

Articoli Selezionati

| | | | | |
|--------------------------------|---------------------------|--|---------------------|----|
| GIUSTIZIA | LA NOTIZIA | LETTERA. SEGRETI DI STATO IO STO CON FICO | TURRI BARBARA | 1 |
| GIUSTIZIA | CORRIERE DELLA SERA | «USTICA, LO STATO PAGHI ITAVIA» | | 2 |
| GIUSTIZIA | LA NOTIZIA | Int. a GIOVANARDI CARLO: GIOVANARDI NON SI ARRENDE LE BOTTE? TUTTE DA DIMOSTRARE | COLARIETI FABRIZIO | 3 |
| PARLAMENTO E ISTITUZIONI | REPUBBLICA BOLOGNA | SULLE STRAGI BENE LE PAROLE, ORA CHIEDIAMO FATTI CONCRETI | BONFETTI DARIA | 5 |
| PARLAMENTO E ISTITUZIONI | REPUBBLICA BOLOGNA | STRAGI, FICO PROMETTE LA DESECRETAZIONE BOLOGNESI: SODDISFATTI | BALDESSARO GIUSEPPE | 6 |
| GIUSTIZIA | CORRIERE DI BOLOGNA | FICO E BONAFEDE A BOLOGNESI «OK SU ATTI E INDENNIZZI» | G.ROT. | 8 |
| GIUSTIZIA | SOLE 24 ORE - IL | LE LACRIME DI BOLOGNA | CALANDRA RAFFAELLA | 9 |
| AFFARI ESTERI | CORRIERE DELLA SERA | «VIA IL SEGRETO DI STATO» LA USTICA FRANCESE E I SILENZI DI 50 ANNI | MONTEFIORI STEFANO | 12 |
| LAVORI PARLAMENTARI | TEMPO | «VIA IL SEGRETO DI STATO». CHE NON C'È | ROCCA LUCA | 13 |
| GIUSTIZIA | IL FATTO QUOTIDIANO | "L'OPERAZIONE ARCHIVI APERTI: DEPISTAGGIO FINALE SULLE STRAGI" | BARBACETTO GIANNI | 14 |
| GIUSTIZIA | IL FATTO QUOTIDIANO | DIRITTO DI REPLICA | BONFIETTI DARIA | 17 |
| PARLAMENTO E ISTITUZIONI | RESTO DEL CARLINO | USTICA, MATTARELLA VUOLE LA VERITÀ «I PAESI ALLEATI COLLABORINO CON NOI» | MORONI FRANCESCO | 18 |
| GIUSTIZIA | AVVENIRE | USTICA. MATTARELLA: ASPETTIAMO LA VERITÀ DAI PAESI AMICI | | 19 |
| GIUSTIZIA | IL FATTO QUOTIDIANO | DC9 USTICA, L'ETERNO RITORNO DELLA (FALSA) BOMBA IN TOILETTE | BARBACETTO GIANNI | 20 |
| GIUSTIZIA | FOGLIO | BORDIN LINE | BORDIN MASSIMO | 21 |
| GIUSTIZIA | RESTO DEL CARLINO BOLOGNA | USTICA, L'APPELLO A PIANTEDOSI | MORONI FRANCESCO | 22 |
| GIUSTIZIA | IL FATTO QUOTIDIANO | USTICA, GIUSTIZIA A DOPPIO BINARIO | TRICARICO LEONARDO | 23 |
| GIUSTIZIA | MANIFESTO | VOGLIAMO LA VERITÀ, NESSUNO CI TRATTI DA SUDDITI | BONFIETTI DARIA | 24 |
| GIUSTIZIA | TEMPO | USTICA, NUOVO ANNIVERSARIO E SOLITE BALLE | ROCCA LUCA | 25 |
| CULTURA, SCIENZA ED ISTRUZIONE | LA VERITA' INSERTO | USTICA TUTTI I NEMICI DELLA VERITÀ | BARESI EUGENIO | 27 |
| GIUSTIZIA | TEMPO | SU USTICA INDAGA PURE LA CORTE DEI CONTI | DI CORRADO VALERIA | 40 |
| GIUSTIZIA | MANIFESTO | DOPO LA CASSAZIONE I MINISTERI DIFESA E TRASPORTI DICANO LA VERITÀ | BONFIETTI DARIA | 41 |
| GIUSTIZIA | CORRIERE DELLA SERA | «USTICA, I MINISTERI RISARCISANO ITAVIA» | | 42 |
| GIUSTIZIA | MESSAGGERO | USTICA, LA CASSAZIONE CONDANNA LO STATO MAXI-RISARCIMENTO IN ARRIVO PER L'ITAVIA | S. F. | 43 |

| | | | | |
|--------------------------------------|------------------------|--|----------------------|----|
| CULTURA, SCIENZA ED ISTRUZIONE | REPUBBLICA VENERDI | LA STORIA D'ITALIA VERA O PRESUNTA | MALTESE CURZIO | 44 |
| GIUSTIZIA | MANIFESTO | USTICA. SULLA STRAGE ANCORA TROPPI SEGRETI | BONFIETTI DARIA | 45 |
| GIUSTIZIA | REPUBBLICA | LA POLEMICA STRAGI, I FAMILIARI DELLE VITTIME "DA 50 ANNI NESSUNA VERITÀ APRITE GLI ARCHIVI" | ZINITI ALESSANDRA | 46 |
| GIUSTIZIA | IL FATTO QUOTIDIANO | STRAGI, LA DESECRETAZIONE ERA UNA BUFALA | LIMITI STEFANIA | 47 |

Segreti di Stato Io sto con Fico

Il presidente Fico ha rotto il silenzio su Ustica. E questa volta ha parlato bene. Ci sono altre scartoffie secrete? Bisogna agire.

Barbara Turri

via Facebook



«Ustica, lo Stato paghi Itavia»

Lo Stato deve risarcire Itavia per il disastro aereo del Dc9 partito da Bologna e caduto al largo di Ustica con 81 persone a bordo il 27 giugno 1980. Ma i 265 milioni fissati dalla Corte d'appello di Roma nel 2013 forse non bastano: va valutato anche il danno subito dalla compagnia aerea per la revoca della concessione di volo e ci vorrà un nuovo appello. Lo ha stabilito la terza sezione civile della Cassazione per la quale i ministeri della Difesa e dei Trasporti avrebbero dovuto adottare misure per evitare il disastro.



Giovanardi non si arrende

Le botte? Tutte da dimostrare

Neanche l'evidenza fa cambiare idea all'ex senatore
"Stando alle perizie il giovane non morì di percosse"

L'intervista

L'ex parlamentare che definì Stefano "tossico e anoressico" non si ravvede
Siamo solo all'inizio aspettiamo la fine

di **FABRIZIO COLARIETI**

"Non c'è nessuna relazione tra le eventuali percosse e la morte di Cucchi. Lo dicono le perizie dei più grandi luminari italiani". Nonostante la clamorosa svolta al processo per la morte di **Stefano Cucchi** (leggi pezzo a pagina 3), l'ex senatore **Carlo Giovanardi**, continua a dubitare che quelle percosse ci siano davvero state. "E-v-e-n-t-u-a-l-i...", scandisce ad alta voce l'ex ministro, ed ex parlamentare di lungo corso, passato nell'arco di ventisei anni dai banchi della Dc a quelli del Ncd di Alfano. Insomma, Giovanardi proprio non riesce ad arrendersi, anche di fronte all'evidenza dei fatti. Fu lui, del resto, a definire Cucchi un "tossico", uno "spacciatore abituato alle botte", un "anoressico". Senza dimenticare la perla più celebre: "I medici dovevano obbligarlo a mangiare". L'orologio di Giovanardi è ancora fermo al primo processo - quello a carico dei medici del Pertini e degli agenti della Penitenziaria - quando nulla si sapeva del coinvolgimento diretto dei cinque carabinieri che quella notte si occuparono del trentenne romano e che oggi sono sot-

to processo. Non c'è svolta che tenga per il granitico ex senatore, come quando tentò di sostenere che il Dc9 Itavia precipitato al largo di Ustica il 27 giugno 1980 non fu abbattuto da un missile - come sostengono le conclusioni della monumentale istruttoria del giudice **Rosario Priore** e diverse sentenze di condanna in sede civile - bensì da una bomba collocata nella toilette di bordo che verosimilmente scoppiò in volo, nonostante l'aereo avesse accumulato, prima del decollo da Bologna, due ore di ritardo. Un attentato che, tra l'altro, nessuno ha mai rivendicato.

Scusi Giovanardi, ma non ha appreso la notizia del carabiniere che accusa del pestaggio i suoi colleghi?

"Ripeto quello che ho sempre detto. Ci sono i processi e bisogna aspettare il loro esito. Gli agenti di custodia sono stati assolti. Quindi ho preso atto che un processo, fino in Cassazione, ha dichiarato assolti tre agenti di custodia che erano stati accusati". **Però ora la storia è un'altra, gli imputati sono 5 carabinieri.**

"Esattamente. Siamo al primo grado, quindi aspetto che il processo sia finito per determinare le responsabilità che ci sono e che ci possono essere".

Secondo lei cosa è accaduto al povero Cucchi?

"Il mio pensiero è suffragato dalla perizia dei pubblici ministeri del primo processo e dal-



le perizie della Corte d'Assise d'Appello. Tutte concludono che non c'è nessuna relazione tra le eventuali percosse e la morte di Cucchi. Alla stessa conclusione arrivò anche l'indagine parlamentare della Commissione presieduta dall'ex sindaco di Roma, **Ignazio Marino**. La mia opinione attuale è quella dei medici che hanno fatto le perizie. Poi c'è la perizia di parte civile, quella della famiglia Cucchi, che sostiene che c'è relazione. Adesso c'è un processo che stabilirà, tra tutte queste perizie, d'ufficio, dei più grandi luminari italiani, e di parte civile, quale sono state le cause. Io mi rifaccio sempre agli atti e alle cose scritte. Le perizie finora depositate dalla pubblica accusa e dalla Corte d'Assise, hanno scritto quello che ho detto. I processi si fanno per determinare la realtà delle cose, non si fanno né al cinema né sui media”.

Qui però non siamo mica al cinema, siamo a Piazzale Clodio, dove non c'è una sala ma un'aula di tribunale...

“Esatto, i processi si fanno nei tribunali. Semmai, è l'avvocato Anselmo (**Fabio Anselmo**, legale della famiglia Cucchi, *ndr*) a sostenere che i processi li vince sui media e non in tribunale. Io dico invece che i processi si fanno nelle aule di giustizia. Aspetto, serenamente, gli sviluppi del processo. C'è una bella dichiarazione di Anselmo, otto giorni dopo la morte di Cucchi, in cui dice 'Giovanardi ha perfettamente ragione perché le cose che ha detto sono vere...'”.

L'intervento

SULLE STRAGI
BENE LE PAROLE,
ORA CHIEDIAMO
FATTI CONCRETI*Daria Bonfietti*

Il buon giorno comincia dal mattino... ma la giornata è lunga", questo detto può essere usato per fare un primo commento all'incontro che i rappresentanti delle Associazioni delle vittime del Terrorismo (Aviter, Piazza della Loggia-2 agosto-Ustica) hanno avuto con il Presidente della Camera Fico e il Ministro della Giustizia Bonafede. Incontro che ha fatto seguito agli appelli per la verità, la trasparenza, la ricerca di ogni documentazione appartenente ad ogni amministrazione e apparato dello Stato che era stato rivolto alle Istituzioni e al Governo in occasione dei vari anniversari. Si è avuta disponibilità ad affrontare le questioni aperte, in particolare la digitalizzazione degli atti giudiziari, senza indicare peraltro alcuno stanziamento, e la piena attuazione della direttiva Renzi del 2014.

La digitalizzazione degli atti è un procedimento che dovrebbe portare intanto alla conservazione degli stessi e alla loro messa a disposizione e che dovrebbe riguardare gli atti processuali, le documentazioni istruttorie e il materiale allegato. Su questo tema sono state in passato siglate convenzioni tra Ministeri e Associazioni che sono rimaste in massima parte lettera morta. Per Ustica ad esempio nulla è stato fatto, nonostante il materiale conservato a Rebibbia abbia notevoli problemi di conservazione e di fruibilità. L'altro problema è la completa ed effettiva realizzazione della direttiva Renzi del 2014 e i cui esiti possono dirsi in gran parte

insufficienti.

La direttiva che le Associazioni avevano salutato come un significativo contributo per una definitiva messa a disposizione di ogni documentazione su episodi rilevanti e terribili della nostra storia più recente, ha all'oggi un bilancio in gran parte negativo. Partendo dalla tragedia di Ustica: manca in gran parte ogni documentazione coeva ai fatti e scendendo nei particolari manca ogni "segno" di attività della Marina militare per gli anni 80-86. Non viene perfino nessuna documentazione dalla Prefettura di Bologna, sono completamente assenti indicazioni dal Ministero dei trasporti. Mentre i Servizi hanno effettuato versamenti "discutibili" sui quali non è stato possibile un confronto. È chiaro che la Direttiva aveva limiti in sé, intanto il definire episodi specifici sui quali lavorare, chiudendo ogni possibilità ad uno sguardo complessivo, e che si è sempre più scontrata nei fatti sulle opacità delle burocrazie.

Sono tutti nodi essenziali (voglio anche aggiungere il bisogno di impegno sul piano internazionale per le rogatorie, che possono dare contributi alle indagini aperte ancora sulla Strage di Ustica), per la verità su pagine sanguinose che hanno segnato la storia del nostro Paese sui quali le Istituzioni, il Governo del nostro Paese sono chiamati ad intervenire concretamente".

L'autrice è presidente dell'associazione Parenti delle vittime della strage di Ustica

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**DUE AGOSTO
I FAMILIARI
SODDISFATTI
DA FICO**

Giuseppe Baldessarro



«Direi che come primo incontro siamo soddisfatti. Abbiamo trovato grande disponibilità, nel presidente della Camera Roberto Fico e nel ministro della Giustizia Alfonso Bonafede. C'è finalmente l'intenzione di passare dalle parole ai fatti. Superate alcune questioni tecniche, si andrà alla

fase operativa». Il presidente dell'associazione dei familiari delle vittime della strage del 2 agosto, Paolo Bolognesi, torna da Montecitorio e parla di «confronto proficuo» con gli uomini della maggioranza «ben informati sui dossier e pronti a dare risposte rapide e efficaci».

pagina IX

La giustizia

Stragi, Fico promette la desecretazione Bolognesi: soddisfatti

GIUSEPPE BALDESSARRO

«Direi che come primo incontro siamo soddisfatti. Abbiamo trovato grande disponibilità da parte del presidente della Camera, Roberto Fico, e del ministro della Giustizia, Alfonso Bonafede. C'è finalmente l'intenzione di passare dalle parole ai fatti e, superate alcune questioni tecniche, si andrà alla fase operativa». Il presidente dell'associazione dei familiari delle vittime della strage del 2 agosto, Paolo Bolognesi, non nasconde la sua soddisfazione. Di ritorno dall'incontro avuto a Montecitorio parla di «confronto proficuo» con gli esponenti della maggioranza «ben informati sui dossier presentati nei mesi scorsi e pronti a dare risposte rapide ed efficaci».

Gli impegni assunti ad agosto, in occasione dell'anniversario della strage alla stazione, sono stati al

momento onorati. Fico e Bonafede si sono detti intenzionati a procedere in due direzioni. In primo luogo la desecretazione degli atti (già prevista dalla direttiva Renzi) e in secondo la digitalizzazione dei documenti relativi ai processi e alle inchieste sulle stragi. Bisognerà attendere soltanto che alcuni organismi vengano completati (come ad esempio il Csm), ma subito dopo si potranno calendarizzare le varie fasi. In questo senso alla riunione (cui hanno preso parte anche Associazione Caduti Brescia, Associazione Ustica, Rete archivi Per non dimenticare, Associazione italiana vittime del terrorismo) si è stabilito un nuovo appuntamento che potrebbe svolgersi nella prima metà di novembre. Sarà in quella sede che verranno cadenzati tutti i passaggi.

A conclusione della riunione al-

la Camera, Fico ha registrato un video nel quale ricorda: «Come avevo promesso a Bologna il 2 agosto abbiamo fatto una riunione operativa con tutte le associazioni dei familiari delle vittime delle stragi che hanno caratterizzato purtroppo la storia del nostro Paese. Dobbiamo fare ancora verità, giustizia e luce. Porteremo avanti la desecretazione degli atti per cercare di avere più documentazione possibile. Si lavora per la fruizione delle



carte, la loro disponibilità e la digitalizzazione».

Secondo quanto riferito dai rappresentanti delle associazioni sono stati presi impegni anche per il risarcimento effettivo delle vittime delle stragi e del terrorismo in base alla legge 206 del 2004, per il quale sarebbero disponibili 9 miliardi di euro.

Tra gli altri argomenti trattati anche il tema delle rogatorie internazionali che non procedono per i fatti di Ustica e, dice Bolognesi, «Fico ha detto di volersi impegnare con i suoi omologhi di altri paesi come è stato fatto nel caso di Giulio Regeni» per sbloccare il percorso verso la verità. Sempre sul fronte indagini Bonafede ha autorizzato Alberto Candi, avvocato generale dello Stato di Bologna, a rinviare di qualche mese la pensione, per continuare l'inchiesta sui mandanti della strage.

Oggi, intanto, riprenderà il processo contro Gilberto Cavallini, accusato di concorso in strage. Sono previste le testimonianze degli ufficiali dei carabinieri, Mario Mori, Giorgio Tesser e Augusto Ambroso. Si parte con Mori, ex comandante del Ros ed ex direttore del Sisde, che negli anni '80 era all'anticrimine di Bologna. Assieme al generale, che ad aprile è stato condannato, in primo grado, a 12 anni nell'ambito del processo sulla trattativa Stato-mafia, dovrebbero deporre Tesser e Ambroso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Fico e Bonafede con le associazioni dei familiari. A destra: il 2 agosto 1980

2 Agosto

Summit a Roma



Fico e Bonafede a Bolognesi «Ok su atti e indennizzi»

A due mesi dalle promesse fatte all'associazione dei familiari delle vittime, nel contesto solenne delle commemorazioni per il 30esimo anniversario dalla strage alla stazione, il governo gialloverde ha aperto il percorso che dovrebbe portare a vedere finalmente realizzate richieste reiterate per anni ai governi che si sono succeduti: indennizzi e risarcimenti; desecretazione degli atti; digitalizzazione completa di tutti i documenti giudiziari sulle stragi che hanno insanguinato il Paese.

Ieri il presidente della Camera Roberto Fico e il ministro della Giustizia Alfonso Bonafede hanno incontrato a Roma il presidente Paolo Bolognesi, il vicepresidente Paolo Lambertini, la presidente dell'associazione dei familiari delle vittime di Ustica Daria Bonfietti, Ilaria Moroni della rete degli archivi e altri rappresentanti dei parenti delle vittime del terrorismo. Nel summit durato due ore, Fico e Bonafede hanno ribadito che s'impegneranno per l'attuazione della direttiva Renzi, la desecretazione di atti e carte su stragi e attentati custoditi negli archivi e negli uffici dei ministeri. «È stato garantito che verrà rinnovato il comitato consultativo incaricato di vigilare sui versamenti, ma

non solo. Si sono presi impegni precisi, c'è stata grande disponibilità», dice Bolognesi. Soddisfatto anche il presidente Fico: «Dobbiamo fare ancora verità, giustizia e luce. Porteremo avanti la desecretazione là dove non è arrivata, e un coordinamento generale con le commissioni per cercare di avere più documentazione possibile e anche più fruizione e digitalizzazione».

Vanno sbloccate alcune resistenze nelle commissioni parlamentari d'inchiesta, per esempio su P2 e Sindona, nelle quali sono ancora tanti gli atti secretati. Il Guardasigilli si è impegnato sulla completa digitalizzazione degli atti dei processi, stanziando fondi ad hoc: «Sono fondamentali per il processo a Cavallini e l'inchiesta riaperta sui mandanti», annota Bolognesi che tra un mese conta di tornare a Roma. Partirà poi una ricognizione su più ministeri «per dirimere i punti controversi sulla legge 206 che riguarda indennizzi e benefici pensionistici per i parenti delle vittime, ci sarebbero 9 miliardi stanziati». Inoltre, dice Bolognesi, «Bonfietti ha posto il tema delle rogatorie internazionali che non procedono per Ustica e Fico ha detto di volersi impegnare con i suoi omologhi di altri paesi».

G.Rot.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LE LACRIME DI BOLOGNA

DI RAFFAELLA CALANDRA

La bomba alla stazione, l'aereo su Ustica, la banda della Uno bianca. Tragedie diverse che, nel corso di una lunga stagione, hanno sconvolto la città. Unendola nella lotta per trovare risposte definitive

Seduta davanti allo scheletro del DC9 Itavia, Elisabetta sospira: «È come se tutto fosse concentrato qui dentro». Le vite perdute, le sentenze sofferte, le verità a lungo negate, le domande tuttora sospese. Come se, nell'aria densa di questo hangar divenuto museo, fossero racchiuse tutte le ferite di Bologna. La città che, più di ogni altra, da decenni insegue risposte per stragi diverse che la insanguinarono in una stessa stagione.

Palermo ha avuto i mille morti di mafia, negli anni dell'attacco frontale di Cosa Nostra; Milano fu squassata dalla bomba di piazza Fontana e dai colpi delle pistole brigatiste; Brescia ha sofferto per i lutti di Piazza della Loggia; Firenze, per quelli dei Georgofili; Napoli ha perso intere generazioni nei quartieri dove si sono ripetute le guerre di camorra, come Reggio Calabria per quelle di 'ndrangheta. E non c'è forse città italiana che non abbia pianto davanti a corpi, rigidi a terra, coperti da lenzuola bianche. Ma solo a Bologna, il dolore diventa afflato che unisce, abbraccio che avvicina e trasforma la città e i suoi abitanti in un unico corpo, martoriato. Fatto anche delle sue ferite: lo squarcio alla stazione, dove furono dilaniati 85 uomini, donne, bambini



pronti ad andare in vacanza il 2 agosto 1980; le lamiere accartocciate dell'aereo abbattuto ad Ustica, in quella stessa terribile estate; e poi le lapidi, a ricordare gli anni in cui i buoni e i cattivi si confusero. E una banda di poliziotti a bordo della Uno bianca sterminò inermi cittadini e coraggiosi carabinieri. Tutti colpi, in modo diverso, ancora dolenti. Allora, quando entri nella sala d'attesa sul primo binario della stazione, o quando, nel museo di Ustica, ti ritrovi avvolto dalle voci che, nell'installazione di Christian Boltanski, si rincorrono come le conversazioni interrotte dei 77 passeggeri e dei quattro membri dell'equipaggio disintegrati insieme al DC9, sembra di sentirlo tutto insieme, il dolore antico di Bologna. Come in quelle vecchie stanze d'albergo, dove il tanfo del fumo continua a impregnare tende, mobili e carta da parati. Anche ad anni di distanza.

