioni di euro. Solo che, secondo la Polizia, "i commissari mirano esclusivamente al loro interesse personale non preoccupandosi minimamente degli altri aspetti della procedura". Ai commissari interesserebbe secondo la Squadra Mobile di Roma "non la transazione nel suo complesso ma esclusivamente l'entità dei compensi dei commissari citati". A dicembre la Polizia ha effettuato un sequestro di carte della procedura Itavia e i commissari hanno saputo dell'esistenza dell'indagine. La transazione, già pronta in bozza, è stata così stoppata definitivamente. Ipm Laura Condemi e Vittorio Caporale, si trovano ora in mano un fascicolo delicato nel quale ci sono nomi importanti delle professioni con conoscenze nei palazzi più alti della politica romana, da Palazzo Chigi al CSM. Il proposito della transazione, in sé lecita, non si è realizzato e quindi non si può escludere che alla fine la Procura decida di archiviare tutto. Agli atti restano però le conversazioni degli indagati, registrate nell'ufficio dell'Itavia in via Valadier e al telefono. I tre commissari Itavia, dal

2007 sono Andrea Carli, Antonio Guarino, avvocato con studio a Napoli e il commercialista Roberto Serrentino, presidente del comitato scientifico della Fondazione di Altero Matteoli.

Il giudizio della Polizia su di loro è molto duro: a loro "poco importa se negli ultimi 5 anni della gestione nulla sia stato fatto per la gestione, neanche il calcolo degli interessi dello stato passivo della società. Questi sono solo dettagli. Per quanto conceme gli avvocati di Itavia valga una su tutte la registrazione ambientale del 6 novembre 2013, nella quale si assiste ad una discussione accesa sui compensi spettanti ai legali e dove emerge, in maniera incredibile, come un milione di euro di compenso non basti per aver redatto 30 pagine di relazione!".

I tre avvocati che avrebbero dovuto incassare 4 milioni di euro sono Fabrizio Criscuolo, Giuseppe Alessi e Andrea Az-zaro, al quale volevano lasciare la fetta più piccola, di 'solo' un milione di euro.

Guarino puntava sulla sua conoscenza con Luigi Ferrara, nominato dal Governo Renzi capo del dipartimento dell'Amministrazione generale, del personale ma all'epoca delle intercettazioni, con Enrico Letta, vicecapo gabinetto della Presidenza del Consiglio. Guarino è intercettato nel suo studio mentre - di ritorno da un appuntamento al bar di via Cola di Rienzo con Luigi Ferrara - dice alla sua segretaria Matilde: "fanno le riunioni con Luigi, si vede con il figlio di Napolitano, il figlio del "predidente della Repubblica" e Andrea Zoppini (ex sottosegretario alla giustizia, costretto alle dimissioni perché indagato per frode fiscale nel 2012, professore all'università e autore di un libro sulle Autorità al

tempo della crisi nel 2010, con Giulio Napolitano, secondogenito del presidente Ndr) per condividere le scelte perchè poi alla fine questi decidono”. Luigi Ferrara dice: “Conosco da venti anni Antonio Guarino e conosco anche Zoppini e Napolitano ma non è affatto vero che parlo con loro di nomine”.

Comunque Guarino punta su quella cordata e il 25 settembre Guarino scrive a una sua collaboratrice, Lucia Di Vilio “Ho chiesto a Zoppini se mi può seguire Itavia! Vorrei togliere Azzaro”. Il collegio difensivo può essere cambiato in corsa offrendo su un piatto d'argento all'avvocato Zoppini un incarico.

Scrivo Guarino nel suo sms: 'Più che altro penso che sia la persona giusta di cui avvalersi per intavolare la trattativa con lo STATO”.

Il 23 ottobre 2013 la cimice della Polizia registra l'incontro tra i tre commissari e l'avvocato Pierluigi De Palma, vice segretario generale della Difesa. La transazione sembra a un passo. Si parla già della copertura da parte dello Stato di un esborso di 108 milioni di euro. A De Palma viene un'idea geniale: la copertura con le tasse sulla benzina o sull'alcol o i giochi: “sto facendo fare delle proiezioni sulla copertura finanziaria: un'addizionale o sull'alcool o sui tabacchi piuttosto che sulla benzina”. L'avvocato Antonio Guarino precisa: “Applicando le tariffe delle procedure il compenso per ciascuno di noi sarebbe stato di 1,3 milioni di euro. Nella bozza di transazione avevamo chiesto 2 milioni di euro. Quei 700 mila euro erano un bonus da rischio transazione. L'avvocato Azzaro poi non è stato sostituito con Zoppini. Erano solo chiacchiere in libertà con mie collaboratrici. Non abbiamo mai ricercato una società di investimento”. Anche l'ingegnere Andrea Carli sostiene che “la transazione era una scelta razionale e valida. Lo Stato avrebbe risparmiato. I compensi proposti sono effettivamente elevati ma erano condizionati a una delibera finale del Ministero Sviluppo Economico” .