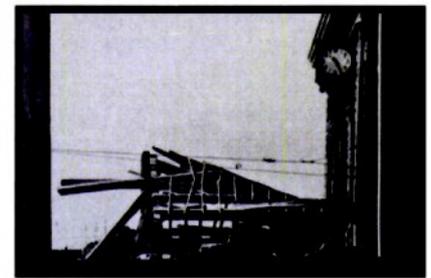
«Noi riproponiamo, 38 anni dopo, le nostre domande, perché aspettiamo altre risposte dall'ultimo processo in corso e dall'inchiesta aperta, oltre che dagli atti che il governo dovrebbe rendere pubblici», sospira Paolo Bolognesi, presidente dell'Associazione dei familiari delle vittime del 2 agosto. Per chi porta avanti la battaglia per la verità sul più grave attentato mai compiuto in Italia in tempo di pace, la fiducia non è solo un atto dovuto, ma una ricerca continua. Di indizi, di documenti, di fatti da leggere in una visione unitaria. Come unitaria era la strategia della tensione, secondo l'indicazione della Cassazione, nella sentenza sulla strage di Piazza della Loggia. Una prospettiva nuova, resa possibile dalla digitalizzazione di milioni di atti giudiziari, a disposizione degli inquirenti in questa fase in cui la Procura Generale di Bologna ha avocato a sé l'indagine sui mandanti della strage; davanti alla Corte d'Assise si sta celebrando il processo contro Gilberto Cavallini, esponente di spicco dei Nuclei armati rivoluzionari, gruppo di estrema destra in cui militavano anche gli altri tre già condannati in via definitiva quali esecutori materiali della strage: Giusva Fioravanti, Francesca Mambro e Luigi Ciavardini, all'epoca minorenni. «Solo grazie alla digitalizzazione», cita come esempio Bolognesi, «è stato possibile collegare quella banconota da mille lire spezzata, trovata durante la perquisizione nel 1983 a Cavallini, con reperti della rete militare anticomunista, Gladio: erano la chiave d'accesso, per depositi di armi».

Il processo e la nuova inchiesta sono partiti anche grazie alla determinazione delle parti civili che, con i loro esposti, hanno insistito per un approfondimento di più aspetti: le tracce di un inquinamento iniziato nel marzo 1980, cinque mesi prima dell'esplosione della bomba; il percorso dei soldi pagati prima e dopo la strage da Licio Gelli, maestro venerabile della famigerata loggia massonica P2, condannato per calunnia per un depistaggio degli 007 a Bologna; l'eventuale presenza di membri dei

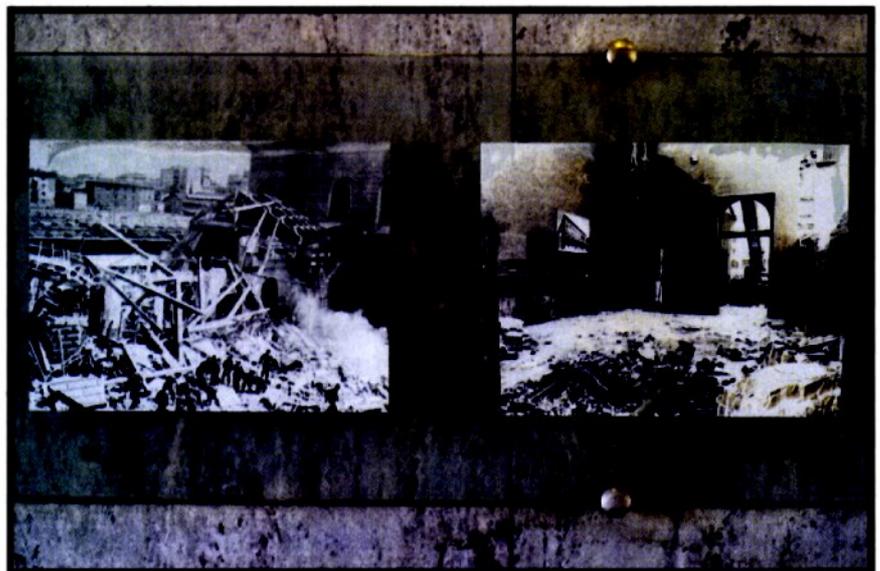
Nar a Palermo quando, il 6 gennaio 1980, fu ucciso Piersanti Mattarella, già presidente della Regione Sicilia, fratello dell'attuale Capo dello Stato. «Ci sono altri atti nei fascicoli sul crac del Banco Ambrosiano e nomi da approfondire», rincarà Bolognesi, senza nascondere le «aspettative» riposte nel dibattito, che dovrebbe concludersi prima del prossimo anniversario. Per Bologna, il processo a Cavallini è un'immersione sofferta in quella stagione di attentati e manipolazioni. Tra gli altri hanno già depresso in aula Mambro e Fioravanti. «Se i giudici riescono ad andare fino in fondo, potrebbe esserci molto materiale per l'inchiesta sui mandanti», è l'auspicio dei familiari delle vittime, che ogni 2 agosto insistono su un punto: la caduta effettiva di ogni segreto, come vuole la legge, definita dalla direttiva del governo Renzi, su tutti gli atti riguardanti la strage e i nomi degli iscritti alle varie organizzazioni coperte di quegli anni. «Non è un'ossessione, permetterebbe di capire il ruolo del nostro Stato e dei vari apparati». Al di

là di ricorrenti piste palestinesi, smentite dalle sentenze, è l'ombra dell'intelligence e dei rapporti con l'eversione nera quella che si staglia, con sempre maggiore consistenza, dietro la strage. Ed è per questo che, secondo le parti civili, resta una fitta coltre di segreti. «Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti», denuncia Bolognesi, «ci ha fatto sapere di non avere nessun documento dal 1980 all'87: hanno risposto che mancano gli archivi».

Anche sulla strage di Ustica nulla di ufficiale è stato mai consegnato. Ed è forse questa «reticenza complessiva», oltre all'«abbraccio di Bologna, che non riesce a non farsi carico del dolore», ad avvicinare vite e storie diverse, in un'unica battaglia che diventa dell'intera comunità: «Avere tutta la documentazione e poter scrivere la storia in modo corretto», sintetizza Daria Bonfietti, a nome dei parenti delle 81 vittime del DC9 Itavia, che quel 27 giugno 1980 era in volo verso Palermo. Fu invece abbattuto con «un atto di guerra, guerra di fatto e non dichiarata», come sentenzia



Sopra, la lapide alla stazione di Bologna che ricorda le 85 vittime dell'attentato del 2 agosto 1980 e l'orologio fermo alle 10 e 25, ora dello scoppio della bomba. Sotto, il piazzale e la sala d'aspetto distrutti dall'esplosione. In apertura di servizio: quel che resta del DC9 Itavia abbattuto sopra Ustica





La Uno bianca utilizzata dalla banda di criminali responsabili di 103 azioni delittuose in cui, tra il 1987 e il 1994, vennero uccise 24 persone e 102 furono ferite. L'auto fu ritrovata bruciata dopo la strage del 4 gennaio 1991 al Villaggio del Pilastro di Bologna in cui la banda uccise tre carabinieri in pattuglia

allora giudice istruttore Rosario Priore, che per la prima volta, nel 1999, riuscì con la sua inchiesta a tratteggiare il contesto in cui maturò la strage, superando il muro di gomma di menzogne e versioni di comodo, dal cedimento strutturale alla bomba a bordo. Verità indicibili, faticosamente ricostruite, di aerei francesi, americani, belgi che solcavano i cieli. E di uno scenario, da poco confermato anche da un ex militare statunitense: «Quella notte abbatteremo due mig libici durante un'operazione Nato. Ci erano venuti incontro con assetto aggressivo», ha rivelato Brian Sandlin, all'epoca di stanza sulla nave *Saratoga*, con cui gli Usa pattugliavano il Mediterraneo. Un racconto affidato ad Andrea Purgatori per La7 che vogliono acquisire anche i magistrati di Roma, titolari del fascicolo su Ustica riaperto nel 2007, dopo le dichiarazioni dell'ex Capo dello Stato, Francesco Cossiga, che tirò in ballo i francesi per l'abbattimento del DC9.

Una richiesta di rogatoria con Washington è in atto e in passato c'è stata anche una missione in Francia, ma «è vergognoso che il governo non riesca a ottenere da questi Paesi la verità su che cosa sia successo. La menzogna continua. Francia, Stati Uniti, Libia: nessuno collabora. E dall'Italia non c'è la volontà politica di farsi dare risposte», ribadisce Bonfiotti. Molti aspetti vanno ancora compresi su quella notte in cui le vite di 81 italiani finirono nelle traiettorie di un rischio internazionale che avrebbe potuto far saltare precari equilibri geopolitici. Scenari ribaditi anche da tribunali civili che hanno condannato a maxi risarcimenti i ministeri di Infrastrutture e Difesa

«per omessa attività di controllo e sorveglianza», scrivono. Avrebbero potuto e dovuto proteggere il DC9 da quella battaglia aerea.

Sono già tre le sentenze, a favore di familiari delle vittime e della compagnia aerea Itavia, fallita dopo la strage. Ma una sessantina di altre cause civili, intentate da altri parenti, stanno per arrivare alla pronuncia definitiva. «L'Avvocatura dello Stato non fa più neanche ricorso», nota Bonfiotti, che reclama più collaborazione dall'Esecutivo, per fare chiarezza.

Chi, suo malgrado, finisce dentro la grande Storia è alla costante ricerca di risposte e collaborazione da parte di chi amministra il potere. Anche solo «per far arrivare il disappunto e la preoccupazione», sentimenti condivisi, negli ultimi mesi, da tutti coloro che a Bologna e in Romagna hanno pianto un marito, un fratello, un concittadino ucciso per mano della Uno bianca. Esattamente da quando il 2 luglio Marino Occhipinti, uno dei gregari della banda di ex poliziotti killer, condannato all'ergastolo, è tornato cittadino libero dopo 24 anni in cella. «Non capiamo e la nostra ansia ora è che, prima o poi, anche i fratelli Savi possano lasciare il carcere», si agita Rosanna Zecchi, a cui quegli assassini in divisa uccisero il marito. Per questa «rabbia e dolore» ha scelto quest'anno di non essere in città il 2 agosto, quando, davanti allo squarcio

della stazione, Bologna si riscopre comunità. «Non volevo incontrare il Guardasigilli. Avrei potuto dirgli cose inappropriate», ammette la presidente dell'associazione vittime della Uno bianca, prima di annunciare che però incontrerà Alfonso Bonafede. «Sia lui sia il ministro dell'Interno, Matteo Salvini, sono invitati per il 13 ottobre a Bologna, alla commemorazione delle 24 vittime, civili e militari».

La storia di quest'altra forma di terrorismo, patito dal capoluogo emiliano tra il 1987 e il 1994, è stata ricostruita dai tribunali. Le sentenze confermano che «dietro la Uno bianca, c'era solo la targa», come rispose con spregio in aula lo stesso Fabio Savi, uno dei leader della banda, insieme ai fratelli Roberto e Alberto, ed altri componenti minori, Luca Vallicelli e Pietro Gugliotta, già usciti da tempo. Ma quella «violenza gratuita fu tale da non essere spiegata neanche con la bramosia di ricchezza», si ripetono spesso i congiunti dei carabinieri uccisi al Pilastro. Oltre alle rapine, ci sono stati delitti dal bottino davvero magro. «È come se non riuscisci ad accantonare il sospetto che ci fosse un altro fine», si sfoga Zecchi, che a inizio 2018 è intervenuta, racconta, presso il ministero di Giustizia, per bloccare la riunificazione di Fabio e Roberto Savi: avevano ottenuto di stare nello stesso carcere di Bollate. Poi il capo della banda Roberto è stato spostato a Pavia. Zecchi vuole rivolgersi anche al titolare del Viminale, oltre al Guardasigilli, «perché ascolti le nostre ragioni. E sia al corrente anche della conoscenza all'epoca tra Gianni Tonelli, eletto con la Lega, e i Savi. Lui era segretario del Sap, il sindacato autonomo di polizia a cui aderivano i membri della banda». Al pentimento di Occhipinti, i familiari delle vittime non credono. «Anche se è stato condannato per aver partecipato solo all'omicidio della guardia giurata Carlo Beccheri, moralmente gli attribuisco altre colpe. Perché sapeva e ha taciuto, mentre la gente qua cadeva come birilli», è l'accusa di Zecchi.

Le ferite di Bologna risalgono a 38 e 24 anni fa, ma bruciano come carne viva sul corpo della città. Quando arriva un anniversario, Bologna esce di casa, partecipa. Si emoziona. La sofferenza spesso divide concittadini, legami, coppie. Crea fazioni e risentimenti. Sotto le Due Torri, invece, il dramma di stragi ancora in cerca di piena chiarezza, amplificato «dal riverbero rosso di mura e torri», direbbe Guido Piovene, ha contribuito alla costruzione di una comunità che si specchia nei suoi dolori e che in essi ritrova pezzi d'identità. E vive della sua emotività, non nascosta, non livellata, ma nutrita da un ininterrotto ritrovarsi. ■

Ha 10 anni *Storacce*, la rubrica d'approfondimento di cronaca di Radio24. Dal numero 100 di *IL* è diventata anche una finestra mensile di racconto. I grandi casi, le piccole storie: i fatti e l'analisi. La trasmissione, condotta da Raffaella Calandra (@rafcalandra), va in onda ogni domenica alle 21, ma è riascoltabile sempre in podcast dal sito www.radio24.it. *Storacce* è anche una pagina Facebook

«Via il segreto di Stato» La Ustica francese e i silenzi di 50 anni

Nel volo AF 1611 morirono 95 persone. «Fu un missile»

La storia

di **Stefano Montefiori**

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

PARIGI L'11 settembre 1968 l'aereo Caravelle del volo AF 1611 partito 20 minuti prima da Ajaccio, in Corsica, ha già cominciato la fase di atterraggio verso Nizza quando, alle 9 e 30, il comandante Michel Salomon segnala «problemi» alla torre di controllo. A bordo ci sono 6 membri dell'equipaggio, 13 bambini, in totale 95 persone. Ange-Marie e Toussainte Paoli, per esempio, devono tornare un'ultima volta a Nizza prima di trasferirsi definitivamente a Pastricciola, in Corsica, a godersi la pensione. Jean-François Ceccaldi, 34enne sottufficiale dell'esercito, sta tornando a Parigi dopo una visita alla famiglia.

Alle 9 e 31 il pilota aggiunge: «Ci sono fiamme a bordo». Autorizzato a puntare direttamente verso l'aeroporto, alle 9 e 32 il comandante dice «se continua così ci schianteremo». Alle 9 e 33 le ultime immagini sui radar. L'aereo Air France precipita in mare poco lontano dal Cap d'Antibes. Un testimone dirà di avere notato una luce bluastro penetrare nella coda dell'aereo prima della picchiata. Alle 11 e 22 uno dei tanti aerei ed

elicotteri avvista pezzi del relitto, poco dopo il primo dei 95 cadaveri viene trasportato a Nizza.

La sciagura di cinquant'anni fa, un caso a lungo dimenticato da tutti tranne che dalle famiglie delle vittime, si è ora riaperto: i parenti di chi allora precipitò chiedono al presidente Emmanuel Macron e al ministro dell'Interno, Gérard Collomb, di togliere il segreto di Stato per chiarire le cause della tragedia.

Sul *Journal Officiel* del 14 dicembre 1972 c'è il «Rapporto finale», 21 pagine che si concludono così: «La distruzione dell'aereo è stata causata dal violento impatto con la superficie del mare (...) La perdita di controllo è stata provocata da un incendio nella zona della toilette posteriore destra (...). Non è possibile determinare l'origine dell'incendio». Ma nel cimitero di U Pighjolu, sulla tomba di Jean-François Ceccaldi, il fratello maggiore Valère ormai 85enne ha fatto mettere una lapide con la scritta «morto nella sciagura dell'aereo colpito da un missile a infrarossi». È la verità di tanti familiari, che negli anni hanno raccolto decine di indizi scontrandosi talvolta con atteggiamenti poco collaborativi delle autorità. Il volo AF1611 assomiglia a una specie di Ustica dei francesi, con le famiglie che non si arrendono e le forze armate che preferiscono tagliare corto quando viene evocata l'ipotesi di un loro coinvolgimento. L'impatto nell'imma-

ginario nazionale è stato diverso, la Francia ha conosciuto meno stragi misteriose dell'Italia e qui c'è un'altra fiducia nello Stato, ma i punti di contatto sono impressionanti.

Il 12 maggio 2011, Mathieu Paoli, orfano di Ange-Marie e Toussainte, ha ricevuto una lettera scritta poco prima di morire da Michel Laty, segretario dell'esercito alla prefettura marittima di Tolone, che nel 1968 redasse il primo rapporto posto sotto il segreto di Stato. Laty, affetto da un cancro in fase terminale, ha voluto confidare a Paoli che l'aereo venne colpito da un missile disarmato lanciato dall'isola di Levante, proprio davanti alla Costa Azzurra, dove si trova il Celm (poligono di lancio missili). Il missile, finito fuori controllo, avrebbe raggiunto uno dei reattori provocando un'incendio ma non un'esplosione perché privo della carica. Poi ci sono stati i depistaggi, i filmati manipolati, le testimonianze ignorate. Ieri al cimitero di Ajaccio Mathieu Paoli, presidente dell'associazione delle famiglie delle vittime, alla cerimonia del cinquantenario ha giurato che lotteranno «fino alla verità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



«Via il segreto di Stato». Che non c'è

Commemorazione Solito copione nel giorno dell'anniversario dell'attentato
Accuse e polemiche tra partiti e associazioni delle vittime ma gli atti sono noti

Manifestazione

C'erano il ministro Bonafede
 e il presidente della Camera Fico

Il segretario del Pd

Martina ha esortato a continuare
 nella ricerca della verità

Luca Rocca

■ Ogni 2 agosto, giorno del triste anniversario della strage di Bologna, che nel 1980 provocò 85 morti e più di 200 feriti, il copione è sempre lo stesso. Ieri, ad esempio, Paolo Bolognesi, presidente dell'associazione dei familiari delle vittime, accusando il precedente governo di aver collaborato poco nell'applicazione della «direttiva Renzi» (che prevede la declassificazione degli atti relativi a molte delle stragi che hanno insanguinato il nostro Paese), ha affermato che occorre «lavorare perché lo Stato sia all'altezza della domanda di giustizia» e che è «fondamentale che la legislatura rafforzi l'attività che si è aperta con la "direttiva Renzi"». Nelle stesse ore, il gruppo di Forza Italia al Senato ha diffuso una nota per chiedere al governo «di mettere a disposizione i documenti ancora coperti da segreto che possono aiutare a individuare tutti i colpevoli e le complicità». Infine, il segretario del Partito democratico, Maurizio Martina, con parole più accorte, ha lasciato intendere più o meno la stessa cosa, parlando dell'importanza di andare «avanti nella ricerca della verità» per dare risposta alla «domanda di giustizia», do-

po che «lo Stato», che dovrebbe essere «la risposta», si è «voltato dall'altra parte». In buona sostanza, dunque, sembra che ancora oggi si chieda di togliere il «segreto di Stato» per giungere a una verità che, evidentemente, si ritiene non svelata dall'ambigua condanna degli ex terroristi dei Nar Giusva Fioravanti, Francesca Mambro e Luigi Ciavardini. Che sulla loro colpevolezza non ci siano prove, lo dice anche chi, a sinistra, non ha gli occhi velati dal pregiudizio, ma, ed è questo il punto, il raggiungimento della verità non c'entra nulla con il «segreto di Stato», che non solo non può essere opposto alle inchieste della magistratura, ma che ormai da anni non esiste più, e non può più esistere per legge, su fatti di stragi ma anche di mafia o terrorismo. I documenti formalmente non ancora declassati, infatti, non sono affatto sottoposti a «segreto di Stato», ma semplicemente non sono a disposizione né dei giornalisti né degli storici, e sono stati tutti visionati dai pm che hanno condotto le indagini e dai giudici che hanno emesso le sentenze, nonché da molti politici vincolati al segreto. L'anno scorso, per dire, Carlo Giovanardi e Gaetano Quagliariello,

tutti e due, in quel momento, membri della Commissione d'inchiesta su Aldo Moro, hanno chiesto di «desecretare» alcuni documenti sulla strage di Bologna e su quella di Ustica, avvenuta il 27 giugno dello stesso anno, ma nel farlo hanno anche spiegato, innanzitutto, di averli potuti «visionare», per poi aggiungere che «storici, ricercatori e giornalisti sono chiamati ad assistere a un reciproco e persistente scambio di accuse tra parlamentari senza poter esprimere alcuna opinione sulla vicenda in quanto i documenti in questione, nonostante la rimozione del segreto di Stato, sarebbero tuttora gravati da un divieto di divulgazione perché classificati con la dicitura "segreto" e "segretissimo"». Non divulgabili, quindi, ma non coperti da segreto di Stato. Se, dunque a 38 anni di distanza è ancora in corso il processo contro Gilberto Cavallini, ex Nar imputato di concorso nella strage, e se contemporaneamente si indaga su ignoti mandanti, la colpa non è certo di un «segreto» che da tempo non esiste più.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

85 200

Morti
 Le vittime
 dell'attentato
 di quel 2
 agosto 1980
 a Bologna

Feriti
 Provocati
 dalla
 strage
 alla stazione
 di Bologna



SEGRETI La denuncia del componente della commissione

“Archivi aperti di Renzi depistaggio sulle stragi”

■ Leonardo Grassi da magistrato indagò sulle stragi, oggi è tra gli esperti che discute con le istituzioni su cosa rivelare: “Chi ha classificato decide cosa declassificare, quello che resta nascosto non sarà più cercato”

◦ **BARBACETTO**
A PAG. 6

IL DOSSIER

Misteri d'Italia Alla vigilia del 2 agosto l'accusa di Leonardo Grassi, membro della commissione al lavoro sugli atti da rendere pubblici

“L'operazione archivi aperti: depistaggio finale sulle stragi”

Le buone intenzioni
Aprire gli armadi,
declassificare
i documenti e versarli
agli Archivi di Stato

» **GIANNI BARBACETTO**

Promessa: apriremo gli archivi segreti delle stragi, per far emergere la verità sulla stagione nera dell'eversione italiana. Risultato: la verità non sta affatto emergendo, anzi l'operazione archivi aperti si sta trasformando nell'ultimo, definitivo depistaggio. A sostenerlo – proprio alla vigilia dell'anniversario della strage di Bologna – è un componente della commissione che sta lavorando sugli atti da rendere pubblici, Leonardo Grassi, che conosce bene la materia perché da giudice istruttore indagò a lungo sull'eversione nera e sulle stragi di Bologna e dell'Italicus.

La promessa fu fatta solennemente martedì 22 aprile 2014, quando il presidente del Consiglio Matteo Renzi

firmò la direttiva che “dispone la declassificazione degli atti relativi alle stragi di piazza Fontana (1969), Gioia Tauro (1970), Peteano (1972), Questura di Milano (1973), Brescia (1974), Italicus (1974), Ustica (1980), stazione di Bologna (1980), Rapido 904 (1984)”. Aprire gli armadi, declassificare i documenti, versarli agli Archivi di Stato, finalmente a disposizione degli studiosi e dei cittadini. La “Direttiva Renzi” riguarda tutte le amministrazioni dello Stato: i ministeri, le polizie, i servizi segreti, che devono mettere a disposizione i documenti che riguardano i fatti eversivi avvenuti dagli Anni Sessanta alla metà degli Anni Ottanta.

PER DECIDERE che cosa tirare fuori dai cassetti si sono messe al lavoro due commissioni. La prima, “di alto profilo”, è formata da uomini degli apparati dello Stato, dei ministeri e dal sovrintendente dell'Archivio centrale dello Stato, Eugenio Lo Sardo. La seconda,

è composta da storici e dai rappresentanti delle associazioni dei familiari delle vittime, che si sono più volte confrontati con i delegati dei servizi, Giampiero Massolo e Paolo Scotto di Castelbianco.

Solo la prima commissione ha il potere di scegliere che cosa rendere pubblico: “A decidere che cosa declassificare”, denuncia Grassi, “sono i rappresentanti degli stessi organismi che hanno classificato”. Chiediamo insomma la verità a chi fino a oggi l'ha nascosta. Domandiamo di svelare i segreti dell'eversione a quelli che ieri hanno organizzato i depistaggi e nascosto documenti e prove alla magistratura che indagava.



Il “comitato di alto profilo” ha svolto il suo lavoro e ha stilato un lungo elenco di carte da versare negli archivi, provenienti dalla questura, dai ministeri, dalle polizie, dai servizi segreti interni ed estero (Aisi e Aise) e dalla struttura che li collega (Dis).

Risultati? Mediocri, secondo Grassi. “Anzi, addirittura pericolosi: perché ora quello che è stato consegnato diventerà la verità, mentre quello che è stato tenuto nascosto non sarà più cercato”. Si scrive oggi la versione definitiva della storia sotterranea d’Italia. “E a scriverla sono gli stessi apparati che l’hanno prodotta, con le loro complicità con l’eversione, le coperture, i silenzi, gli inquinamenti, le infiltrazioni, i depistaggi”.

Leonardo Grassi ha scritto una lettera molto critica al presidente e ai componenti del Comitato consultivo, affermando che “lo spirito della Direttiva è stato sostanzialmente ignorato in fase attuativa” e che “l’intera operazione appare del tutto inadeguata rispetto agli scopi prefissati”. Che cosa contesta all’operazione? “Sono stati versati documenti su una miriade di episodi d’eversione e terrorismo, anche minuti. E questo è positivo”, spiega al *Fatto Quotidiano*. “Ma non sono stati desecretati invece i fascicoli sulle strutture di guerra non ortodossa, che sono il cuore segreto della strategia stragista: da Gladio ai Nuclei per la difesa dello Stato, dalla Rosa dei venti all’Anello, dal Mar di Carlo Fumagalli a Pace e libertà di Luigi Cavallo. Tutte strutture degli apparati dello Stato o con forti connessioni con apparati dello Stato”.

Niente sui due principali gruppi dell’eversione italiana di quegli anni, “Ordine nuovo di Pino Rauti e Avanguardia nazionale di Stefano Delle Chiaie, entrambi con consolidati rapporti con servizi e apparati”. Sono stati versati i documenti sulle stragi, “ma non i fascicoli personali sui personaggi che delle stragi e dell’e-

versione sono stati i protagonisti, neppure quelli già condannati per depistaggio o per strage”: dal Gran Maestro della P2 Licio Gelli all’uomo del “supersismi” Francesco Pazienza, dal comandante Junio Valerio Borghese del tentato golpe del 1970 al colonnello Amos Spiazzi della Rosa dei Venti, dal colonnello dei carabinieri Giuseppe Belmonte al generale del Sismi Pietro Musumeci, dall’armiere di piazza Fontana Carlo Digilio al capitano dei carabinieri Antonio La Bruna e ai generali del Sid Vito Miceli e Gianadelio Maletti. Niente fascicoli di Giusva Fioravanti e Francesca Mambro, già condannati per la strage di Bologna, né dei più volte indagati Delfo Zorzi, Massimiliano Fachini, Stefano Delle Chiaie, Marcello Soffiati. Niente sul Piano Solo (1964) del generale Giovanni de Lorenzo. Niente sul banchiere Michele Sindona, coinvolto nel golpe Borghese e in rapporti con Cosa nostra. Sulla strage di Ustica, Grassi fa notare che neppure un documento è stato versato dal ministero dei Trasporti: “Possibile che non abbia neppure una carta sulla notte del 27 giugno 1980 in cui è caduto in mare il Dc-9 dell’Itavia?”. Quanto alle stragi del 1992-93 sono state fin dall’inizio escluse.

CI SONO POI alcuni archivi che sono rimasti completamente fuori dalla pesca miracolosa: sono l’inaccessibile archivio del Quirinale e quelli degli Uffici sicurezza del Patto Atlantico. Intanto i servizi segreti italiani hanno organizzato, nel dicembre 2017, un convegno all’Università di Pavia dal titolo “La storia possibile”, in seguito al quale sono state finanziate due borse di studio da 20 mila euro ciascuna per l’analisi delle carte versate negli archivi. “I servizi”, conclude Grassi, “oggi stanno cercando di scrivere la storia che hanno costruito negli anni Sessanta, Settanta e Ottanta”. Del resto, come diceva George Orwell, “chi controlla il passato controlla il futuro”.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Iipse dixit



**IL RISCHIO
PIÙ GRANDE**

I risultati sono pericolosi: quello che è stato consegnato diventerà la verità, mentre quello che è stato tenuto nascosto non sarà più cercato



**BUCHI
NERI**

Mancano i dossier sulle strutture della guerra non ortodossa, cuore della strategia stragista, e i fascicoli su Gelli, Fioravanti, Sindona e molti altri

LA DIRETTIVA DI RENZI



Ex premier
Matteo Renzi
A lato,
Bologna,
2 agosto 1980
LaPresse

La promessa del 2014

UNA DIRETTIVA firmata dal presidente del Consiglio dei ministri Matteo Renzi il 22 aprile 2014 imponeva ai direttori del Dipartimento delle informazioni per la sicurezza (Dis, che coordina l'intelligence italiana), dell'Aise e dell'Aisi (le agenzie per la sicurezza esterna e interna) di desegretare gli atti sulle principali strage avvenute dal 1969 al 1984. Sull'esempio della declassificazione del carteggio sul sequestro Moro, Renzi aveva disposto la "declassifica della documentazione relativa a gravissime vicende avvenute da un trentennio" e le elencava: la bomba all Banca nazionale dell'agricoltura di piazza Fontana a Milano (1969), il deragliamento del treno alla stazione di Gioia Tauro (1970) per il quale morirono sei persone, l'autobomba di Peteano (1972) che uccide tre carabinieri, la bomba a mano della Questura di Milano (1973), e poi ancora la bomba in piazza della Loggia a Brescia durante una manifestazione dei sindacati (1974), la strage dell'Italicus (1974), ma anche il disastro di Ustica (1980), poi ancora l'attentato alla stazione di Bologna (1980) e infine la bomba sul Rapido 904 (1984).



GLIEVENTI



**PIAZZA
FONTANA**
12 dicembre
1969:
una bomba fa
17 morti
e 88 feriti



**PIAZZA
DELLA LOGGIA**
28 maggio
1974, otto
morti e un
centinaio
di feriti



**TRENO
ITALICUS**
Il 4 agosto
1974 un
ordigno
uccide 12
persone e ne
ferisce 105



**STRAGE
DI BOLOGNA**
Il 2 agosto
1980
un'esplosione
fa 85 morti
e ne ferisce
duecento

DIRITTO DI REPLICA

Caro direttore, l'altro giorno *Il Fatto* ha pubblicato l'intervento di un generale sulla strage di Ustica che, come bene gli ha risposto Gianni Barbacetto, segna "l'eterno ritorno della falsa bomba".

Il testo del generale è l'ennesima riproposizione di argomentazioni distorte che non possono più ormai definirsi altro che depistaggio.

Intanto la tesi della bomba è immancabilmente sostenuta a partire da una perizia che però è stata scartata, in fase istruttoria, proprio dai giudici che l'avevano commissionata perché affetta da vizi di carattere logico, da molteplici contraddizioni e distorsioni del materiale probatorio, tanto da renderla inutilizzabile ai fini della ricostruzione della verità processuale.

Poi si fa, ad arte, una gran confusione in campo giudiziario, parlando di una sentenza definitiva che escluderebbe il combattimento aereo. Ci sono stati invece tre diversi procedimenti giudiziari.

Il primo è sfociato nella sentenza-ordinanza del giudice Priore il quale conclude che il Dc-9 è stato abbattuto durante una battaglia aerea. Il secondo è un procedimento per alto tradimento ai vertici dell'Aeronautica militare, per aver sostenuto il cedimento strutturale e si conclude con l'assoluzione.

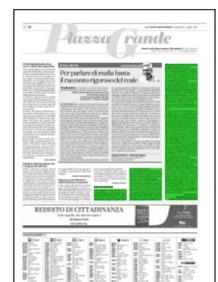
Il terzo è costituito da sentenze civili che riconoscono danni alle vittime.

Il secondo procedimento ha riguardato non le responsabilità per la caduta dell'aereo, ma il comportamento tenuto dai generali posti ai vertici dell'Aeronautica militare dopo l'evento. Essi sono stati imputati di altro tradimento per aver fornito al governo informazioni non corrispondenti al vero, ma parziali e devianti, in due occasioni ben specificate: all'inizio di luglio 1980, quando si comunicò al ministro della Difesa l'inesistenza di situazioni d'allarme (mentre esistevano informazioni su un possibile attacco aereo); e alla fine del 1980, quando una lettera dell'Aeronautica allo Stato maggiore della Difesa, al ministero e alle Autorità giudiziarie si insisteva ancora per la tesi del cedimento strutturale.

Nessun accenno a una eventuale esplosione di un ordigno a bordo, che ora viene invece sostenuta.

I procedimenti civili hanno invece portato a condanne definitive dei ministeri dei Trasporti e della Difesa perché si riconosce che il volo poteva essere più tutelato, che gli allarmi quella sera iniziarono ben prima della tragedia (come si evince facilmente dall'ascolto delle telefonate degli avieri) e che ogni cosa è stata tentata per distruggere prove e cancellare la possibilità di arrivare alla verità.

DARIA BONFIETTI
PRESIDENTE ASSOCIAZIONE
PARENTI VITTIME STRAGE DI USTICA



Ustica, Mattarella vuole la verità «I Paesi alleati collaborino con noi»

Bologna, il messaggio del capo dello Stato per il 38esimo anniversario

VIRGINIO MEROLA

**Il sindaco della città emiliana:
«Il Dc9 fu abbattuto, Francia
e Usa ora ci supportino»**

DARIA BONFIETTI

**L'associazione parenti
delle vittime: «Si faccia
chiarezza definitivamente»**

Francesco Moroni
■ BOLOGNA

«L'IMMANE tragedia di Ustica, a 38 anni di distanza, pretende ancora una ricostruzione conclusiva univoca: un segno indelebile nella memoria della Repubblica, con le tante vite spezzate dei passeggeri e dell'equipaggio del volo di linea Bologna-Palermo, e una profonda ferita inferta alla coscienza civile del nostro Paese». Il messaggio del presidente della Repubblica Sergio Mattarella ha riecheggiato anche nella sala del Consiglio comunale di Palazzo d'Accursio, a Bologna, dove è avvenuto l'incontro tra l'Associazione parenti delle vittime della strage di Ustica e il sindaco Virginio Merola, in occasione del 38esimo anniversario. «In questo giorno di memoria desidero esprimere la mia vicinanza ai familiari delle vittime innocenti e far sentire loro la solidarietà che, oggi come 38 anni fa, il Paese intende testimoniare – afferma Mattarella –. Mi auguro che si riesca a procedere nel cammino verso la verità, favorendo anche la collaborazione di Paesi alleati e amici». Nonostante i procedimenti sia civili che penali, con centinaia di istruttorie e migliaia di testimonianze, le verità giudiziarie sulla strage di Ustica, dove persero la vita 81 passeggeri nel volo Dc9 della compagnia Itavia, restano due, ufficiali ma opposte.

DA UNA PARTE il lavoro di 11 periti internazionali che, nell'ambito del procedimento penale con-

clusosi in Corte d'appello a Roma nel 2006, sostiene l'ipotesi dell'esplosione di una bomba sistemata a bordo del velivolo. La sentenza ha certificato questa versione ed ha assolto i generali dell'aeronautica dall'accusa di depistaggio. Dall'altra, numerosi processi in sede civile – l'ultimo arrivato in Cassazione nel 2018, istruito da un giudice onorario imponendo il risarcimento ai Ministeri – che hanno avvalorato la tesi di come l'incidente fu causato da un missile o da una collisione, nell'ambito di un'operazione di intercettazione tra due caccia e un velivolo nascosto nella scia del Dc9. «È indispensabile – l'analisi del presidente della Camera, Roberto Fico – che le istituzioni continuino a impegnarsi in modo incondizionato, anche e soprattutto sul piano dei rapporti internazionali, per fornire le risposte che ancora si attendono. Si tratta di un atto dovuto sia nei confronti delle persone scomparse sia di chi è rimasto e non ha mai ceduto alla rassegnazione, ma ha continuato a battersi per ottenere giustizia». «Siamo qui ancora 38 anni dopo – sottolinea il sindaco di Bologna Merola –, con fermezza e con tenacia, e lo saremo ancora l'anno prossimo insieme all'associazione dei parenti delle vittime e a Daria Bonfietti (presidente dell'associazione, ndr)». Secondo il sindaco di Bologna, quello che è successo nei cieli del mar Tirreno la sera del 27 giugno 1980 «è stato chiarito, non ci sono misteri attorno alla vicenda di Ustica, manca la verità».

«QUELLO che sappiamo – aggiunge Merola – l'abbiamo imparato perché il lavoro meticoloso dei magistrati, in particolare del giudice Rosario Priore, ha ricostruito il contesto di quella sera e ha dato un nome a ciò che è accaduto: il Dc9 è stato abbattuto in un episodio di guerra aerea. Ora pretendiamo di sapere chi ha premuto il tasto». «Ci appelliamo anche a questo Governo, come abbiamo fatto con gli altri – le parole del primo cittadino di Bologna –, per chiedere una piena collaborazione agli Stati Uniti e alla Francia e per dare finalmente una nazionalità agli aerei che erano in volo quella notte». Un appello condiviso anche da Daria Bonfietti, intervenuta durante l'incontro con il sindaco, la quale si rivolge anche a Matteo Piantedosi, ex prefetto di Bologna ora capo di gabinetto del Viminale. «Crediamo ancora che sia possibile la piena verità sulla strage di Ustica, ma serve operare con determinazione sia livello internazionale, per ottenere risposte adeguate alle rogatorie, sia sul piano interno, per una puntuale attuazione della direttiva Renzi». In questo scenario c'è chi, come l'ex senatore Carlo Giovanardi, ricorda che l'unica sentenza penale ha escluso la bomba. Giovanardi, insieme ad altri parlamentari, da tempo chiede anche che siano resi pubblici diversi atti ancora secretati che indicano la pista libico palestinese dell'attentato a bordo dell'aereo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ustica. Mattarella: aspettiamo la verità dai Paesi amici

**Fico: «Insistere con i rapporti internazionali»
A 38 anni dalla tragedia del Dc9 Itavia (81 morti), unanime l'appello a Usa e Francia per conoscere le reali responsabilità**

Il 27 giugno 1980, al largo di Ustica, precipitava il Dc9 Itavia Bologna-Palermo, 81 morti: e a tutt'oggi non abbiamo una verità definitiva sui fatti. Ieri, 38 anni dopo uno dei «momenti più drammatici della storia» italiana, «profonda ferita inferta alla coscienza civile del Paese», lo ha ricordato in un messaggio il presidente Sergio Mattarella: «La professionalità di tanti uomini dello Stato ha consentito di avvicinare il traguardo» della ricostruzione di circostanze e responsabilità della tragedia, ma «mi auguro che si riesca ancora a procedere nel cammino di verità, favorendo anche la collaborazione di istituzioni di Paesi alleati e amici».

Una trasparente allusione ai misteri internazionali legati alla presenza di aerei stranieri nella zona, la sera del disastro, cui fa eco il presidente della Camera Roberto Fico: «La legittima aspettativa di vedere finalmente restituita la verità, in tutti questi anni frustrata da depistaggi, complotti e silenzi anche di alcuni settori deviati dell'apparato statale, non può essere ulteriormente disattesa. È indispensabile che le istituzioni continuino a impegnarsi in modo incondizionato, anche e soprattutto sul piano dei rapporti internazionali, per fornire le risposte che ancora si attendono».

Per le vittime ha parlato il presidente dell'Associazione familiari, Daria Bonfietti: «Dobbiamo insieme chiedere, soprattutto al governo, di rinnovare e intensificare la pressione in campo internazionale con l'appoggio determinato alle rogatorie». Da Bologna il sindaco Virginio Merola si appella al premier Conte: «Eserciti le sue prerogative per chiedere una collaborazione piena ai Paesi coinvolti, agli Stati Uniti e alla Francia. Pretendiamo di sapere chi ha premuto il tasto». Infine Leoluca Orlando da Palermo: «L'assenza di una verità giudiziaria certa, se non quella che pezzi dello Stato furono attivi nel nascondere la verità, è una macchia nella storia italiana».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL COMMENTO

La strage Ogni anno si rispolvera la tesi figlia di decenni di depistaggi smentita dalle indagini: ad abbattere il velivolo Itavia fu un missile

Dc9 Ustica, l'eterno ritorno della (falsa) bomba in toilette

Bologna 2 agosto '80
È la vera posta in gioco: rimettere in circolo la "pista internazionale" tanto cara a Licio Gelli

» GIANNI BARBACETTO

Puntuale come il calendario, il generale dell'aeronautica Leonardo Tricarico torna ogni anno a ripetere il suo mantra: il Dc-9 della strage di Ustica sarebbe esploso, la notte del 27 giugno 1980, a causa di una bomba posta nella toilette posteriore dell'aereo. La lunga indagine del giudice Rosario Priore ha stabilito invece fin dal 1999 che "l'incidente al Dc-9 è occorso a seguito di azione militare di intercettazione, il Dc-9 è stato abbattuto, è stata spezzata la vita a 81 cittadini innocenti con un'azione che è stata propriamente atto di guerra".

L'IPOTESI più credibile, benché rimasta senza prove certe, a causa di 38 anni di depistaggi, è che aerei francesi o di altri nostri alleati Nato abbiano tentato quella notte di abbattere un Mig libico, su cui era stata segnalata la presenza di Gheddafi, che si nascondeva nell'"ombra" del Dc-9. E che il missile aria-aria abbia colpito per errore non il velivolo militare libico, ma l'aereo civile italiano. La tesi della bomba nella toilette è smentita da almeno due fatti: il water in acciaio e l'asse di quella toilette furono ritrovati intatti; e integro era anche il cadavere della donna seduta in ultima fila, con la schiena addossata alla toilette. L'Aeronautica militare e i servizi segreti italiani coprirono per ragioni di alleanze

internazionali la battaglia aerea e cercarono di spiegare la caduta del Dc-9 prima con la ridicola tesi del "cedimento strutturale", poi con quella della bomba a bordo. Ma se davvero fossero questi i motivi dell'incidente, perché sono stati nascosti e fatti sparire tutti i documenti su quella notte? Malgrado gli sforzi del giudice Priore e della commissione parlamentare sulle stragi, non sono stati consegnati (e non sono stati finora trovati negli archivi) né i tracciati radar, né i rapporti dei servizi segreti italiani, né quelli della Nato sull'"incidente" di Ustica. Nelle carte delle indagini è entrato un unico tracciato, proveniente da Ciampino, da cui si vede chiaramente l'attacco aereo. Anche dalle registrazioni delle conversazioni tra gli avieri dei radar italiani avvenute quella notte si arguisce che c'erano altri aerei attorno al Dc-9. "Ancora oggi", protesta Andrea Benetti, dell'Associazione familiari delle vittime di Ustica, "il generale Tricarico, ex capo di Stato maggiore dell'Aeronautica, continua a innalzare un muro di gomma sulla strage". Quest'anno però le manovre su Ustica sono più insidiose e avvolgenti. Ieri la lettera di Tricarico al *Fatto*. Il giorno prima un inserto di otto pagine sul quotidiano *La Verità*. Manovre fumogene di depistaggio che si sommano a quelle di Francesco Pazienza che chiede di essere sentito dalla Corte d'assise che a Bologna sta processando Gilberto Cavallini, accusato di concorso nella strage del 2 agosto 1980 per cui sono già stati condannati in via definitiva Giusva Fioravanti, Francesca Mambro e Luigi Ciavardini.