Priore: iniziativa giusta, ma gli altri Paesi ci devono aiutare

L'INTERVISTA

ALBERTO CUSTODERO

ROMA. «Sono d'accordo con Renzi nel rimettere in attività le inchieste sulle stragi. Ci sono di sicuro delle notizie negli archivi dei nostri "servizi". Ma devono essere sfuggite alla cernita quelli, molto interessanti, conservati dalle *intelligence* estere. In particolare nei Paesi dell'Est». Rosario Priore, giudice istruttore dei più importanti processi sui misteri d'Italia (come Ustica), rivendica a sé il merito di «essere stato il primo a metter piede negli uffici della ex Stasi», i famigerati servizi segreti della ex Germania Est.

Quali documenti ha trovato negli archivi della Stasi?

«C'erano molti e circostanziati riferimenti a due coniugi (lei della ex Ddr), sospettati di aver commesso in Italia una strage con molti morti e feriti. Secondo i miei studi, doveva essere quella di Brescia. Ma la Stasi entra anche nel capitolo Moro».

Come?

«Uno dei loro capi, Markus Wolf, aveva annunciato che avrebbe mediato per la liberazione di Moro. Ma come faceva ad assicurare la liberazione del politico democristiano? Altro caso: sono emersi indizi a carico del terrorista Carlos (Ilich Ramirez Sanchez, ndr), nella strage di Natale del 1984, quando una bomba esplose sul rapido Napoli Milano».

Desecretare i documenti dei servizi italiani, stando ai suoi ragionamenti, sarebbe inutile o quasi?

«Di fronte a questo mondo di carte e documenti all'estero, non vorrei sembrare offensivo, ma mi pare ridicolo il tentativo di chi cerca di dare tutte le responsabilità delle stragi in Italia a qualche ragazzino disperato di destra o di sinistra».

Vera allora la teoria dello "zampino" dei servizi stranieri nelle stragi italiane?

«Dietro le stragi italiane ci sono responsabilità molto gravi di organizzazioni internazionali, di Stati, e anche di molti servizi segreti non italiani».

Pur con queste riserve, salva l'iniziativa di Renzi di rendere pubbliche le carte dei nostri OO??

«Sì, perché potrebbe essere il colpo d'ala ad ulteriori ricerche per raggiungere la verità storica. Ma state in campana con Carlos: forse ha deciso di vuotare il sacco. E di dire finalmente quel che sa su Bologna».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



... PARLA ANDREA PURGATORI ...

«Vedrete, su Ustica ci saranno sorprese»

*Il giornalista
accoglie
positivamente
la nuova scelta
di Renzi: "Così
si volta pagina"*

«**A**spettiamoci delle sorprese». Andrea Purgatori, uno dei giornalisti d'inchiesta che più ha lavorato sullo stragismo in Italia, non vede l'ora di mettere le mani sui documenti desecretati dal governo.

Purgatori, si sta leccando i baffi?

Altroché. Sono sicuro che grazie a questa scelta sarò in grado di accedere a dati che schiuderanno delle verità sui misteri italiani. Primo fra tutti Ustica, quello su cui ho più indagato.

Esclude sia una mossa propagandistica?

Sì. Qualunque cosa si pensi del governo Renzi non si può negare che egli stia tentando di voltare pagina. Anche sui lati oscuri della storia repubblicana. Ma bisogna stare attenti.

A cosa?

Non bisogna farsi troppe illusioni. I documenti a cui avremo accesso non scioglieranno – come per magia – tutti i dubbi sulle stragi. Ciò che aiuteranno a fare è aggiungere altri elementi a un puzzle che in questi anni è stato già composto. Avvalorando alcune piste, escludendone altre, aprendone di nuove.

Secondo lei perché questa decisione è arrivata ora?