LA STRAGE DI BOLOGNA: ecco la vera posta in gioco. Rimettere in circolo la "pista inter-

nazionale" tanto cara a Licio Gelli. Dopo la (presunta) bomba sul Dc-9, ecco la "replica stragista" a Bologna. Che sarebbe farina del sacco delle organizzazioni armate palestinesi e/o dei libici di Gheddafi. Le due stragi, Ustica (27 giugno) e Bologna (2 agosto), sono immediatamente accompagnate da due azioni gemelle di depistaggio, entrambe distillate nelle botteghe della P2. Dopo Ustica arriva una finta telefonata di rivendicazione che indica la presenza a bordo (falsa) di Marco Affatigato, uomo vicino ai "neri" dei Nar e ai servizi francesi. Dopo Bologna, Pazienza e il Sismi fanno ritrovare esplosivo simile a quello della stazione su un treno per indirizzare le indagini verso la "pista internazionale". Oggi pare di tornare ai vecchi tempi. Devono tenere i nervi saldi, i giudici che stanno processando Cavallini.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La scheda

■ **27.6.1980**
Il Dc9 Itavia partito da Bologna e diretto a Palermo esplose in volo alle 20:59. L'ipotesi più credibile è che aerei francesi o Nato abbiano tentato di abbattere un Mig libico su cui era stata segnalata la presenza di Gheddafi e che abbiano colpito per

errore l'aereo civile italiano. I morti furono 81



BORDIN LINE*di Massimo Bordin*

Non fa nessun piacere criticare Daria Bonfietti, per di più nei giorni dell'anniversario di Ustica, ma le sue parole, riportate ieri dalle agenzie di stampa meritano una analisi logica e inevitabilmente polemica. "Non vorrei che si tornasse a parlare di bomba. Parlare ancora di una bomba, dopo tante perizie e tante sentenze definitive la considero oggi una operazione di depistaggio e il depistaggio è divenuto anche un reato". L'analisi logico-politica necessita di una premessa: chi scrive ritiene assai più verosimile l'ipotesi dell'abbattimento in volo rispetto a quella della bomba. Non è questione di merito dunque ma di logica. Per esempio "dopo tante perizie e sentenze definitive" c'è ancora chi scrive che non è detto che Moro sia stato rapito a via Fani. Molti termini possono essere usati per qualificare ipotesi del genere ma nessuno ha parlato di depistaggio, probabilmente perché in presenza di una sentenza definitiva cosa mai si depisterebbe? Ma è proprio il ricorso al codice penale che inquieta di più, anche perché è infondato. Facciamola breve. Il reato di depistaggio è stato sì inserito nel codice, ma non nella formula voluta dal comitato delle vittime della strage alla stazione di Bologna e dal suo presidente che, divenuto parlamentare, pretendeva di processare un cronista che desse spazio a ipotesi alternative a quelle di una inchiesta in corso. Un obbrobrio del genere nel codice non è entrato. La formulazione originaria è stata modificata. Evidentemente ne è rimasto l'alone.



Ustica, l'appello a Piantedosi

I familiari delle vittime: «Sempre mancati i documenti della Prefettura»

ROBERTO FICO: «È L'ORA DELLA VERITÀ»

«DOPO 38 ANNI LA VERITÀ DEVE VENIRE A GALLA, TROPPO SPESSO FRUSTRATA DA SILENZI E DEPISTAGGI PERCIÒ LA CAMERA DECLASSIFICHERÀ, NELLA XVII LEGISLATURA, DOCUMENTI 'SEGRETI' SULLA STRAGE»

IL PRESIDENTE

Mattarella: «Paesi alleati e amici ci aiutino a fare luce su quello che accadde»

di FRANCESCO MORONI

«L'IMMANE tragedia di Ustica, il 27 giugno 1980, ha impresso un segno indelebile nella memoria della Repubblica, una profonda ferita inferta alla coscienza civile del nostro Paese». Le parole del presidente della Repubblica Sergio Mattarella hanno aperto l'incontro tra l'Associazione parenti delle vittime della strage di Ustica e il sindaco Virginio Merola, nella sala del Consiglio, in occasione del 38esimo anniversario della strage. «In questo giorno di memoria desidero esprimere la mia vicinanza ai familiari delle vittime innocenti e far sentire loro la solidarietà che, oggi come 38 anni fa, il Paese intende testimoniare – afferma Mattarella –. Mi auguro che si riesca a procedere nel cammino verso la verità, favorendo anche la collaborazione di Paesi alleati e amici».

PAROLE importanti, che hanno suscitato il plauso di Daria Bonfietti, presidente dell'associazione dei familiari delle vittime. «Un meraviglioso messaggio del presidente della Repubblica, che tutti gli anni vuole essere a nostro fianco», sottolinea Bonfietti, che aggiunge: «Crediamo ancora che sia possibile la piena verità sulla strage, ma serve operare con determinazione sia livello internazionale, per ottenere risposte adeguate alle rogatorie, sia sul piano interno, per una puntuale attuazione della direttiva

Renzi». Un appello rivolto al nuovo Governo appena insediato e a Matteo Piantedosi, fino a pochi giorni fa prefetto e ora nuovo capo del gabinetto di Matteo Salvini: «Dovrebbe affrontare la questione non irrilevante di totale mancanza di documentazione proveniente dalla Prefettura di Bologna», puntualizza Bonfietti.

AD ACCODARSI al messaggio del presidente Mattarella anche il sindaco Merola. «Siamo qui, ancora, 38 anni dopo e ci appelliamo a questo Governo, come fatto con gli altri, per chiedere una piena collaborazione agli Stati Uniti e alla Francia e per dare finalmente una nazionalità agli aerei che erano in volo quella notte». Spazio anche alle parole dell'arcivescovo Matteo Maria Zuppi durante l'incontro. «Cercando la giustizia – scrive Zuppi – voi ci coinvolgete nella vostra ricerca di restare umani nonostante tutto, anzi di esserlo ancora di più». Dopo 38 anni, le verità giudiziarie sulla strage di Ustica continuano a essere due: da una parte, il lavoro di numerosi periti che, nell'ambito del procedimento penale conclusosi in Corte d'Appello a Roma nel 2006, sostiene l'ipotesi dell'esplosione di una bomba sistemata a bordo del velivolo. Dall'altra, numerosi processi in sede civile – l'ultimo arrivato in Cassazione nel 2018, imponendo il risarcimento ai Ministeri –, che hanno avvalorato la tesi dell'incidente causato da un missile o da una collisione, in un'operazione di intercettazione tra due caccia e un velivolo nascosto nella scia del Dc9.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'INTERVENTO

Processi A bordo esplose una bomba, eppure in sede civile si parla ancora di missile

USTICA, GIUSTIZIA A DOPPIO BINARIO

» LEONARDO TRICARICO

Sono passati esattamente 13 anni da quando, con una limpida sentenza confermata in Cassazione, è emersa incontrovertibile la verità sulla causa della caduta del DC 9 Itavia nel mare di Ustica il 27 giugno 1980: l'esplosione di una bomba all'interno della toilette di bordo.

Con un'efficace espressione di sintesi il giudice penale di secondo grado ha messo una pietra tombale sulla questione, definendo l'ipotesi missile "più degna della trama di un film giallo che di un procedimento giudiziario".

Eppure ancora oggi è dura amare la "verità" sostenuta da Bonfietti, Purgatori, Priore ed altri.

Nonostante l'idea del missile lanciato contro un velivolo civile nel corso di una battaglia aerea sia stata smontata impietosamente nel processo penale in 227 udienze dibattimentali, con l'escussione di circa 4.000 testimonianze sulla base delle perizie dei maggiori esperti al mondo, tentare di ristabilire la verità nella percezione pubblica dopo tanti anni di mistificazioni è una vera fatica di Sisifo.

Nonostante questo è necessario continuare a lottare almeno per una ragione, per un aspetto della vicenda che si candida a divenire il più significativo apripista di una deriva in prospettiva fuori controllo.

Mi riferisco al per-

corso civile del processo, quello per cui un fiume di denaro pubblico sta scorrendo a titolo di indennizzo per gli eredi della proprietà Itavia e per i parenti delle vittime, già abbondantemente indennizzati.

Con buona pace del lavoro dei giudici penali, al tempo stesso certosino e coraggioso, è accaduto infatti che in sede civile, in prosecuzione di una conforme sentenza del giudice onorario aggiunto di Bronte, Francesco Batticani, a provocare la tragedia sia stato un missile e non una bomba.

Accade così che per lo stesso delitto siano state individuate due cause diametralmente opposte e che sulla base di questo bizzarro quanto inaccettabile presupposto, lo Stato viene condannato a sprecare cospicue somme di denaro pubblico. Basta pensare al processo al Generale Stano, comandante del contingente italiano a Nassiriya nel 2003, per capire che Ustica purtroppo non è l'unico caso in cui le sentenze civili e penali approdano a risultati platealmente paradossali.

A questo punto è ineludibile avviare una riflessione di fondo sul doppio corso della giustizia, quella penale e quella civile. Bisogna lottare per difendere il difficile lavoro dei magistrati penali, nonché fermare l'emorragia di denaro pubblico ed arrestare l'attività predatoria alle casse dello Stato resa possibile da un atteggiamento per cui "paga Pantalone".

Per quanto arduo, ristabilire la verità su quanto accaduto è finalità nobile per la quale continueremo a batterci, sperando nel contempo di fermare "l'attacco alla diligenza" ed alle sue casse.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Strage di Ustica - 27 giugno 1980**Avremo verità se nessuno ci tratta da sudditi****Ustica 27 giugno '80****Vogliamo la verità,
nessuno ci tratti
da sudditi**

DARIA BONFIETTI

Ricordiamo il 38esimo anniversario della Strage di Ustica, ricordiamo quel 27 giugno 1980 per onorare la memoria dei nostri cari, 81 innocenti cittadini italiani.

Oggi, dopo la Sentenza ordinanza del giudice Priore sappiamo molto su quanto avvenuto quella notte del 1980: il DC9 dell'Itavia è stato «abbattuto all'interno di un episodio di guerra aerea...», e sappiamo, per un contributo specifico della Nato che ha permesso di superare i silenzi italiani, che quella notte nel cielo vi erano aerei militari americani, francesi, inglesi, belgi e alcuni aerei non identificati, forse libici. È dunque in questo scenario di guerra che è avvenuto l'abbattimento di un aereo civile in tempo di pace. Un convegno di prestigiosi storici organizzato dall'Associazione nel 2015, ha messo in evidenza una situazione geo-politica nel Mediterraneo con tensioni fortissime, sempre sull'orlo di degenerare, tra Francia e Libia, tra Usa e Libia. Con un ruolo tutto particolare dell'Italia. Francesco Cossiga, con dichiarazioni rese nel 2008 anche dinanzi ai Giudici, ha rivelato che l'Ammiraglio Fulvio Martini, Capo del Sismi, gli aveva indicato, negli anni '80, nei francesi gli autori dell'abbattimento del DC9 per un agguato a Gheddafi. Per queste dichiarazioni la Procura della Repubblica di Roma ha riaperto l'indagine. Recentemente abbiamo avute testimonianze di personale americano della Saratoga cir-

ca un intervento per abbattere due Mig libici nei nostri cieli, (compito eseguito) e quindi nuove rogatorie sono state inoltrate dai Magistrati italiani nei confronti degli Usa. Questo è quanto sappiamo a 38 anni di distanza e tante sono ancora le sollecitazioni per chiedere un fattivo impegno della nostra Magistratura che però deve essere supportata da vero impegno del Governo in campo diplomatico. Intanto in questi giorni una Sentenza della Cassazione, per una causa intentata dall'Itavia, (compagnia che era stata portata al fallimento dalla tesi del cedimento strutturale sostenuta dai Militari per coprire le vere cause del disastro) ha condannato i Ministeri della Difesa e dei Trasporti a risarcire la Compagnia. Una Sentenza che fa seguito a molte altre, per vertenze intentate da parenti delle vittime, che vedono tutte la condanna del Ministero dei Trasporti per non aver garantito la sicurezza del volo e del Ministero della Difesa, per avere in ogni modo ostacolato, con distruzione di prove, depistaggi vari, il raggiungimento della verità, di questa agghiacciante e vergognosa verità. In troppi hanno tradito, in troppi hanno taciuto, in troppi hanno finto di non vedere! E la Cassazione lo sta definitivamente confermando. Nonostante tutto questo, proprio per cercare di approfittare dell'attenzione per l'anniversario, viene riesumata l'ipotesi bomba, come fosse ancora l'ora dei dibattiti, delle opinioni; bomba peraltro che si vuol fare sostenere da una perizia che però è già

stata scartata, già nella fase istruttoria. Proprio da quei magistrati che l'avevano commissionata. Dunque un'operazione vera e proprio di depistaggio che va fortemente denunciata particolarmente da quando il reato di depistaggio è stato introdotto nel nostro codice penale.

Ci manca ora l'ultimo pezzo di verità da conquistare, il più importante credo, per la dignità stessa del nostro Paese: identificare l'aereo militare, considerazioni ci portano a Francia o Usa, che materialmente ha abbattuto l'aereo civile.

Elementi decisivi vanno certamente cercati con appropriate rogatorie internazionali, ma bisogna fare ogni sforzo di ricerca anche in Italia.

Per questo mi sento di tornare anche quest'anno alla denuncia del grande fallimento della direttiva Renzi sulla documentazione delle Amministrazioni dello Stato e all'invito al nuovo Governo per una particolare attenzione ai temi legati al versamento di ogni documentazione sulle Stragi. Per la verità sulla Strage di Ustica serve qualcosa in più, serve una forte volontà politica, serve la volontà di chi pretende di non essere trattato da suddito, di chi pretende di non accettare di essere cittadino in un Paese che non sa difendere la propria dignità.



Domani il 38esimo anniversario della strage in un tripudio di follie e complotti

Ustica fa gli anni. Occhio alle balle

■ Domani ricorre il 38esimo anniversario della strage di Ustica. E, come in ogni ricorrenza, verrà data la stura a complotti, teoremi e bugie varie sulla sciagura aerea

che costò la vita ad 81 persone. Peccato che tutte queste teorie siano state ampiamente smentite dai vari processi celebratisi negli anni.

Rocca → a pagina 10

Ustica, nuovo anniversario e solite balle

Bugie Domani la 38esima ricorrenza della strage che costò la vita a 81 persone. E come sempre terranno banco complotti, teoremi e bufale smentite dai processi

La grande farsa

I familiari delle vittime continuano a sostenere l'ipotesi del missile

La vera causa del disastro

La detonazione di un esplosivo all'interno della toilette posteriore

Luca Rocca

■ Anche domani, come ogni 27 giugno dal 1980, giorno della strage di Ustica che costò la vita a 81 persone, la «Grande Farsa» su quella mattanza di 38 anni fa andrà in onda su giornali e tv (e adesso pure sui social network). E verrà trasmessa ignorando i soli fatti certi e documentati che vanno in un'unica direzione: il Dc9 dell'Itavia non esplose in cielo perché colpito da un missile lanciato da qualche misterioso caccia; e non venne giù dopo una «quasi-collisione» con qualche velivolo militare; ma, lo hanno accertato i giudici nel processo penale che ha assolto i quattro generali dell'Aeronautica militare dall'accusa di depistaggio, fu fatto a pezzi dalla deflagrazione di una bomba collocata nella toilette posteriore. Eppure la «Grande Farsa» mediatica sulla strage di Ustica continuerà a macinare le sue presunte certezze, come dimostrano le parole pronunciate pochi giorni fa da Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione familiari delle vittime. «Non è più un mistero - ha detto - che il Dc9 sia stato abbattuto all'interno di una guerra aerea». E invece no! I più grandi periti internazionali, infatti, consultati nel processo, conclusero che «la caduta del velivolo» fu «il risultato di un grave danno strutturale provocato dalla

detonazione di una carica esplosiva dentro la toilette posteriore». Non a caso il procuratore Giovanni Salvi, sentito in Commissione Stragi, dichiarò senza tentennamenti che sul relitto non c'era «alcun segno dell'esplosione di un missile, né direttamente, né indirettamente».

Quanto all'ipotesi della «quasi-collisione», secondo la quale, nel corso di una battaglia aerea fra due o più jet militari, uno si nascose sotto la pancia del Dc9 provocando una potente turbolenza e quindi la frammentazione del velivolo, si tratta di una tesi senza precedenti nella storia dell'incidentistica aeronautica mondiale, ma campata in aria anche perché il Dc9 esplose a 10mila metri di altezza, tanto che i pezzi dell'aereo furono ritrovati in fondo al mare a chilometri di distanza l'uno dall'altro.

Quanto al ritrovamento sulla Sila, in Calabria, di un Mig 23 libico, che secondo i teorici del «muro di gomma» costituirebbe la prova della battaglia aerea, è provato che quel caccia precipitò lo stesso giorno in cui fu rinvenuto, il 18 luglio del 1980, 21 giorni dopo la strage di Ustica, come testimoniarono sette cittadini cala-

bresi che lo videro venire giù proprio quel giorno e come ammisero anche i pm. Insomma, la strage che il 27 giugno di 38 anni fa si portò via la vita di 81 persone ha una verità acclarata in sede penale. Nonostante ciò, in sede civile sembra che tutto questo non esista. Solo un mese fa la Cassazione ha sentenziato che il ministero della Difesa e quello delle Infrastrutture dovranno risarcire la compagnia Itavia, proprietaria del Dc9, per «omessa attività di controllo e sorveglianza della complessa e pericolosa situazione venutasi a creare nei cieli di Ustica» (si tratta ora di stabilire se il risarcimento di 256 milioni di euro, contro il quale i due dicasteri si erano appellati dopo una sentenza del 2013, sia congruo o eccessivo); e un anno fa la Corte d'Appello di Palermo, dicendosi certa dell'esistenza di un depistaggio e dell'abbattimento del Dc9



con un missile (conclusioni spazzate via dal processo penale), ha deciso che lo Stato dovrà risarcire a 29 familiari delle 81 vittime con 17 milioni e 400mila euro. Eppure, poco tempo fa l'ex senatore Carlo Giovanardi, che da sempre si batte per «illuminare» i fatti accertati e non le tesi cospiratorie, ha spiegato che, a prescindere dalle cause della strage, ad ogni famiglia delle persone decedute «sono stati assegnati 200mila euro con una speciale elargizione dal costo complessivo di 15 milioni e 800 mila euro», e i 141 familiari superstiti «godono inoltre, dal 2004, di un assegno mensile attualmente di 1.864 euro netti, con perequazione automatica, che sono costati sinora allo stato 31 milioni di euro»; e trattandosi di vitalizi, «le previsioni di spesa per questa operazione ammontano complessivamente a più di 60 milioni di euro». Lo Stato, insomma, ha fatto già la sua parte, ma i giudici, in sede civile, continuano a ritenere che ancora non sia abbastanza e che la verità non sia stata scritta. Dimenticando del tutto la «verità» stabilita nel processo penale.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

USTICA

Tutti i nemici della verità

Una commissione internazionale ha unanimemente stabilito che il disastro è stato causato da una bomba a bordo, ma un'informazione scandalistica ha rilanciato una serie di bufale storiche già smentite da sentenze definitive della Cassazione penale

In occasione del trentottesimo anniversario del disastro di Ustica, pubblichiamo in esclusiva per *La Verità* un saggio originale di Eugenio Baresi, studioso ed ex parlamentare che alla strage del 27 giugno 1980 ha anche dedicato un libro, *Ustica. Storia e Contro-storia* (Koinè, 2016). Si tratta di un contributo che intende fare chiarezza sulle troppe «controverità» che, negli anni, hanno alzato una cortina fumogena sulla sorte del Dc9 Itavia.

di **EUGENIO BARESI**

■ Era una sera di inizio estate, il 27 giugno 1980. Sera limpida, il sole che calava all'orizzonte e il forte vento in quota e sul mare rendevano facile vedere e apprezzare quanto bello fosse il cielo libero nello splendore dei suoi colori. Era un cielo nel quale il Dc9 Itavia I-Tigi stava compiendo il suo previsto percorso da Bologna a Palermo.

Lo splendore di quei colori sarebbe scomparso per tutti i

suoi passeggeri e per l'equipaggio che li conduceva alle 20.59 e 45 secondi. Così racconta il comandante **Aldo Pezzopane**, in volo da Tunisi a Roma con il volo Alitalia B727 I-Diru, che aveva solcato lo stesso cielo pochi minuti prima: «Quella sera del 27 giugno 1980 ero su una rotta a Ovest del punto in cui successivamente si stabilì che scomparve il Dc9. Dall'orario di atterraggio a Fiumicino, 21.10 locali, mi resi conto in seguito di aver volato a Sud di Ponza proprio nel periodo dell'incidente. Posso dire "io c'ero", ma posso anche dire che non percepii sintomi di alcunché di anomalo. Con il sole molto basso sull'orizzonte e totale assenza di nubi c'erano ottime condizioni per visualizzare anche traffici lontani».

Una commissione internazionale di esperti ha unanimemente stabilito che la causa del disastro fu l'esplosione di una bomba a bordo. Il processo penale durato 272 udienze, che ha confrontato

con serietà e precisione perizie e periti, che si è avvalso di quasi 4.000 testimoni verificandone ogni parola e ogni ricordo, ha stabilito che parlare di battaglia aerea è pura fantascienza. Questo è stato stabilito con sentenza definitiva e periti, che si è avvalso di quasi 4.000 testimoni verificandone ogni parola e ogni ricordo, ha stabilito che parlare di battaglia aerea è pura fantascienza. Questo è stato stabilito con sentenza definitiva dalla suprema Corte di cassazione penale nel 2007. Ma siamo in Italia e i fatti e le prove certe diventano ostaggio degli interessi politici ed economici.



La Verita' Inserto

Incredibilmente il racconto di quel drammatico giorno viene continuamente proposto dalla disinformazione italiana come il racconto di una battaglia aerea con lampi e missili.

IL MISSILE FANTASMA

Ma ancor più gravemente si è abbattuta sui cittadini italiani una sequenza di sentenze di tribunali civili che hanno deliberato senza indagini, ma sulla base dell'opinione del giudicante, che quella di un missile è l'ipotesi più probabile dell'abbattimento del Dc9 Itavia. Queste sentenze civili concedono mezzo milione di euro di risarcimenti a vari protagonisti, dai curatori fallimentari della società Itavia, proprietaria dell'aeromobile, agli eredi del proprietario della società, ai familiari delle vittime (quest'ultimi già indennizzati dallo Stato italiano con 62 milioni di euro, grazie a 200.000 euro per ogni famiglia e a un vitalizio di circa 2.000 euro netti mensili rivalutabili per ogni familiare, oltre a facilitazioni varie di tipo pensionistico e assistenziale, così come è avvenuto per tutti i familiari degli altri attentati terroristici).

Di fronte all'incredibilmente pazzesco contrasto logico di sentenze contrapposte, pensate che i nostri governanti si siano interessati di noi cittadini italiani che del pagamento di questa immensa somma di denaro dobbiamo farci carico?

La semplice risposta è no. Infatti nessun governo ha mai inviato i risultati finali di indagini all'Icao, ente delle Nazioni unite, incaricato di valutarne i risultati. Infatti nessun governo si è interessato delle assurde e colpevoli contraddizioni fra giustizia penale, che ha escluso la battaglia aerea, e giustizia civile, che ha condannato lo Stato per non averla impedita facendo gravare su noi cittadini un enorme carico di onerosi debiti. Infatti e inoltre, se fossero fondate le sentenze dei tribunali civili, il nostro Paese dovrebbe chiedere i rimborsi al Paese dell'Alleanza atlantica responsabile del disastro, non perché lo affermiamo noi, ma perché lo ha affermato ufficialmente in Parlamento l'attuale presidente della Repubblica,

Sergio Mattarella, quando era ministro della Difesa.

Pensate che ci sia un governo che lo ha fatto? La risposta è sempre no. Ecco allora il racconto di tutto quello che è successo da quel drammatico 27 giugno 1980.

IL VOLO

L'aereo era partito da Bologna due ore dopo l'orario previsto, un ritardo conosciuto con largo anticipo e accumulato durante la giornata nelle tratte precedenti.

Il decollo da Bologna verso la sua ultima, e mai raggiunta, destinazione a Palermo, avviene alle 20.08 invece che alle programmate 18.15. Come abbiamo già detto alle ore 20.59 e 45 secondi l'aereo non viene più percepito. Scompare dagli schermi radar, muto alle sollecitazioni non solo provenienti dai centri di controllo, ma anche a quelle degli aerei in volo nelle immediate vicinanze.

Aerei civili vengono allertati, secondo procedura, perché prossimi al luogo nel quale scompaiono le tracce e dal quale non sopraggiungono segnali di risposta ai ripetuti messaggi. Navi commerciali e della Marina militare in navigazione in acque prossime vengono dirottate verso il presumibile luogo della scomparsa. Tutti si trovano in difficoltà nelle ricerche per il sopraggiungere dell'oscurità e per l'ovvia approssimazione del luogo sul quale concentrarsi. Tutti sanno che il mare di notte è una massa buia sulla cui superficie risulta impossibile riscontrare tracce anche di non piccola dimensione. Nascono le prime polemiche politiche sulla mancata immediata, dicasi immediata, individuazione del punto preciso del relitto.

Alle 21.06 Ciampino comunicò a Palermo di aver perso l'aereo, alle 21.11 sempre Ciampino interessò la sala operativa della difesa aerea di Marsala seguendo le fasi previste dalle convenzioni internazionali che individuano in successione tre livelli: incertezza, allarme e pericolo. Alle 21.22 sempre Ciampino informò il centro di soccorso aereo di Martina Franca che diede l'ordine di immediato inizio delle operazioni. In successione nell'ordine si al-

zarono in volo due elicotteri Sikorsky HH-FF e un aereo da ricognizione e soccorso Breguet atlantique. Il primo giunse alle 22.45 sul presunto luogo del disastro dopo aver compiuto le 140 miglia nautiche (260 km) che separavano Ciampino dal punto del silenzio radio.

Alle luci del mattino i velivoli del soccorso aereo individuano i primi resti anche attraverso i dati del centro controllo traffico di Ciampino, che alle 7.30 del 28 giugno definì in modo esatto la posizione in aria del Dc9 al momento della scomparsa del segnale. L'aereo si era evidentemente disintegrato in volo, le tracce radar lo mostravano, e se ne ebbe certezza nel 1987, dopo i primi recuperi, e infine nel 1992, dodici anni dopo, quando venne recuperato il 94,6% del relitto.

I pezzi si distribuirono in due direzioni determinate dalla velocità dell'aereo al momento del distacco dei vari pezzi principali (durato 5 o 6 secondi) e del vento alle varie quote durante la discesa, oltre ovviamente alla forza di gravità e alla resistenza aerodinamica dei singoli pezzi; l'area di recupero dei relitti era estesa per una ventina di chilometri a Est e solo 4 o 5 chilometri a Sud.

Il disastro, avvenuto nel maggio 2016, dell'Airbus Egypt air nei cieli a Sud dell'isola di Cipro dimostra quanto sia difficile individuare nel mare il punto esatto dell'impatto. E tutto ciò ancora oggi dove ogni cosa è controllata da perfezionatissimi satelliti. L'immediata rilettura dei nastri radar posizionati nei vari tratti percorsi dal Dc9 non consentì l'evidenza di possibili pericoli sulla rotta o nelle sue vicinanze. Né i due radar di Fiumicino, né quelli della difesa aerea presentavano criticità come d'altro canto i dipendenti dei centri radar dichiararono nell'immediatezza, quando fu loro richiesto.

Tutte le ipotesi sul disastro a quel punto dovevano essere plausibili e dovevano essere oggetto di approfondita ricerca. Dal punto di vista tecnico il ministero dei Trasporti nominò il 28 giugno, ossia il giorno successivo al disastro, la commissione Luzzatti composta da ministero, Itavia, Aeronautica militare, Registro aeronautico italiano, costruttore dell'aeromobile (McDon-

La Verita' Inserto

nell' Douglas). Atto dovuto essendo in capo al ministero l'indagine tecnica per appurare le cause dell'evento.

La Procura di Palermo il 5 luglio ordinò ai carabinieri il sequestro di tutte le registrazioni radar. La terza Regione aerea, competente per territorio, dispose di accentrare tutto il materiale presso l'aeroporto di Trapani chiedendo all'autorità giudiziaria di segnalare a Difesa e gabinetto le richieste di sequestro essendo tutto il materiale segreto. Il segreto stava nel fatto che attraverso quella documentazione era possibile acquisire dati sensibili del radar di Marsala proprio in un periodo nel quale l'Italia era impegnata nella controversa dislocazione, e proprio a Comiso in Sicilia, dei missili Cruise in risposta al dislocamento sovietico degli SS20.

Curiosamente la Procura di Palermo si rifece viva presso il ministero della Difesa il 4 agosto, non sapendo che il materiale era già stato messo a disposizione della Procura di Roma il 22 luglio. La Procura di Roma il 10 luglio era infatti divenuta «dominus» delle indagini, per competenza territoriale, ed ebbe nel giudice indagante **Giorgio Santacroce** il responsabile del procedimento. Anche su questo si è narrata una falsa storia in base alla quale l'Aeronautica militare avrebbe occultato i nastri di Marsala che, come detto, erano a disposizione sigillati e chiusi in cassaforte, anche se vennero ritirati dalla Procura il 3 ottobre successivo.

Un altro falso mistero è narrato sui nastri radar della difesa aerea di Poggio Ballone, tutti a disposizione della Procura di Roma e oggetto di un'altra polemica rivelatasi falsa nei presupposti e infondata nello svolgimento. I nastri di Poggio Ballone infatti erano stati affidati alla Procura romana, esistono ovviamente e incontrovertibilmente i verbali di consegna, ma si «sono dispersi» nella stessa Procura, consentendo di accusare l'Aeronautica militare di non averli consegnati per rendere quindi impossibile la «ricostruzione del cielo radar» di Ustica.

Va precisato come le registrazioni perse siano state poi riconsegnate nuovamente alla Procura dall'Aeronautica militare. Forse sarebbe stato

opportuno che immediatamente si fossero poste sotto osservazione le strutture dell'aeroporto di Bologna che avevano avuto a che fare con l'aereo. Interrogare nell'immediatezza tutti quelli che in quel luogo avevano avuto rapporti con l'aeromobile, verificare tempi e procedure. Una squadra investigativa, come vediamo tutte le sere nei telefilm, si sarebbe così comportata.

IL MIG LIBICO IN SILA

Il 18 luglio 1980 tra le 11 e le 11.30 un Mig 23 precipita sui contrafforti calabresi. Il fatto venne visto e sentito nel suo «rumore» da diverse persone del luogo. Malgrado fosse stato subito accertato che il Mig era caduto quel giorno, dopo poco si diffuse la notizia falsa che l'incidente sarebbe avvenuto nella stessa giornata del disastro sui cieli di Ustica.

In realtà il Mig 23 libico era stato individuato proprio il 18 luglio dai radar della difesa aerea di Puglia, ma erroneamente identificato quale «friend» (amico) e non «foe» (nemico) dal radar di Otranto, venendo comunque corretto nell'identificazione dal radar di Jacotenente che lo indicò come nemico. Per tale errore al sottufficiale addetto venne comminato provvedimento disciplinare direttamente dal comandante della terza Regione aerea.

Il fatto si era verificato nel corso di una esercitazione aerea Nato, con caccia che «giocavano» il doppio ruolo di «amici» e di «nemici».

L'aereo non era aggiornato tecnicamente ed era privo di armamento, aveva un'autonomia di carburante che non avrebbe consentito il suo rientro in Libia e aveva i dati della scatola nera, che una volta recuperata rivelò essere congruenti rispetto a quanto le autorità libiche affermarono successivamente riguardo al piano di volo. L'aereo si era schiantato per un malore del pilota che non aveva modificato un'errata rotta a Nord ed era poi precipitato per assenza di carburante.

Ma come in tutti i gialli che si rispettino compare un «signore» che, essendo medico e avendo effettuato l'autopsia del pilota libico, ricordandosi di essere però anche amico di **Aldo Davanzali**, il proprietario dell'Itavia, dice di aver depositato una nuova e diversa

risultanza dell'indagine autoptica retrodatando la morte del pilota e rendendola compatibile con l'evento del Dc9 di Ustica.

L'incongruenza delle dichiarazioni riguardo a nuove risultanze autoptiche venne smascherata, il suo autore inquisito e condannato e le sue affermazioni dimostrate essere destituite di fondamento. Ci fu anche un procedimento penale nei confronti della cancelliera della Procura di Crotona perché agli atti non risultava esserci nessuna nuova perizia. Ovvio: non era mai esistita questa perizia e per questo semplice ed evidente motivo non poteva esserci.

Era la stessa magistratura di Crotona a bollare la disinformazione sulla vicenda del Mig libico scrivendo: «Non è necessario dire altro per riportare la vicenda nei suoi termini reali. Tutto il processo è stato imbastito su argomentazioni scientificamente errate e su considerazioni di livello infantile; ha preso spunto dalle dichiarazioni di periti che hanno dimenticato la serietà professionale e le nozioni di comune conoscenza; si è sviluppato su organi di stampa a opera di personaggi interessati e comunque disponibili a ogni mistificazione e a ogni speculazione». Però la versione falsa del medico, che lui stesso pubblicamente ammise di avere inventato, alcuni ancora oggi, la rappresentano come verità.

LA STRAGE ALLA STAZIONE

Il 2 agosto 1980 a Bologna, alle ore 10.25, la strage alla stazione (85 morti e oltre 200 feriti) è un dramma enorme per una città già provata dal disastro di Ustica. Vale ricordare a proposito quanto disse il capo della polizia **Vincenzo Parisi**, il 22 giugno 1993, nel corso di una audizione della commissione terrorismo e stragi: «Da un punto di vista qualitativo non avevo escluso la possibilità che l'episodio dell'abbattimento dell'aereo di Ustica potesse rappresentare un segnale non percepito. Quando i messaggi non sono percepiti vengono replicati e reiterati, finché non si capisce. Quindi potrebbe essersi trattato il 2 agosto, purtroppo, di una tragica replica stragista».

Ricordo infatti che fra il 7 e l'8 novembre 1979 a Ortona vengono sequestrati missili antiaerei a un palestinese,

La Verita' Inserto

Abu Anzeh Saleh, rappresentante in Italia del Fronte di liberazione della Palestina (Fplp). Il responsabile del Fplp in Italia, arrestato e condannato con rapidità nel gennaio del 1980, è residente da anni a Bologna. Inizia un duro confronto per una condanna che fa venir meno il tacito accordo che prevedeva l'irresponsabilità dei comportamenti dei membri dell'Organizzazione per la liberazione della Palestina (Olp) in cambio del considerare l'Italia nazione non soggetta ad attentati terroristici.

Ma ancora un altro fatto si aggiunge e sono le tensioni fra Malta e Libia iniziate sempre nel gennaio 1980. Malta governata da un curioso socialista, **Dom Mintoff**, aveva in animo di sottrarsi all'influenza libica che improvvidamente si era portata sul suo territorio. Iniziarono così le trattative fra i governi maltese e italiano per staccare Malta dalla Libia e consentire di raggiungere un accordo con il governo italiano.

Il governo libico ci avverte con durezza che per la Libia non è accettabile concedere da parte dell'Italia un accordo alla Repubblica di Malta, che se tale accordo venisse concesso sarebbe considerato un atto di ostilità e, in aggiunta, che è considerata con «preoccupazione» l'installazione dei missili a Comiso. I colloqui fra Italia e Malta proseguono verso una rapida conclusione. Il 2 agosto 1980 a La Valletta il primo ministro maltese **Dom Mintoff** e **Giuseppe Zamberletti** firmano l'accordo.

Sia Ustica che Bologna sono stati attentati senza rivendicazione così come tutti gli attentati compiuti dalla coppia Fplp-Libia: insomma la loro firma era la mancanza di rivendicazione sia quando li compivano congiuntamente sia quando li attuavano singolarmente.

LE PRIME COMMISSIONI

Con dovizia di attenzione la prima commissione, quella del tecnico del ministero dei Trasporti **Carlo Luzzati**, analizzò tutti i tracciati radar partecipando alle ricognizioni con il magistrato inquirente. I periti dell'Itavia interessarono al riguardo l'Ntsb (National transportation safety board). Con un certo ritardo la commissione venne posta a conoscenza, dal magistrato,

delle risultanze di analisi nei laboratori dell'Aeronautica militare che rivelavano la presenza di materiale esplosivo.

Si interpellò l'Aib (Accident investigation board), agenzia britannica di indagini sui disastri aerei che confermò l'ipotesi di esplosione interna appunto per le tracce di esplosivo trovato in parti interne dell'aeromobile.

Venne anche interessato e coinvolto nelle analisi il Rarde (Royal research and development establishment). La commissione con il materiale acquisito, tra la fine dell'anno e l'inizio del 1981, presentò le sue risultanze individuando le cause possibili del disastro in una esplosione che poteva essere interna o esterna, richiedendo il recupero del relitto che avrebbe consentito una più puntuale e certa definizione del dilemma.

Insomma, non c'erano tracciati indicanti aerei potenzialmente pericolosi per il Dc9, ma i tracciati radar andavano comunque approfonditi nella loro lettura tenendo conto del fatto che le evidenze ricavate dall'esiguo materiale recuperato indicavano una possibile esplosione interna.

Vale la pena sottolineare come la commissione Luzzati avesse avuto anche l'accortezza di segnalare l'opportunità, forse sarebbe meglio dire la necessità, di verifiche nella gestione delle operazioni a terra nell'aeroporto di Bologna. Così la commissione Luzzati, dopo il suo primo responso, doverosamente dubbioso vista l'esiguità dei fondamentali apporti documentali rappresentati dal relitto, sopravvisse ancora qualche anno per poi sciogliersi nell'impossibilità di procedere oltre. Nel novembre del 1984 venne nominato dal giudice istruttore **Vittorio Bucarelli** che da inizio anno aveva assunto quella funzione, un primo collegio peritale presieduto dall'ingegner **Massimo Blasi** e composto da altri cattedratici.

Le conclusioni del collegio si ebbero il 16 marzo 1989, ritardate perché finalmente era iniziato il recupero del relitto. Questa prima conclusione della commissione Blasi decretò come causa dell'abbattimento un missile esplosivo vicino alla zona anteriore del Dc9. Il giudice istruttore **Vittorio Bucarelli** di fronte a questa affermazione pose

nuovi quesiti per la necessità di avere esigenze probatorie. Innanzitutto che missile fosse, non tanto nel nome, ma nel tipo, se a ricerca termica o a ricerca radar. Quale era la sua traiettoria di attacco. Quali danni erano riscontrabili sul relitto in base al tipo di «testa di guerra» che poteva equipaggiare il missile stesso.

I periti della commissione Blasi per rispondere ai quesiti del giudice istruttore riprendono il lavoro e si dividono nelle conclusioni anche alla luce dei rilievi tecnici delle parti. Tre periti rimangono dell'idea del missile, due propongono per l'esplosione interna. I tre periti della commissione Blasi che mantennero la posizione appellandosi alle interpretazioni del tracciato radar vennero addirittura denunciati da quattro ufficiali dell'Aeronautica militare per falso in perizia.

Durante i lavori della commissione Blasi il governo nominò una commissione, presieduta da **Carlo Maria Pratis**, con il compito di raccogliere tutti gli elementi reperibili presso il ministero della Difesa e altre amministrazioni pubbliche, per valutarli alla luce dei dati ulteriormente acquisibili in campo internazionale. Il risultato di questa indagine fu che i dati a disposizione per stabilire una decisione con univocità erano insufficienti.

LA PERIZIA FINALE

Di fronte a questo guazzabuglio di posizioni il giudice istruttore **Vittorio Bucarelli** si trovò nella necessità di individuare una nuova commissione tecnica che nominò il 17 luglio 1990, lo stesso giorno in cui però comunicò la sua determinazione di astenersi dalle funzioni.

Il giudice istruttore **Vittorio Bucarelli** viene sostituito nell'incarico di giudice istruttore da **Rosario Priore**. Il nuovo giudice istruttore conferma definitivamente la commissione, che prenderà il nome dal suo presidente, **Aurelio Misiti**. Gli italiani erano il professor **Aurelio Misiti**, preside della facoltà di ingegneria dell'Università di Roma, i professori **Paolo Santini**, **Giovanni Picardi** e **Antonio Castellani** dell'Università di Roma, e il professor **Carlo Casarosa** dell'Università di Pisa. Tra gli stranieri due inglesi, il professor **Dennis Cooper** dell'Università di Birmingham,

La Verita' Inserto

l'ingegner **Frank Taylor**, direttore del Cranfield aviation safety centre e il tedesco professor **Hans Försching** dell'Università di Braunschweig. Commissione comunque diversa rispetto a quella nominata dal suo predecessore per l'aggiunta di due esperti svedesi, **Göran Lilja** dell'Aeronautical research institute e **Gunno Gunnvall** dell'ufficio analisi radar del ministero della Difesa, per assicurare la presenza di consulenti appartenenti a un Paese neutrale. Questa commissione Misiti ebbe a disposizione il 94,6% dell'aereo che nel frattempo era stato recuperato.

Ancor più per coadiuvare la commissione, il giudice istruttore **Rosario Priore** affidò una perizia supplementare e propedeutica a un tecnico particolarmente esperto e affidabile, l'ingegner **Chris Protheroe** che la consegnò nel gennaio 1992, dettagliata e circostanziata, indicando l'esplosione interna come causa del disastro. Tre giorni dopo vengono incriminati 13 alti ufficiali dell'Aeronautica per aver attentato contro l'attività del governo con l'aggravante dell'alto tradimento e della falsa testimonianza.

Capisco la difficoltà di comprendere quale collegamento possa esserci fra una perizia che

determina una esplosione interna come causa del disastro e l'incriminazione dei generali, ma l'unica spiegazione è quella di non considerare il contenuto della perizia e di credere che l'Aeronautica militare abbia tenuto nascosto uno scontro aereo intorno al Dc9.

La perizia della commissione Misiti viene depositata il 23 luglio 1994, approvata all'unanimità e firmata da tutti gli 11 componenti il collegio peritale. L'ipotesi con maggiori riscontri possibili e verificabili è quella di una esplosione interna. Questa perizia è stata condivisa all'unanimità. Nel nostro relitto non compare la pur minima presenza di un danneggiamento di qualsivoglia scheggia di testa di guerra di un missile benché la ricerca sia stata effettuata minuziosamente. Per contro si evidenziano prove di esplosione interna nella zona di coda e nelle sue adiacenze come lo schiacciamento totale di tutte le tubature interne della cabina pas-

seggeri. Tale fatto è possibile solo perché l'effetto radiale dell'istantanea onda esplosiva interna causa appunto tale schiacciamento.

Il lavandino in acciaio del bagno posteriore presenta un accartocciamento tipico di una causa esplosiva e questa cosa ha determinato il ridondante effetto di acuire i danni nella parte dietro ad esso. Così il ritrovamento dei motori consente di testimoniare il collasso dei piloni di coda a causa di spinta dall'interno verso l'esterno.

Oggi abbiamo purtroppo una notevole capacità di confronto con fatti analoghi di attentati ad aeromobili. Gli ultimi due episodi di aeromobili oggetto di attacco ci forniscono due prove e due casi: l'aereo malese abbattuto in Ucraina da un missile e l'aereo russo precipitato nel Sinai per una bomba a bordo. I resti dei due aeromobili presentano caratteristiche e tracce inconfutabilmente diverse.