La scelta del governo è maturata su suggerimento dei servizi segreti. I quali hanno capito che è ar-

rivato il momento di fare pulizia rispetto ai punti interrogativi del passato. Per un motivo semplice. Ogni volta che i nostri 007 fanno delle cose positive – come quella di salvare la vita a Domenico Quirico – pesa su di loro l'ombra del passato. Adesso hanno deciso di scoprire le carte. E ripartire.

Verranno riaperte delle inchieste giudiziarie?

Questo dipende. Intanto tutto ciò sarà utile a un lavoro di ricostruzione storica e politica. Per far capire in che razza di paese siamo vissuti, con quali limitazioni della sovranità. Poi, certo, se nelle ricerche emergeranno delle nuove prove la magistratura dovrà tenerne conto.

Ma i magistrati non erano già a conoscenza di queste carte?

Ci sono dei documenti che nessuno di loro ha mai cercato. Non per negligenza. Ma perché magari non vi sono mai arrivati. Ci sono carte che sembrano parlare di tutt'altro, ma sapendole metterle in relazione ad altre possono rivelare moltissimo.

Per esempio?

Il dossier libico. Se ci sono le prove di un accordo con l'Italia per i voli dei Mig molte buche nere dell'inchiesta su Ustica si potrebbero riempire.

n.m.



La storia

“Ustica, solo aerei Nato in volo la notte della strage”

L'esercitazione simulata non è mai partita. Sui nostri schermi c'è sempre stata la situazione reale

Chi ha lanciato il missile? E chi vuole che sia stato se in quel momento c'erano solo velivoli amici?

LEONARDO COEN
EMANUELE MIDOLO

CAGLIARI

TRA i grandi misteri d'Italia, quello di Ustica è il più tormentato e affollato di bugie. Cosa davvero successe la notte del 27 giugno 1980 lo sanno in molti, ma tengono le bocche cucite o raccontano fandonie. C'è di mezzo la Nato, tante ragioni di Stato e ci sono le 81 vittime che viaggiavano a bordo di un DC-9 dell'Itavia.

L MARESCIALLO Mario Sar-
du, 62 anni, quella notte era il responsabile del 35esimo GRAM di Marsala, sede del centro militare di controllo radar, nome in codice "Moro". Oggi è pensionato. Ed è arrabbiato con l'Aeronautica per problemi legati a scatti di carriera e ad avanzamenti di grado che non gli sono stati concessi. Ha fatto ricorso al Tar, ma è stato respinto. Stessa sorte col Consiglio di Stato. Ha scritto a Napolitano e al ministro della Difesa. Nessuno gli ha risposto. Per 33 anni non ha mai rilasciato un'intervista. Questa è la prima. Ed è destinata a riaccendere polemiche. Perché il maresciallo spiega come il wargame Synadex, l'esercitazione simulata, non sia mai stata sospesa. Semplicemente perché non andò mai in esecuzione. Ai giudici, invece, i radaristi avevano detto che era stata "attivata". E conferma l'ipotesi che ad abbattere il DC-9 non sia stato un aereo "nemico".

«In quel momento, qualche minuto prima della caduta dell'aereo, tutto il traffico era friendly. Il settore (Martina Franca) ci disse non seguiteli più. Volavano che seguivamo le tracce in penetrazione (quella degli aerei non appartenenti alla Nato, ndr), perché quelle che avevamo identificato erano tutti amici. Quando facevamo l'esercitazione, cosa che accadeva almeno una volta alla settimana, si metteva il nastro Synadex di simulazione di guerra. L'operatore EM Ior era Tozio Sossio. Il simulato partiva alle 9, ma per 20-25 minuti lui non riuscì a mettere la scheda. Poi il settore ci disse "ripas-

siamo in reale". Ma nel frattempo l'aereo era già caduto».

Quindi non siete mai stati in simulato? La Synadex doveva attivarsi alle ore 19 Zulu, cioè alle 21 locali. Alle 21 e 13, quando avete dato lo "stop" non eravate ancora partiti, è così?

«Esatto! Non siamo neanche entrati in simulato. Queste cose le hanno prese tutte sottogamba, non le hanno mai considerate...».

Perché non l'ha mai detto prima?

«Non ce l'hanno mai chiesto! Salvatore Loi era all'identificazione e girava la manopola su simulato o su reale. Ma su reale non poteva più vedere il DC-9 perché era già caduto».

Alle 20 e 59, per essere precisi. E voi stavate preparando la Synadex...