Il Dc9 Itavia presenta evidenze altrettanto inconfutabili: non è stato abbattuto da un missile. In aggiunta i periti della commissione Misiti certificano la regolarità dei nastri radar su cui sono state fatte le analisi delle tracce. Confermano che tutte le registrazioni non sono state in alcun modo manipolate, che sono autentiche e reali rispetto all'accaduto. Ancora evidenziano che non esistono velivoli nella fascia di volo idonea a lanciare un missile e che su nessuno schermo dei controllori di volo dei quattro radar interessati alla zona è mai apparsa traccia di velivoli in prossimità del Dc9.

Viste le conclusioni sembrerebbe tutto più semplice, ma due periti che pure hanno sottoscritto tutte le conclusioni della commissione presentano un documento nel quale sottopongono una loro particolare idea. Ecco la sottopotesi dei due periti, il professor **Carlo Casarosa** e il professor **Manfred Held**, che narrano di una quasi collisione.

LE REAZIONI

Il giudice istruttore **Rosario Priore**, anche alla luce delle considerazioni dei pubblici ministeri che avevano sostituito il giudice indagante

Giorgio Santacroce, convoca nell'ottobre del 1994 i periti e sottopone loro 25 nuovi quesiti.

Nel novembre successivo i periti depositano le loro precisazioni che determinano ancora una volta l'unanimità di giudizio sull'esclusione dell'ipotesi missile e sull'ipotesi da considerarsi prioritaria e più probabile dell'esplosione interna. Le relazioni finali sono due, perché è lasciata ai due periti che avevano evidenziato come più probabile l'esplosione interna, ma suggerito anche la quasi collisione, una loro autonoma proposizione. Preciso ancora che anche questi due periti hanno escluso categoricamente e in modo assoluto l'ipotesi del missile. In tal modo però e grazie all'ipotesi della quasi collisione ecco apparire una nuova indagine radaristica.

Il giudice istruttore **Rosario Priore** affida nell'ottobre 1995 a una commissione composta da tre periti una ennesima valutazione dei tracciati e delle registrazioni radar. Ma perché, verrebbe da chiedersi, una nuova commissione e una nuova perizia seppur parziale e limitata ai tracciati radar?

NUOVA PERIZIA

Se volessimo incamminarci nell'approfondita illustrazione tecnica di tutte le registrazioni dei radar dei vari centri di controllo traffico o di difesa aerea potremmo perderci in una piatta e noiosa sequenza di numeri e sigle varie.

Questa nuova perizia è presentata nel luglio 1997 e ha potuto avvalersi anche della collaborazione della Natp che ha fornito ogni necessario supporto. Alcune assolute verità non possono modificarsi. Si stabilisce, o meglio si ribadisce, che i nastri forniti dall'Aeronautica militare sono integri. Che i radar della difesa aerea non evidenziano aerei in un'area tra le 50 e 60 miglia (90-110 km) intorno al Dc9.

Sarebbero sufficienti queste affermazioni per chiudere la questione. Ma invece si introducono anche considerazioni che lasciano spazi di immaginazione. Si dice che vi sono due echi isolati, si dice che le anomalie presenti nelle registrazioni di un solo radar, dei due di Fiumicino, in vicinanza del Dc9, invero

La Verità Inserto

solo nell'area di Roma, potevano essere considerate come segno che ci poteva essere un aereo nascosto sotto al Dc9. Ancora si ipotizza e suggerisce che il possibile inseguimento «sotto» al Dc9 di un misterioso aereo possa essersi effettuato in area Bologna-Siena. Quello che serve è inserire dubbi e fantasiose ipotesi che possano giustificare una accusa.

Tutto questo verrà smentito dal processo penale. Vale solo raccontare alcune curiosità emblematiche della poca accortezza in cui si incorre quando si vogliono raccontare cose vere, ma con l'intento di falsificare la realtà.

Nella perizia, avendo identificato una traccia, la AA462, si insinua un aeromobile che abbassandosi di quota scompare ai radar in pieno mare. Ma la carta utilizzata nella perizia non ha tenuto conto che in quel punto non c'è il mare, ma c'è la Corsica e la traccia rappresentava un elicottero che stava atterrando all'aeroporto di Bastia.

Ancora possiamo raccontare di un aereo più grande che hanno inventato sulla scena di quella tragica giornata. Hanno raccontato di un grande aereo suggerendolo dotato di radar sulla «schiena», che girovagava sui nostri cieli proprio verso sera e proprio il 27 giugno 1980, per guidare gli aerei misteriosi all'abbattimento del Dc9 Itavia. Hanno persino indicato una traccia radar, LG521, individuata da un radar nostro, italiano, posizionato a terra. Verrà accertato che era un aereo da collegamento che volava a bassa quota e a bassa velocità diretto a Treviso su una normalissima aerovia.

Altro racconto incredibile è quello relativo ai tre F104 partiti e atterrati a Grosseto. Un F104 volava da solo ed effettuava una missione che prevedeva una navigazione ad alta quota, discesa e avvicinamento radar guidato su un altro aeroporto e rientro, nuovamente in quota, a Grosseto. Due F104 volavano in coppia facendo un addestramento in cui uno era il bersaglio e l'altro il cacciatore in una manovra di intercettazione. Tutti atterrano almeno 10 minuti prima del disastro e atterrano a Grosseto, quindi ben lontani dal luogo nel quale scompare il Dc9 Itavia. I dettagli dei voli,

tramite l'analisi dei tracciati radar, escludono in modo indubitabile ogni intrusione con la rotta del volo civile. L'allerta non è mai stato dato e uno dei piloti impegnati nella missione ha sempre smentito e smentisce tuttora le indecorose illusioni.

In questa vicenda si è persino introdotto il dubbio che la tragedia delle Frecce Tricolori a Ramstein sia stata causata per far tacere due dei piloti che stavano volando il 27 giugno 1980 a Grosseto. Con loro anche a Ramstein, nel 1988, c'era il collega che sempre ha denunciato, scandalizzato, simile indegna illazione.

Ultima che raccontiamo è quella di aerei che compaiono e scompaiono sull'Appennino tosco emiliano, sotto e sopra al Dc9 Itavia, affermando di volta in volta che potrebbero essere americani provenienti dall'Inghilterra o libici provenienti dalla Jugoslavia.

Solo che questa traccia, LG461, invero unica e che proviene dalla Liguria, nel momento in cui passa più vicina al Dc9 Itavia è addirittura a 25 chilometri di distanza e che in questo punto più prossimo ci passa con diversi minuti di anticipo. Quindi nessun aereo avrebbe potuto mai infiltrarsi sotto la pancia del famoso Dc9, essendo per altro davanti fisicamente per tempi di percorrenza. Inoltre, per l'ennesima volta raccontano che scompare, ma scompare perché atterra all'aeroporto toscano di Firenze Peretola.

L'INESISTENTE DUELLO

A sostegno della fantasiosa e fantastica battaglia aerea intervengono tanti racconti, tutti diversi fra loro, tutti con diversi protagonisti. Fa davvero impressione leggere tutte insieme le colossali bugie che sono state raccontate per nascondere la verità. Ma possibile che questa enormità di «visioni» inattendibili, di dichiarazioni indimostrabili, di testimoni che tali non sono, siano tutte validate dall'informazione nel loro susseguirsi senza porsi almeno il dubbio che qualche cosa non quadra?

Ma possibile che l'unica versione che mai ha avuto bisogno di modifiche nella propria affermazione, quella dell'esplosione interna nella parte posteriore dell'aereo, versione per altro che si tra-

scina dalla prima indagine tecnica, versione che ha avuto conferma in una relazione richiesta dal giudice istruttore stesso a un super perito, versione che ha avuto la conferma come più attendibile dalla Commissione composta da esperti internazionali, non sia mai stata adeguatamente divulgata?

La verità che è stata sancita è che non è mai esistito un missile e non c'è stata alcuna battaglia aerea. Raccontiamo in sintesi le più strampalate versioni alternative.

1. MIG LIBICO DALLA IUGOSLAVIA

Un Mig libico, che proviene dopo manutenzione dalla Jugoslavia, si infila sotto al Dc9 sbagliando perché pensa sia un Air Malta. Quando se ne accorge cerca di allontanarsi, ma viene visto dal copilota del Dc9 e dalle difese aeree della Nato. Si alzano in volo americani, francesi e italiani con un aereo americano che in una manovra azzardata colpisce l'ala del Dc9, lo fa precipitare integro, mentre il Mig fugge e senza carburante si schianta sulla Sila con il pilota che essendo ben in salute non si capisce perché non si lancia con il paracadute (*Ustica*, film di **Renzo Martinelli** del 2016).

2. MIG LIBICO SULL'APPENNINO

Invero l'informazione che uno o due Mig si siano palesati sotto al Dc9 ancora sull'Appennino tosco emiliano assume validità del suo fantasioso esistere nelle opinioni raccontate da **Rosario Priore** al giornalista **Giovanni Fasanella** (nel loro libro *Intrigo internazionale* del 2010).

3. ALL'IMPROVVISO L'ATTACCO DALLA LIGURIA

La prima versione ci aveva raccontato dell'aereo proveniente da Ovest, questa volta arriva dalla Liguria, si infila sotto al Dc9: lo dice la traccia radar, ma vale ricordare che le tracce si incontrano con diversi minuti di differenza. Poi ancora narra di come nell'area di Ponza vi siano attività volative. Non fa niente che siano inesistenti, che anche se non fossero inesistenti siano sempre con orari sfalsati rispetto al passaggio del nostro aereo e soprattutto non c'entrino con l'area del disastro. La cosa drammatica è che tale descrizione in-

La Verita' Inserto

verosimile è raccontata, persino con un'affascinante striscia di disegni, affermando con sicumera che è tratta dalla perizia radaristica Dalmeide (La Stampa, 1997).

4. STANNO ARRIVANDO I VELIVOLI FRANCESI

Un'altra delle invenzioni ultimamente ripresa riguarda questa volta solo i francesi che, partiti in massa dalla base di Solenzara in Corsica e dalla portaerei Foch, sempre per colpire un Mig libico, abbattano invece il Dc9 (trasmissione Matrix, 2016).

5. PER I RUSSI È COLPA DELLA NATO

La versione del «triangolo delle Bermuda del Tirreno» promossa dai sovietici è già nota, ma ci sono anche gli inglesi, in realtà con un paio di anni di ritardo, che ci raccontano con la consulenza di tecnici statunitensi che l'aereo è stato abbattuto da un missile, ma questa volta lanciato da un Mig libico (la rivista russa *Novi Mir* nel 1980, l'inglese *Bbc* nel 1982).

6. SORPRESA: L'AEREO NON C'È

Si afferma dell'esistenza in volo di un Awacs statunitense, un aereo radar dedicato al controllo dei cieli per il passaggio degli aerei che partivano dopo la conclusione del vertice internazionale del G7 di Venezia. E si afferma con certezza che questo aereo ha visto certamente il Mig che si introneggiava nella rotta del Dc9 (*Corriere della Sera*, 2011).

7. MARESCIALLO IN PENSIONE

In una versione di un maresciallo in pensione viene indicata la nazionalità dei protagonisti (Libia, Usa), ma persino gli aerei di cui uno nuovo: un Tomcat statunitense (*L'Ora*, 1992).

8. ALL'IMPROVVISO SPUNTA GHEDDAFI

I servizi segreti francesi sono a conoscenza di un aereo libico con a bordo **Muammar Gheddafi**, ma alla fine abbattano il Dc9 (*Blitz Quotidiano*, 2011).

9. ENTRANO IN SCENA GLI F104 ITALIANI

Di nuovo c'è il solito Mig sotto al Dc9, che è stato visto dagli F104 di Grosseto, che

però, bisogna ricordarlo, incredibilmente chiudono ogni attività, cioè rientrano alla base e cessano l'operatività. Allora non si sa chi, ma americani o francesi... ci pensano loro (*la Repubblica*, 1993).

10. UN NUOVO MARESCIALLO

Un altro maresciallo si ricorda che un Crusader Usa quella sera partì da Verona Villafranca e ritornò qualche tempo dopo il disastro. Che un aereo Usa partisse da Verona per intercettare un Mig fino a Ustica resta piuttosto incredibile. Questa volta non ci crede nemmeno **Priore** (rinvio a giudizio di **Priore**, 1999).

11. MISTERIOSI ROTTAMI RITROVATI IN MARE

Si ritrova un serbatoio che era impiegato su velivoli subsonici, A-4 e A-7, entrambi aerei da attacco al suolo e non caccia intercettori ed è stato sganciato in mare almeno attorno agli inizi degli anni Settanta, venendo poi dismesso dall'uso. Ma faglielo capire! (come sopra...).

12. CORSE FRA AEREI CIVILI

Un maresciallo, una figura che in questa storia torna più e più volte, arriva a teorizzare una funambolica gara nella quale un Boeing 720 dell'Air Malta superò in velocità il nostro Dc9. Poi, verificato il tutto, si scopre che al momento del disastro l'Air Malta risulta ancora sull'Argentario (*Punto Condor. Ustica: il processo di Daniele Bianchissi e Fabrizio Colarieti*, 2002).

13. I LIBICI FANNO DA SOLI

Un Mig libico decolla da Pratica di Mare, addirittura nella ricostruzione viene immaginato con i colori azzurri e bianchi degli aerei da addestramento. Si infila sotto al Dc9, ma viene visto dagli americani e dai francesi che si attrezzano per colpirlo. A questo punto due Mig, questi invece con livrea da combattimento, marrone e verde, si alzano in volo da una base in Sardegna, forse San Lorenzo in Muravela, e si predispongono per proteggere l'altro Mig. Risulta colpito il Dc9. Uno dei Mig, comunque danneggiato, finisce in Sila, ma qualcuno va a sostituirlo perché i colori della

livrea non possono essere di quella da combattimento, ma di quella da esercitazione. (*Ansa e l'Europeo*, 1992, ripresi poi in *Ustica, la tragedia e l'imbroglione*, di **Sandro Bruni e Gabriele Moroni**, 2003).

14. C'È PURE L'AIR MALTA, MA LA MIRA NON È BUONA

Un Mig libico partito dalla Sardegna vuole abbattere il volo Air Malta e si sbaglia abbagliato dal sole - e negli occhi, ma alle spalle - e abbattuto il Dc9. Parrebbe eccessivo immaginare una così intensa presenza di aerei libici, non tanto e solo nei nostri cieli, ma persino nei nostri aeroporti (*Tempi*, 2011).

15. ISRAELIANI CALABRESI E STRANI COLORI

E così eccoci in Calabria con gente che racconta di fuochi in cielo. Non importa se vengono da Sud e Sudovest a pelo d'acqua e siamo a Isola Capo Rizzuto sullo Ionio. Negli anni successivi il testimone si documenta e, guardando decine di foto, pensa proprio che siano F16. Poi gli dicono che di quel colore sono israeliani. Ci sarebbe da dire che gli F16 vennero consegnati agli israeliani nel 1982 (*Il Fatto Quotidiano*, 2011).

16. NUOVA PISTA MADE IN FRANCE

Si sa che tra il 7 e l'8 giugno la portaerei francese Foch era alla fonda in un porto della Corsica. Come tutti sanno, il disastro di Ustica avviene 20 giorni dopo, ma l'importante è raccontare che ci sono passati i francesi. Ognuno di noi deve augurarsi di non viaggiare su una strada in cui si verificherà un incidente perché per il semplice fatto di esserci passato potrebbe esserne il responsabile (*L'Unità*, 2014).

17. «MI È APPARSO QUALCOSA, FORSE...»

Un pilota Alitalia racconta di aver incrociato in volo da Palermo, pochi minuti dopo la partenza e nei mari di Ustica, una flotta composta da una portaerei e da altre navi non individuabili, ma certo non pescherecci. Una testimonianza decine di anni dopo. Pare strano che mai nessun altro pilota abbia avuto il sentore di immaginare utile aver visto una portaerei in quei luoghi in quei giorni. E

La Verita' Inserto

siccome tutti, ma proprio tutti, sapevano dell'accaduto, figuriamoci i piloti di aerei civili. Nessun altro ha visto o raccontato nulla. E pensate quanti aerei hanno attraversato in quei giorni, come in tutti gli altri giorni, le rotte del Tirreno (*la Repubblica*, 2013).

18. UN ALTRO PILOTA DICE LA SUA

Secondo un altro pilota il Dc9 è affondato imbarcando acqua lentamente da una falla. Si è fermato a 50-70 metri perché all'interno la pressione dell'aria e dell'acqua si compensavano. Poi la pressione dell'acqua ha provocato il cosiddetto «colpo di ariete» che ha sfondato la coda. In quel momento i cadaveri hanno cominciato a risalire» (*Oggi*, 2010).

19. GHEDDAFI IN VIAGGIO DI PIACERE

Il 27 giugno è previsto un volo di Gheddafi da Varsavia a Tripoli, che deve passare sopra il Tirreno. L'abbattimento di Gheddafi non interessava solo l'Aeronautica libica: c'era la Francia, c'erano gli Usa... Il piano prevedeva che due aerei libici «rinneati» abbattessero Gheddafi e poi andassero ad atterrare a Gioia del Colle o a Crotona. L'ordine originario, quindi, era quello di tener sgombro il basso Tirreno da altri aerei... L'aereo di Gheddafi (sembra, tra l'altro, che il leader libico si servisse di un Dc9) devia e stranamente non torna in Libia, ma atterra a Malta, dove rimane ospite del politico maltese Dom Mintoff per una settimana...» (*Instoria*, 2009).

20. IL SENATORE HA UNA SUA IPOTESI

«È stato un missile italiano, a testata inerte, a squarciare la carlinga del Dc9 Itavia». Questa affermazione è stata fatta dal senatore Ermilio Boso, che ha inoltre fornito altri particolari. Questa la verità del parlamentare della Lega: il Dc9 è stato abbattuto da due caccia italiani F104 che hanno lanciato un missile «ibrido», cioè dotato di una piccola carica sull'ogiva e di una seconda carica di sfere di piombo. Il senatore Boso ha precisato che quelle misteriose scie sulla carlinga del Dc9 ripescato in mare, come fossero graffi di un grosso animale, sono state

procurate dalle sfere di piombo. L'aereo perforato dal missile «ibrido» sarebbe esploso in volo per lo sbalzo di pressione... Le sue informazioni provengono da un maresciallo dell'Aeronautica di cui non ha voluto fornire le generalità (*la Repubblica*, 1994).

21. PAROLE DI TERZA MANO

«Secondo alcune ricostruzioni, il sottufficiale avrebbe confidato a un capitano della base di Pisa che il Dc9 sarebbe stato abbattuto dai nostri caccia. Sembra abbia detto al capitano di Pisa: «Non posso fornire documentazioni di nulla, qui è un casino, mi fanno fuori. Ma lei ricontrolli i missili a guida radar a testata inerte e gli orari di atterraggio». E questo passaggio, raccontato da *Repubblica* nel 1994, ci viene raccontato dalla terza persona in Commissione stragi (Audizione Commissione stragi 1995, *la Repubblica*, 1994).

22. IL PILOTA DI RAMSTEIN

«La sera del 27 giugno 1980 i piloti Ivo Nutarelli e Mario Naldini si alzarono in volo dalla base di Grosseto con i loro F104. Intercettarono il Dc9 Itavia, lo affiancarono e poi scoprirono qualcosa di molto grave perché lanciarono il segnale di allarme, ma non via radio. «Squoccarono» elettronicamente il codice di emergenza e per essere più sicuri che il loro segnale fosse stato recepito, come da manuale, fecero una manovra a triangolo che serve proprio per avvertire gli operatori radar a terra di una situazione di massima allerta. Non usarono la radio evidentemente per non farsi intercettare da altri. E la prova che Nutarelli e Naldini avevano scoperto qualcosa di veramente grave. Forse aerei non della Nato che avevano violato il nostro spazio aereo. Pare che nei giorni successivi abbiano confidato a qualche collega che c'era stato un combattimento aereo. Anche loro hanno sparato. E sono tornati alla base con 450 chili in meno sui loro caccia. Contro chi non lo so, ma è chiaro che il segnale di emergenza generale che hanno usato, lo si lancia solo quando c'è una situazione di combattimento». Non importa che tutti gli F104 siano atter-

rati almeno 10 minuti prima del disastro aereo avvenuto, tra l'altro a quasi 400 chilometri di distanza. Non importa che l'altro pilota di quel gruppo di F104, Alberto Moretti, che delle Frecce tricolori è stato comandante dal 1991 al 1992, abbia affermato più volte che nulla accadde quella sera, che nulla videro, che nessuna manovra di allarme o allerta diversa dalle procedure venne effettuata (*Oggi*, 2010).

23. LA VERSIONE DEL GENERALE RUSSO

«Spunta un altro testimone della tragedia di Ustica, il generale in pensione Yuri Sulimov, in servizio in Libia all'epoca dell'incidente aereo. E conferma, in un'intervista al *Gr1*, la testimonianza resa lo scorso 3 marzo sempre al *Gr1*, dal colonnello Alexei Pavlov, nome di copertura dell'ex residente del Kgb a Tripoli, secondo cui furono caccia americani ad abbattere il Dc9 dell'Itavia sui cieli di Ustica il 27 giugno del 1980». «Caccia partiti «da una base italiana in Sardegna e non da una portaerei come si è detto in tutti questi anni»» (Adnkronos e *Rai Gr1*, 1993).

24. UN AEREO LIBICO INFEDELE

«Ed ecco l'epilogo. Dai Mig fedeli a Gheddafi sarebbero partiti due missili: uno sarebbe andato a colpire il Dc9 dell'Itavia, che proprio in quel momento si sarebbe trovato sulla traiettoria dell'aereo inseguito. Risultato: l'aereo di linea si sarebbe disintegrato in volo. Ma anche il caccia, colpito a sua volta dalle mitragliere di bordo degli altri due Mig, sarebbe precipitato a Timpa delle Magare» (*Il Nuovo*, 1988).

25. DEPISTAGGI ISRAELIANI

«La sera del 27 giugno 1980, passate le 21 e pochi minuti dopo l'inabissamento dell'aereo nei pressi di Ustica, qualcuno vide un aereo militare volare a bassa quota sulla città di Catanzaro. Forse l'aereo militare coinvolto in una battaglia ad alta quota, in cui sarebbe stato abbattuto il Dc9, scaturita dall'intercettazione da parte degli israeliani della rotta di un cargo francese. Tale cargo, tutt'altro che casualmente, posto sulla scia del Dc9 stava trasportando ura-

La Verita' Inserto

nio in Iraq e nel tentativo di fermarlo gli israeliani sarebbero intervenuti. Solo che avrebbero colpito il Dc9, abbattendolo. Il cargo di uranio sarebbe giunto in Iraq e avrebbe compiuto indisturbato la missione. Quel Mig libico ritrovato nel Castelsilano crotonese sarebbe stato solo uno dei numerosi elementi di depistaggio in questa vicenda che dunque potrebbe avere come protagonisti i servizi segreti italiani e stranieri» (*Reggio tv*, 2014).

26. POTENZA DI FUOCO NEI CIELI DEL MERIDIONE

Un intero esercito, composto da Phantom F4, Kfir o A4, Boeing 707 attrezzati per assistenza radar, Boeing 707 per rifornimenti in volo, svolazza segretamente nei cieli del Mediterraneo e del Tirreno meridionale per colpire un Airbus A300 dell'Air France con nientemeno che un carico di uranio per l'Iraq. Disgraziatamente quell'aereo non è mai decollato e il nostro Dc9, che era partito con due ore di ritardo, si è trovato in quel posto senza che un simile esercito si fosse accorto che proveniva da una rotta diversa e non era un Airbus francese. In questa versione finalmente manca un Mig (*Il quinto scenario* di **Claudio Gatti** e **Gail Hammer**, Rizzoli, 1994).

27. STESSA RELAZIONE, DESCRIZIONI DIFFERENTI

«Secondo la relazione che è stata depositata al processo civile Ustica bis in corso a Palermo, l'aereo non si frantumò in volo. Riproducendo lo scenario all'ultimo istante nel quale il Dc9 ha comunicato la propria posizione, il professore **De Marco** ha ricostruito la traiettoria di caduta che si concluse con un impatto sull'acqua: il velivolo entrò in mare integro, dopo essere caduto a vite, con la punta e l'ala destra, e poi si inabissò... Un oggetto ha creato un foro, qualcosa in coda, il cono di coda quasi certamente si è distaccato, l'aereo ha perso il controllo. A quel punto il pilota non ha potuto fare nulla». (*la Repubblica*, 2014).

Lo studio, durato nove mesi, è redatto su richiesta dell'avvocato delle vittime **Daniele Osnato**, fa emergere un'importante novità sulla dinamica dell'incidente che ha portato alla morte 77 pas-

seggeri e 4 uomini dell'equipaggio: la nuova simulazione, oggi possibile grazie a un software open source sviluppato dallo stesso professor **De Marco**, ipotizza che quella notte di 34 anni fa l'aereo potrebbe aver impattato contro una possibile forza d'urto contraria che lo avrebbe fatto sobbalzare dalla sua rotta originale; a quel punto l'aereo avrebbe iniziato ad avvitarci su sé stesso e poi sarebbe precipitato pressoché integro verso la superficie del mare (*Corriere della Sera*, 2014).

28. MARINAIO SEMPLICE, DALLA MEMORIA LUNGA

Un marinaio della portaerei americana *Saratoga* si ricorda dopo 37 anni che la nave era in navigazione (è fotografata in porto da felici coppie di sposi) e ci informa che in quei giorni la Marina americana viene informata che **Gheddafi** ha istituito nel golfo della Sirte l'immaginaria linea della morte (l'aveva istituita nel 1973). Poi ci informa che a Napoli il giorno successivo viene ucciso un sottufficiale della stessa nave e si lascia intuire sappia molte cose... ma a Napoli non viene mai ucciso alcun marinaio della *Saratoga*. Poi ci racconta che tutti i libri inerenti l'attività della *Saratoga* sono misteriosamente scomparsi e invece chiunque li può liberamente vedere e leggere addirittura su Internet. Invero ci informa di altre amenità, ma non vale la pena di infierire su simili personaggi (*La7*, 2018).

I PROCESSI PENALI

Ritornando ai fatti, ecco cosa accadde nelle aule di giustizia italiane. Nel settembre 2000 presso la terza sezione della Corte d'assise di Roma inizia il processo che si conclude il 30 aprile 2004 con l'assoluzione da tutte le accuse degli ufficiali dell'Aeronautica imputati di alto tradimento e accusati di aver nascosto una battaglia aerea.

Ovviamente le parti civili presentano appello che inizia presso la Corte di appello di Roma nel novembre 2005. Questo grado di giudizio si conclude rapidamente con l'ennesima assoluzione dei due generali perché il fatto non sussiste. La successiva motivazione della sentenza spiega il motivo dell'assoluzione piena perché «non po-

tevano omettere di comunicare al ministro della Difesa ciò che probatoriamente gli era ignoto».

Tutti i gradi di giudizio della giustizia penale hanno sancito che evidentemente non si poteva omettere di comunicare una cosa che non era accaduta: «...tutti gli aerei militari italiani erano a terra, che i missili di dotazione italiana erano nei loro depositi, che gli aerei militari alleati non si trovavano nella zona del disastro e che nell'ora e nel luogo del disastro non vi erano velivoli di alcun genere». Insomma la prova dei fatti è assolutamente inesistente: «L'imponente massa di documenti e dati presentati non ha consentito di ricavare elementi di prova a conforto delle tesi dell'accusa, addirittura la prova dei fatti contestati è del tutto mancata». Per sintetizzare, si sono valutati un milione e 750.000 pagine di istruttoria, 4.000 testimoni e svolte 272 udienze. I confronti in dibattimento durante i processi hanno dimostrato inequivocabilmente come non vi fosse alcun aereo intorno al Dc9. Gli interrogatori dei testimoni hanno chiarito in forma assoluta come non vi sia chi abbia affermato e confermato di avere informazioni, conoscenze o di aver visto nulla di diverso da quello che si è stabilito. Ancora perentoriamente la sentenza afferma che «tutto il resto è fantapolitica o romanzo che potrebbero anche risultare interessanti se non vi fossero coinvolte 81 vittime innocenti». Una prova di grande evidenza che avrebbe dovuto accettarsi e avrebbe dovuto diventare un dato di fatto su cui allineare ogni valutazione. Ancora vale rilevare che con il dispositivo della sentenza avrebbero dovuto chiudersi anche tutte le ulteriori azioni risarcitorie.

Il 10 gennaio 2007 per la giustizia penale con la sentenza della suprema Corte di Cassazione si stabilisce l'insussistenza di un fatto. Tutto concluso... ma quando mai!

I PROCESSI CIVILI

Da sottolineare subito la curiosità dei «tempi». La prima sentenza civile è presa il 26 novembre 2003 in riferimento a una citazione in giudizio del 31 marzo 1981. Stabilisce sulla base dell'opinione del giudicante che ad ab-

La Verita' Inserto

battere il Dc9 Itavia è stato un missile.

Ovviamente, dopo 21 anni di inattività da parte dei giudici civili, sarebbe stato logico attendere qualche mese per accertare le decisioni del tribunale penale (competente a descrivere gli accadimenti), determinate

il 30 aprile 2004. Ma ha messo fretta sapere che il processo penale ha acquisito una montagna di prove contrarie alla tesi della battaglia aerea come causa del disastro di Ustica. Giudizio, il mio, che non compromette l'onestà delle personali convinzioni, ma precisa l'opportunità del fatto che una convinzione possa essere meglio suffragata da prove fornite da una sentenza penale che da valutazioni individuali. Questa decisione è presa, come peraltro recita la sentenza stessa, da «un avvocato esercente la professione forense fuori del distretto della Corte di Appello di Roma e aggregato al tribunale di Roma, in veste di giudice onorario», l'avvocato Francesco Baticani di Bronte. Quello che, dopo un lavoro di 272 udienze, valutazioni e confronti di perizie, analisi sull'attendibilità delle testimonianze, stava portando un tribunale penale competente a ritenere fantascienza, viene stabilito all'opposto come verità dall'avvocato-giudice onorario in quattro udienze.

La sentenza viene annullata in appello, ma la Cassazione civile annulla a sua volta la sentenza di appello perché le prove dei fatti che nel frattempo sono state depositate dall'Avvocatura di Stato al tribunale civile sono giunte fuori termine. Per farla breve, nessuno si è interessato che vi sono state perizie, vi sono state verifiche, vi è stata una decisione definitiva sulla base del lavoro svolto nel processo penale che ha decretato, stabilito e sentenziato senza alcun dubbio che una certezza è l'inesistenza della battaglia aerea.

E a norma di legge avrebbe dovuto farlo. Così i fatti non contano, conta la forma, peraltro dubbia, e conta l'opinione del giudice che ritiene secondo lui più probabile un fatto piuttosto che un altro: senza alcuna indagine. Le sentenze penali non affermano di aver espresso un giudizio perché il fatto non era dimostrabile oltre ogni ragio-

nevole dubbio. Affermano che il fatto non è accaduto perché non è accaduto!

Da quella prima sentenza dell'avvocato, giudice onorario, ne nascono molte altre tutte basate su presupposti non veri.

A noi cittadini questo pensiero, nato in Sicilia a Bronte, sulla responsabilità dello Stato italiano di non aver evitato l'abbattimento del Dc9 Itavia a causa di un missile, costa più di 500 milioni di euro.

E per somma beffa avevamo già speso centinaia di miliardi (in aggiunta ad altri) per consentire l'accertamento definitivo e inappellabile che la sciagura non è stata causata da un missile.

AFFERMAZIONI INCREDIBILI

Riportiamo solo alcuni esempi per far vedere come le sentenze civili sono basate sul racconto di fatti non accaduti.

La prima incredibile incongruenza già sottolineata è che tutte le prove non consentono di collocare aerei intorno al Dc9 e quindi escludono alcuna battaglia aerea. Ma per i giudici civili le prove non contano, non fanno parte dei processi, vale solo la loro opinione.

Per arrivare a questa conclusione le sentenze citano anche a loro sostegno testimoni attribuendo loro parole mai dette. Riportiamo lo stralcio di una sentenza poi ripresa in copia dalle altre: «Che numerose prove dirette, testimoniali e documentali, fornivano importanti elementi di conferma alla presenza di altri aerei durante il volo del Dc9 e nella sua fase terminale, rafforzando le ipotesi del missile e della quasi collisione e rendendo meno probabile quella della bomba».

Il primo dei testimoni citati ha dichiarato nell'esame istruttorio: «Dall'osservazione diretta del traffico reale sul mio monitor, fino al momento in cui le tracce del Dc9 scesero di qualità, non rilevai altre presenze oltre il Dc9 stesso e il Boeing 720 di cui ho parlato».

Poi si è corretto in una memoria: «Intorno al Dc9 Itavia vi erano molte altre tracce di altri velivoli, ed era ben possibile che vi fossero uno o più aerei - anche stranieri a sorvolare lo spazio aereo nazionale, dal momento che posso-

no esservi autorizzazioni a sorvolare il cielo italiano in favore di velivoli identificati secondo classi differenti...».

Per poi dichiarare nel processo: «Beh, intorno al Dc9, diciamo, sempre intorno sullo schermo, lo schermo essendo piccolino, però le dimensioni attorno, cioè... sì... tra l'uno e l'altro trascorrono dieci miglia e si vedono attaccate, ecco, attorno cioè il visionario è ampio, attorno cioè, ci stanno varie aerovie, quindi il traffico c'era, normale come tutti gli altri giorni, come sempre». In pratica nelle immediate vicinanze non c'era nessuno.

Un altro testimone, sempre citato dalle sentenze civili, come prova con le sue dichiarazioni di traffico intenso e sconosciuto intorno al Dc9 afferma: «Il traffico notato interessava tutt'altro settore rispetto a quello nel quale si era verificato l'incidente e non c'era una relazione immediata».

Un altro testimone ancora: «Quel traffico notato non aveva impronta dell'eccezionalità... non era una situazione che poteva creare allarme».

Queste sono le affermazioni dei testimoni citati e che per le sentenze civili forniscono «importanti elementi di conferma alla presenza di altri aerei durante il volo del Dc9 e nella sua fase terminale, rafforzando le ipotesi del missile e della quasi collisione e rendendo meno probabile quella della bomba».

Affermazioni più che evidenti nel loro significato esattamente contrario a quello che le sentenze civili, di cui abbiamo ampiamente parlato, a loro attribuiscono. Per carità di patria è meglio non aggiungere altro.

CONCLUSIONI

Il trascorrere degli anni non diminuisce il dovere di far conoscere lo svolgimento di fatti che hanno drammaticamente determinato le vicende del nostro Paese. Il governo non ha mai inviato i documenti relativi alla chiusura delle indagini all'Icao, l'organismo della Nazioni unite che ancora nel luglio del 2017 lamentava l'omissione di atti dovuti sulla base di un trattato internazionale sottoscritto dal nostro Paese. Tra l'altro un atto utile anche alla prevenzione di altri disastri perché il confronto fra le diverse indagini e i risultati che se ne

La Verita' Inserto

traggono porta a stabilire regole sempre più precise per garantire la sicurezza dei voli. Perché non è stato inviato? Il governo aveva annunciato che avrebbe reso pubblica tutta la documentazione ancora segreta con un pronunciamento molto pubblicizzato il 22 aprile 2014. Non è stato assolutamente fatto come enfaticamente annunciato. I documenti che ci interessano, che interessano la vicenda di Ustica, permangono con una classificazione che ne impedisce la divulgazione e la pubblicazione.

Perché non vengono resi noti? Il governo, ancora il 13 novembre 2000, aveva affermato che per mettere in attuazione la clausola del trattato del Nord Atlantico che stabilisce la possibilità di chiedere un risarcimento per i danni causati da appartenenti alle forze militari alleate di stanza sul territorio nazionale, era necessario accer-

tare il coinvolgimento di appartenenti alle forze armate alleate nella causazione dell'incidente. Perché non lo ha fatto? È vero che i tribunali penali hanno stabilito che non vi è stato alcun coinvolgimento. Ma i tribunali civili hanno stabilito vi sia stato e hanno condannato lo Stato italiano per non averlo impedito. Non ci vuole un genio del diritto per comprendere che un responsabile del bene comune e del giusto procedere di una nazione regolata da leggi, dovrebbe impegnarsi a condurre all'Unione una divaricazione di sentenze tanto incredibile e dannosa.

Perché nessuna iniziativa? Nel caso in cui l'aereo fosse stato abbattuto da un missile potremmo chiedere il risarcimento all'Al-

leanza atlantica e quindi noi cittadini non dovremmo spendere nulla. Se l'aereo non fosse stato abbattuto da un missile lo Stato non sarebbe responsabile e noi cittadini non dovremmo parimenti spendere nulla. Bisogna ricordare infatti che il mezzo miliardo di euro è fornito dalle tasse versate dai cittadini e parimenti è sottratto alle necessità di uno Stato che impedisce a molti suoi cittadini di essere garantiti nei loro diritti essenziali. Anche quest'anno, come ogni anno, il 27 giugno avremo appelli solenni da parte delle massime cariche istituzionali affinché si faccia ogni cosa per scoprire la verità sull'esplosione del Dc9, salvo poi dal giorno dopo far calare il silenzio su quella tragedia, fino al nuovo anniversario.

(Fine)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I FATTI

CATASTROFE

Il 27 giugno 1980, alle 20.59 e 45 secondi, il volo di linea partito da Bologna e diretto a Palermo spari dai radar. Il Dc9 Itavia I-Tigi verrà ritrovato distrutto nel Mar Tirreno.

VITTIME

Tutti gli 81 occupanti del velivolo, tra passeggeri ed equipaggio, morirono.

PROCESSO

Una commissione internazionale di esperti ha stabilito che la causa del disastro fu l'esplosione di una bomba a bordo. Il processo penale, durato 272 udienze, si è avvalso di circa 4.000 testimoni e ha escluso l'ipotesi della battaglia aerea.

DISINFORMAZIONE

In questi 38 anni sono state diffuse ad arte fantasiose ricostruzioni di missili, combattimenti aerei, incroci pericolosi tra servizi segreti internazionali. Una cortina fumogena che ha nascosto la verità.

BEFFA

I tribunali civili hanno smentito le sentenze penali e hanno condannato lo Stato italiano a risarcire i curatori fallimentari della società Itavia, gli eredi del proprietario della società, i familiari delle vittime (già indennizzati con 62 milioni di euro). Eppure se avessero ragione le sentenze civili il nostro Paese potrebbe chiedere i rimborsi al Paese dell'Alleanza atlantica responsabile del disastro. Nessun governo però l'ha mai fatto.

Sarebbe stato opportuno porre sotto osservazione le strutture dell'aeroporto del capoluogo emiliano che avevano avuto a che fare con il velivolo dell'Itavia: interrogare nell'immediatezza tutti quelli che in quel luogo avevano avuto rapporti con l'aeromobile, verificare tempi e procedure. Per non parlare dei sospetti su un legame con la strage del 2 agosto del 1980

**Fra il 7 e l'8 novembre 1979, a Ortona,
vengono sequestrati dei missili antiaerei
a un miliziano palestinese, Abu Anzeh Saleh
La sua condanna avrebbe fatto venir meno
il tacito accordo sull'impunità dell'Olp
in cambio di un'esclusione del nostro Paese
da attentati sanguinosi sul territorio nazionale**

**Anche la nuova perizia del 1997, disposta dal giudice Priore,
evidenzia che dai tracciati radar non risultano altri aerei
nel raggio di un centinaio di chilometri intorno al Dc9 esploso
Sarebbe sufficiente questo per chiudere la questione,
peccato che la relazione abbia introdotto senza alcun motivo
considerazioni che lasciano troppo spazio all'immaginazione**

**Nonostante i riscontri certificati dagli esperti
e confermati dai tribunali in modo definitivo,
le versioni strampalate su quanto accaduto
a Ustica il 27 giugno del 1980 proliferano
Dai sospetti sui soliti israeliani ai Mig libici,
passando per le trame francesi, la Nato
e i consueti servizi segreti più o meno deviati
Con il risultato che l'unica ricostruzione
che non ha avuto bisogno di modifiche
dall'inizio dell'inchiesta, e che è suffragata
da dati, studi e sentenze, è anche quella
che è stata meno divulgata a livello mediatico
Il mito dei caccia di Tripoli che danno battaglia
sul mar Tirreno ha sedotto molti studiosi
Ci sono fake news storiche per tutti i gusti:
l'obiettivo sarebbe stato il velivolo del Rais
che transitava sopra l'Italia in quel giorno
A cercare di abbatterlo, colpendo in realtà il Dc9,
sarebbero stati gli americani, o forse i francesi,
o ancora altri militari libici ostili al regime**

La Verita' Insetto

26-GIU-2018

pagina 1

foglio 13 / 13

**Non c'era nessuno intorno
all'apparecchio dell'Itavia
quando questo è esploso
Tutti i gradi di giudizio
della giustizia penale
hanno sancito definitivamente
che tutti i mezzi militari italiani
il 27 giugno erano a terra
e i nostri missili erano al sicuro
nei loro depositi,**

**che gli alleati non si trovavano
nella zona del disastro
e che non c'è alcuna prova
che testimoni l'ingente traffico
che ci sarebbe stato
nei nostri cieli quel giorno
secondo le ricostruzioni
più complottiste e visionarie**

**I tribunali penali hanno escluso il coinvolgimento
delle forze armate dei nostri Paesi alleati**

**I tribunali civili hanno stabilito che invece c'è stato
e hanno condannato l'Italia per non averlo impedito**

Su Ustica indaga pure la Corte dei conti

Risarcimento Due ministeri già condannati a versare a Itavia più di 200 milioni
Per i pm contabili è danno erariale: nel mirino dirigenti di Difesa e Infrastrutture

Valeria Di Corrado

■ A 38 anni dalla strage di Ustica, ci saranno dei dirigenti ministeriali (se ancora sono vivi) a pagare per il terribile disastro aereo che costò la vita a 77 passeggeri e 4 membri dell'equipaggio del Dc9 decollato il 27 giugno 1980 dall'aeroporto di Bologna e precipitato al largo delle coste dell'isola siciliana, prima di raggiungere lo scalo di Palermo.

La procura della Corte dei conti del Lazio ha aperto un'indagine, dopo la pronuncia della Cassazione che una settimana fa ha reso definitiva la condanna dei ministeri della Difesa e delle Infrastrutture a risarcire per i danni subiti la società Aerolinee Itavia (in amministrazione straordinaria).

Le sezioni unite civili hanno infatti dichiarato inammissibile il ricorso presentato dai due dicasteri contro la sentenza pronunciata dalla Corte d'appello di Roma nel 2013, che li aveva condannati a risarcire 265 milioni di euro. Una somma che - se confermata in questa entità dalla terza sezione civile del Palazzaccio - potrebbe tradursi in un danno erariale. Non appena infatti lo Stato pagherà l'ex compagnia aerea, il pm contabile Massimiliano Minerva potrebbe citare in giudizio davanti alla

Corte dei conti i dirigenti ministeriali responsabili di non aver vigilato sui cieli di Ustica.

«La sentenza della Corte d'appello - scrive la Cassazione - ha innanzitutto valutato quale sia l'ipotesi della causa del sinistro che riceve il supporto relativamente maggiore, individuandola nell'esplosione esterna dovuta a missile lanciato da altro aereo. Ha poi rilevato che la responsabilità dei ministeri convenuti deriva dall'omessa attività di controllo e sorveglianza della complessa e pericolosa situazione venutasi a creare nei cieli di Ustica, imposta da specifiche norme e non esclusa da fattori eccezioni o imprevedibili, che ha reso possibile la penetrazione nello spazio aereo italiano e l'occupazione dell'aerovia assegnata a Itavia da parte di aeromobili da guerra non autorizzati e non identificati, senza che fossero adottate misure idonee per evitare l'evento».