«Esattamente. Quando ci preparammo a passare in simulato gli aerei erano tutti identificati. Tutti amici. Noi eravamo della Difesa, non del traffico aereo. Dovevamo guardare dalla Libia, dalla Tunisia, dai paesi ostili... purtroppo non seguivamo più la traccia del Dc-9 per seguire il simulato».

Ma il sergente Luciano Carico disse che sul sistema fonetico manuale aveva seguito la traccia del Dc-9 e l'aveva vista scomparire dal monitor.

«Quello che ha detto Carico non importa. Quando ci ha chiamato il giudice Borsellino a Marsala, lui e il tenente Avio Giordano, che non erano mai andati a Roma a deporre, parlavano tra di loro in corridoio e io dissi: "Signori miei, stiamo attenti perché voi alle consolle non c'eravate, c'eravamo io e Loi che abbiamo già deposto a Roma"».

Lei questa cosa la fece presente durante il confronto?

«Certo, e il giudice istruttore Vittorio Bucarelli mi minacciò, disse che alzavo troppo la voce e che i carabinieri erano fuori, pronti a portarmi via...».

Quindi l'aereo, da 26 mila piedi, passò a zero. Colpito da un missile, secondo i giudici...

«D'accordo, ma il missile chi l'ha lanciato?».

È quello che le chiediamo, era

lei in servizio la sera della strage.

«Secondo lei chi può essere stato, se quella sera gli altri aerei erano tutti amici? Non certo un nemico...».

Gli aerei militari erano marcati con lo strap, l'etichetta di colore rosso, avevano comunque un'autorizzazione di volo...

«Sissignore. Gli aerei non autorizzati invece, come quelli provenienti dalla Libia, venivano marcati zombi ed erano in giallo, perché considerati non alleati. Li tenevamo d'occhio, mentre gli aerei amici non li guardavamo neanche».

C'erano aerei, in quella zona, la sera del 27 giugno 1980?

«Come dissi all'epoca, un caccia, un aereo militare, è piccolo, a differenza di un aereo civile. Se non si accendono i codici, i famosi IFF/SIF, rischi di non vederlo. Più basso vola, meno possibilità ha di esser visto dal radar. I militari dovevano accendere tutti e tre i codici IFF/SIF 1,2,3; mentre gli aerei civili solo il 3. Se sono friendly, volo basso e non accendo i codici, non vengo visto dal radar. E poi, non sono solo i caccia a lanciare i missili, ma anche le navi... quindi non dirò che non c'erano altri velivoli. C'erano eccome, ma erano tutti friendly».

Facciamo un'ipotesi. Se caccia francesi Mirage, in formazione, partivano da Solenzara, in Corsica e volavano bassi, quante probabilità avevano di vederli?

«Se volavano bassi noi non li vedevamo! Avrebbero consumato il doppio del carburante... come fece quel Mig precipitato in Calabria, ma loro, i francesi, sarebbero potuti rientrare alla base: avrebbero avuto abbastanza autonomia. I libici, no. Poi c'erano gli americani. Quelli di Sigonella o quelli stanziati a Cagliari quando andavano verso la Tunisia o il Marocco, per fare attività anti-sommersibile, volavano bassi e non li vedevamo. Al ritorno, però, si alzavano, volavano più in alto per consumare meno carburante, e a quel punto ci apparivano sul radar. Spesso facevamo decollare i nostri F-104 da Trapani Birgi. Al che loro, sentendo che partivano gli intercettato-

ri, accendevano finalmente i codici. Furbi, gli americani, li accendevano solo all'ultimo...».

E le portaerei?

«Quelle americane che navigavano in mezzo al Mediterraneo ovviamente non le potevamo vedere, se da quelle si alzava in volo uno solo o più velivoli non potevamo saperlo, valeva sempre la storia dell'1+. Erano libere di scorrazzare. Ci avvertivano soltanto dell'eventuale presenza di sommergibili russi. La portaerei di Napoli, però, dubito avesse i radar. Noi eravamo nel pallone, ma non avevamo i radar spenti...».

Che sfortuna, proprio in quei quaranta minuti...

«Gheddafi si salvò nell'86 un giorno che il radar di Marsala era in avaria e il radar di Siracusa in manutenzione, o viceversa, non ricordo bene. Nell'85 aerei israeliani rasero al suolo la caserma dove si diceva fosse Arafat, lo mancarono d'un soffio. Ora, gli israeliani andarono e tomarono indisturbati, proprio in quel momento in cui non potevamo vederli. Qualcosa dovevano sapere. Guarda caso agirono quando entrambi i radar erano in avaria...».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