Se i ministeri «avessero adottato le condotte loro imposte dagli specifici obblighi di legge - osservano i giudici della Suprema Corte - l'evento non si sarebbe verificato», poiché «attraverso un'adeguata sorveglianza della situazione dei cieli sarebbe stato possibile percepire la presenza di altri aerei lungo

la rotta del Dc9 e, quindi, adottare misure idonee a prevenire l'incidente, ad esempio non autorizzando il decollo, assegnando altra rotta, avvertendo il pilota della necessità di cambiare rotta o di atterrare onde sottrarsi ai pericoli connessi alla presenza di aerei militari o, infine, intercettando l'aereo ostile con aerei militari italiani».

Ad azionare il contenzioso civile, nel lontano 1981, fu la società Aerolinee Itavia, che chiese allo Stato un risarcimento di 108 milioni (più interessi legali e rivalutazione monetaria) pari dell'ammontare dei debiti accumulati.

I legali infatti ritenevano che il disastro aereo del Dc9 fosse stata la causa scatenante della crisi finanziaria della compagnia aerea, poi fallita. Una costola di questa vicenda ha portato tre anni fa la Procura di Roma a contestare il reato di abuso d'ufficio a tre commissari liquidatori, accusati di aver fatto lievitare i loro compensi per circa 2 milioni di euro ciascuno. In cambio avrebbero agevolato una soluzione transattiva che prevedeva la possibilità per i due Ministeri di pagare un risarcimento da 104,9 milioni, inferiore di ben 150 milioni rispetto a quello stabilito nel 2013 dai giudici d'appello di Roma.

©RIPRODUZIONE RISERVATA



USTICA**Dopo la Cassazione
i ministeri Difesa
e Trasporti
dicano la verità**

DARIA BONFIETTI

■ La Sentenza definitiva della Cassazione che condanna i ministeri della Difesa e dei Trasporti a risarcire l'Itavia, compagnia del DC9 precipitato a Ustica ha intanto un grande valore morale perché riconosce dignità ad una impresa privata e dà giustizia ad un imprenditore – Aldo Davanzali – che era stato perfino denunciato dal procuratore di Roma Giorgio Santacroce perché aveva difeso la sua società e sostenuto, nel 1980, la tesi del missile.

Ma su questa sentenza vanno, a mio parere, aperte alcune riflessioni: la più immediata deve portare a chiedere ai ministeri, ritenuti per l'ennesima volta colpevoli, perché ostinarsi in ricorsi che vengono immancabilmente rigettati invece di aprire una riflessione seria, un chiedere conto, a chi, militare in servizio, ha messo in atto tutti i comportamenti che portano alle condanne. E sono comportamenti già portati alla luce dalla sentenza ordinanza del giudice Priore, per capirci tutti i reati individuati e, non solo ai vertici, ma in tutte le strutture periferiche.

Ma per ritornare al cuore della vicenda Ustica, che la sentenza civile inquadra, la società Itavia è portata al fallimento perché l'unica causa dell'incidente, della caduta del DC9, che viene "accreditata", è quella del cedimento strutturale, in ogni modo suggerita dall'Aeronautica. E allora oggi, lette tutte le documentazioni della sentenza ordinanza di Priore, "avvicinatisi" alla pur parziale documentazione resa disponibile con la Direttiva

Renzi si può raccontare la situazione subito dopo la tragica notte del 27 giugno: era immediatamente disponibile un tracciato radar che doveva almeno far "sospettare" un attacco in cielo al DC9 Itavia, e infatti fu subito fatto circolare manomesso. E inoltre, nei momenti antecedenti alla tragedia gli avieri in servizio avevano espresso preoccupazione per gli aerei militari che circolavano nell'aerea.

Erano a disposizione fin da subito la documentazione sullo "stato di salute" del velivolo, appena accuratamente revisionato. Quindi un velivolo totalmente sano, attorno al quale vi sono inquietanti segni di presenze aeree se non addirittura di attacchi e che poi ci mostra al suolo, nei relitti, segni di impatto violento. Ma nonostante tutto questo si parla di cedimento strutturale. Ripartiamo oggi dalle considerazioni che si trovano già nelle relazioni della Commissione Stragi del Senatore Gualtieri; la scelta del cedimento strutturale, voluta dall'aeronautica è quella che affossa la verità. È nascondersi dietro la facile ovvietà che gli aerei cadono. Ma ben diversa sarebbe stata la strada per la verità se si fosse subito informato il governo, la magistratura, l'opinione pubblica che si poteva trattare di un duello aereo, o anche di una esplosione. Ben altra strada, ben altro vigore avrebbero segnato le indagini!

Oggi rendiamo onore all'Itavia, al suo presidente Davanzali, ma continuiamo a denunciare che la verità è stata artatamente ostacolata e pretendiamo comportamenti adeguati dal governo e dai ministeri condannati.



La Cassazione**«Ustica, i ministeri risarciscano Itavia»**

Avrebbero dovuto vigilare e invece la sera del 27 giugno 1980 nello spazio aereo italiano entrarono «aeromobili da guerra non autorizzati e non identificati». Tutto ciò «senza che fossero adottate misure per evitare» la strage di Ustica che provocò la morte di 81 persone. Per questo la Cassazione accreditando la «tesi del missile» ha individuato come responsabili civili il ministero della Difesa e quello dei Trasporti che dovranno risarcire Itavia, la compagnia aerea fallita dopo la strage, con almeno 265 milioni di euro. Nei prossimi mesi, infatti, si stabilirà se la cifra sia adeguata o se invece debba essere aumentata.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ustica, la Cassazione condanna lo Stato maxi-risarcimento in arrivo per l'Itavia

**CONFERMATA
LA SENTENZA
DELLA CORTE D'APPELLO:
NON CI FU SORVEGLIANZA
DEI CIELI IN PRESENZA
DI AEREI DA GUERRA**

**ALLA COMPAGNIA
FALLITA DOPO LA STRAGE
UN RISARCIMENTO CHE
SI AGGIRA SUI 265 MILIONI
ACCREDITATA
LA TESI DEL MISSILE**

LA DECISIONE

ROMA La Cassazione decide su Ustica, «accredita la tesi del missile» e afferma il diritto di Itavia, la compagnia finita nel baratro del fallimento dopo l'esplosione, a ottenere un risarcimento milionario. Secondo una sentenza emessa dai Supremi giudici, il ministero della Difesa e quello dei Trasporti sono rimasti con le mani in mano, mentre la sera del 27 giugno 1980 nello spazio aereo italiano assegnato a Itavia entravano «aeromobili da guerra non autorizzati e non identificati». Tutto ciò «senza che fossero adottate misure per evitare» quello che da 38 anni viene chiamato il disastro di Ustica.

PROBLEMI DI SICUREZZA

L'ennesimo verdetto sulla strage del volo I-Tigi, con 81 persone a bordo, partito da Bologna e mai arrivato a Palermo, è stato preso ieri da piazza Cavour, che ha individuato definitivamente i responsabili civili del disastro: i due ministeri che non hanno garantito la sicurezza. Con una sentenza delle Sezioni civili unite viene affermato il diritto della compagnia aerea fallita dopo la strage, a essere risarcita e tra qualche mese si saprà se 265 milioni di euro sono adeguati. Per «omessa atti-

vità di controllo e sorveglianza della complessa e pericolosa situazione venutasi a creare nei cieli di Ustica», i due ministeri - spiega la Cassazione - devono risarcire Itavia per «l'esplosione esterna dovuta a missile lanciato da altro aereo».

«Inammissibile» il ricorso di Difesa e Infrastrutture che hanno sostenuto di non avere «colpe». Il fatto «illecito» che pesa su di loro è appunto l'omesso controllo dei cieli, come stabilito dalla Corte di Appello di Roma con due verdetti del 2012 e del 2013 che avevano detto sì alla richiesta risarcitoria della compagnia aerea, in amministrazione straordinaria. «Nel corso del processo penale - è intervenuto l'ex senatore Carlo Giovanardi, sponsor della tesi della bomba a bordo - è stata depositata una perizia, firmata dai più autorevoli esperti in cui si certifica che il Dc9 è esploso per una bomba collocata nella toilette, mai smentita da perizie successive. L'associazione "Per la verità su Ustica" continuerà a battersi perché l'Italia non continui a essere dileggiata per queste incredibili contraddizioni».

I DEPISTAGGI

Un punto di vista che contrasta con la "verità" della Cassazione su questo grande mistero d'Ita-

lia, pieno di depistaggi e omissis. «Se i ministeri avessero adottato le condotte loro imposte dagli obblighi di legge, - scrive la Suprema Corte - l'evento non si sarebbe verificato, posto che attraverso un'adeguata sorveglianza della situazione dei cieli sarebbe stato possibile percepire la presenza di altri aerei lungo la rotta e, quindi, adottare misure idonee a prevenire l'incidente». «Ad esempio - proseguono gli ermellini - non autorizzando il decollo, assegnando altra rotta, avvertendo il pilota della necessità di cambiare rotta o di atterrare onde sottrarsi ai pericoli connessi alla presenza di aerei militari, infine, intercettando l'aereo ostile con aerei militari italiani».

Itavia, costretta a chiudere i battenti da una campagna denigratoria, era stata fondata dall'imprenditore Aldo Davanzali, morto nel 2005. A prendere il testimone nella battaglia contro lo Stato italiano, sono state le figlie Luisa e Tiziana. Sarà ora la Terza sezione civile della Cassazione a stabilire se è congruo il risarcimento milionario liquidato dalla Corte di appello. Dalla cifra, devono essere sottratti circa 3 miliardi e 800 milioni di vecchie lire che Itavia nel 1980 ottenne da Assitalia per la perdita del Dc9.

S. F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



CONTROMANO

CURZIO MALTESE

LA STORIA D'ITALIA VERA O PRESUNTA

A ogni anniversario in Italia si celebra un mistero. La prima cosa a cui si pensa guardando *Il condannato*. *Cronaca di un mistero*, il documentario di Ezio Mauro (il secondo dvd è da oggi in edicola con *Repubblica*), è che il sequestro Moro sarebbe potuto finire all'indomani della strage di via Fani, se quel 18 marzo 1978 i carabinieri mandati alla porta del covo di via Gradoli fossero entrati, trovando all'interno i capi Br Mario Moretti e Barbara Balzerani, invece di bussare alla porta e andarsene due minuti più tardi. Come fossero postini. Ma forse erano postini, con un muto messaggio per i carcerieri di Aldo Moro. Il 2 aprile si apre una finestra grottesca con la presunta seduta spiritica dalla quale, presente Romano Prodi, rispunta il nome di Gradoli. «È una via di Roma» spiega Eleonora Moro a Francesco Cossiga, ma l'allora ministro degli Interni nega e ordina una perlustrazione nel paesello del viterbese. Un ministro che commette un errore tanto stupido dovrebbe chiudere all'istante la carriera: Cossiga sarà premiato col Quirinale. Il terzo messaggio dell'imperatore arriva il 18 aprile, con la scoperta pilotata del covo e la notizia data in diretta da tutti i tg, giusto in tempo per impedire a Moretti e Balzerani di tornare a casa e trovare la polizia. Il quarto lo confezionano i servizi con il falso

comunicato del lago della Duchessa. È l'ordine finale, cui segue la condanna. Ora si può credere a una serie di pazzesche circostanze e puerili errori. Oppure leggere la storia nei termini semplici di un esperto. Alberto Franceschini, fondatore delle Br: «È un messaggio preciso a chi detiene Moro. Gli dicono: vi abbiamo in mano, possiamo prendervi in qualsiasi momento». Ma lo faranno solo a missione compiuta: la morte di Moro. Nel 2019 si celebreranno i 50 anni della strage di Piazza Fontana, la madre di tutte le menzogne di Stato, a cominciare dalla morte di Giuseppe Pinelli. Un altro anno ancora e sarà l'anniversario di Ustica e Bologna, e così via, nel rosario delle bugie che costellano la storia di un Paese che oggi crede meno di chiunque altro alla politica. Qualcuno si chiede ancora come mai. Per questo da cittadini bisogna essere grati ai magistrati dell'inchiesta sulla trattativa fra Stato e mafia. La sentenza squarcia per una volta il sipario retorico delle ricorrenze inutili: sappiamo che le istituzioni sono scese a patti con i clan stragisti di Riina e Provenzano e che Marcello Dell'Utri, fondatore di Forza Italia, era loro uomo di fiducia. In un paese meno rassegnato sarebbe stata una rivoluzione, da noi ha appena sfiorato il balletto ridicolo del dopo elezioni. Ma almeno stavolta sappiamo, come fossimo un popolo adulto.

Ustica
*Sulla strage
 ancora troppi
 segreti*

DARIA BONFIETTI

■ Facciamo il punto. L'anno si è chiuso con un servizio televisivo sulla Strage di Ustica e martedì le Associazioni delle Vittime del Terrorismo hanno denunciato i limiti dell'attuazione della Direttiva Renzi che doveva rendere pubblica tutta la documentazione sui terribili avvenimenti della nostra storia più recente.

I due "episodi" hanno un clamoroso punto in comune: il programma televisivo mette in risalto un'intensa attività aerea supportata da una grande presenza di navi nel Tirreno. Segnalo che di presenza di navi si è ampiamente avuto sentore nel corso delle indagini. Invece nella documentazione "offerta" dalla Marina Militare c'è un clamoroso buco proprio nel periodo che più attiene alla Strage di Ustica. Possiamo dire che se nell'immediatezza dell'evento si era fatto credere il cielo completamente vuoto, oggi, per la documentazione che sono tenuti a tenere i Militari, anche il mare è vuoto! Nei fatti abbiamo avuto alla fine del 2017 con il programma televisivo su La 7 di Andrea Purgatori una testimonianza che ci dà una versione dell'ultimo atto della tragedia di Ustica: aerei americani che si alzano dalla portaerei Saratoga contro voli di aerei libici, particolarmente nemici in quel periodo, che si trovavano sul Tirreno. Intanto questa ricostruzione ha il merito di riportare l'attenzione sulla Strage di Ustica - e non dobbiamo mai smettere di ringraziare Andrea Purgatori e con lui la stampa e l'informazione tutta per questo impegno indefesso per la verità, anche quando attorno alla vicenda si perde un poco di mordente!

Poi bisogna tener presente che la ricostruzione che il testimone americano ci offre è ben inseribile in un quadro generale conosciuto, ma forse non chiarito fino in fondo: nella notte della tragedia gli avieri in servizio hanno parlato di aerei americani attorno al DC9, di una presenza di una portaerei. Abbiamo avuto notizia di telefonate concitate e fuori di ogni consuetudine all'ambasciata americana, fino ad una riunione d'emergenza, inspiegabile, sempre nella notte della tragedia, proprio all'ambasciata americana, (ricordiamo sempre che si trattava di un volo di linea interna italiana e senza nessun cittadino americano a bordo). Poi hanno sempre destato perplessità i movimenti mai chiariti della Saratoga nel porto di Napoli e nemmeno la sua copertura radar nella notte. Abbandonata a radar spenti nella notte per non turbare le trasmissioni televisive dei napoletani!? Questo dissero al magistrato!

Il teste ci parla di due aerei libici abbattuti. Ben sappiamo che i Mig passavano sui nostri cieli "indisturbati" con l'assenso italiano per recarsi in Jugoslavia e ricordiamo che quando Jalloud viene in Italia ufficialmente, come ministro degli esteri libico denuncerà proprio l'abbattimento di due Mig nella notte della tragedia e recentemente, un ricercatore dell'Associazione, ha trovato una annotazione sull'abbattimento di due Mig in documentazione legata al Quirinale.

Mentre ricordiamo che la "vulgata" ha sempre parlato per lo più di un solo Mig, pensando poi a quello ritrovato sulla Sila.

Dunque il Servizio televisivo di fine anno, al di là della sua

completa veridicità, deve proporci un ulteriore impegno per la verità nel nuovo anno. Bisogna che la magistratura, che è proprio impegnata a mettere a fuoco, disveli la totale verità sugli ultimi attimi della tragedia, ritorni con ulteriori approfondimenti sul panorama indicato e si sforzi di superare le ombre che sono già emerse in passato. È chiaro che il grande ostacolo che si oppone alla completa verità viene, come sempre in questa vicenda dalla mancanza di documentazione militare. Ma più nello specifico ora, dopo le distruzioni nazionali, la documentazione è in possesso anche di apparati militari di altri Stati.

E' dunque la volontà politica che deve diventare protagonista: è l'esecutivo - questo e il prossimo governo - che deve intraprendere una convinta e incisiva azione diplomatica con Paesi amici ed alleati per una piena e leale collaborazione con la nostra magistratura che al momento ha avuto risposte alle rogatorie evasive, o completamente nulle.

Ma anche sul piano nazionale, nei riguardi delle varie amministrazioni si deve porre in atto un'azione determinata per la totale messa a disposizione di ogni tipo di documentazione. E gli esiti della applicazione della Direttiva Renzi, come ho già segnalato, dimostrano quanto lavoro deve ancora essere fatto proprio nel nostro Paese.



La polemica

Stragi, i familiari delle vittime

“Da 50 anni nessuna verità aprite gli archivi”

Bonfietti: “I documenti sono stati desecretati ma ministeri e autorità militari hanno diffuso solo carte irrilevanti”

ALESSANDRA ZINITI, ROMA

Dall’80 all’86 nessun documento della Marina. «Qualcuno ci crede? Non sappiamo se c’era la guerra nel Mediterraneo? Fa ridere». Nessun documento neanche alla prefettura di Bologna. «Nessuno ha mai saputo che quella sera era stato abbattuto un aereo civile?». E nessuna risposta da un Paese come la Francia. «Ci vuole una forte volontà politica di chiedere conto a questi Stati che non rispondono alle rogatorie, pena delle sanzioni. Si è fatto per Regeni, si faccia per chiunque altro».

Il messaggio di Daria Bonfietti, presidente dell’Associazione famiglie delle vittime della strage di Ustica, è inequivocabile: per un paese civile è inammissibile che nessuno paghi il conto, a distanza di 30, 40 o 50 anni. Che sia il disastro aereo di Ustica o la strage di piazza Fontana o l’Italicus.

Chi, con la direttiva Renzi che nel 2014 desecretò le carte riservate sulle stragi dal 1969 al 1984, si aspettava di trovare finalmente elementi di chiarezza per svelare alcuni dei più grandi misteri di Stato, è rimasto deluso. Perché da ministeri, prefetture, autorità militari nell’Archivio di Stato sono state depositate carte già note o assolutamente irrilevanti mentre documenti fondamentali sono andati incredibilmente perduti. A cominciare da quelli della Mari-

na. E dunque, ad esempio, l’importante testimonianza di Brian Sandler, marinaio della portaerei americana Saratoga contenuta nel documentario *Atlantide* di Andrea Purgatori, non riesce a trovare riscontro negli atti desecretati. È lui a confermare che, la notte del disastro aereo di Ustica, la Saratoga era nel Mediterraneo e due caccia si alzarono in volo e tornarono alla base festeggiando l’abbattimento di due mig libici, ma la Marina non è stata in grado di fornire alcun documento sulle presenze delle navi in mare tra l’80 e l’86. E di navi ce n’erano.

«La direttiva Renzi va bene, l’abbiamo salutata da subito con grande favore anche se non possiamo che ribadire che non c’è nessuno che la sta portando avanti – dice Bonfietti –. La magistratura ha riaperto le indagini e noi abbiamo grande fiducia ma non basta: ora tocca alla politica. Bisogna pretendere delle risposte da chi si ostina a tacere, i rapporti internazionali si basano su principi, certezze di valori. Non possiamo farci abbattere un aereo civile, con 81 vittime innocenti, e fare finta di nulla».

Per questo le associazioni dei familiari delle vittime di stragi e la Rete degli archivi per non dimenticare hanno indirizzato al governo che verrà un documento con 10 proposte per rendere realmente efficace l’attuazione della direttiva Renzi: costituire un osservatorio, delegare referenti nei vari ministeri, aprire gli archivi periferici, digitalizzare gli atti, versare anche i documenti sulle strutture segrete ed eversive.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Vero o Falso

Trasparenza Nel 2014 la Direttiva Renzi, ieri la protesta dei parenti delle vittime

Stragi, la desecretazione era una bufala

Una mole enorme di documenti sarà a disposizione degli studiosi, dell'informazione, dei cittadini

Matteo Renzi

» STEFANIA LIMITI

Era il 22 aprile 2014 quando, firmando l'atto sulla desecretazione dei documenti relativi a una lunga serie di terribili eventi (da Piazza Fontana al Rapido 904 e al caso Moro), l'allora premier Matteo Renzi parlò di "trasparenza come qualificante dell'azione del suo governo", di "dovere nei confronti dei cittadini e dei familiari delle vittime di episodi che restano una macchia oscura nella nostra memoria comune". "Una mole enorme di documenti saranno presto a disposizione degli studiosi, degli organi di informazione, di tutti i cittadini", promise.

OGGI SIAMO a un primo, severo bilancio da parte delle associazioni dei familiari delle vittime delle stragi: "L'intenzione è piaciuta a tutti - dicono Daria Bonfietti (Ustica), Paolo Bolognesi (Stazione di Bologna) e Carlo Arnoldi (Piazza Fontana) -. Ci hanno fatto credere che davvero stavolta lo Stato fosse con noi: ora dimostrateci che è così". Il

prossimo aprile, quattro anni dopo, l'Archivio Centrale dello Stato metterà in rete i documenti fin qui versati e digitalizzati grazie a uno stanziamento di 600 mila euro. Ma le cose non sono andate come era lecito aspettarsi. La Direttiva è stata diversamente interpretata da ciascuna amministrazione, i materiali sono frammentari e disorganici, serie documentarie smembrate - i Carabinieri hanno consegnato alcune carte estrapolando - le da serie archivistiche che rimarranno nei loro archivi! -, nuclei documentari non versati perché ritenuti non strettamente attinenti agli eventi elencati dalla Direttiva. Insomma, atteggiamenti omertosi e inconsapevolezza della difficoltà di applicare la Direttiva.

Le associazioni vogliono collaborare, riconoscono di aver avuto un buon dialogo con i sottosegretari De Vincenti e Aquilanti, ma non basta: tra le richieste, un Osservatorio sull'applicazione della Direttiva aperto anche a loro. Non si fidano: la burocrazia farraginosa o omissiva va combattuta con una volontà politica che il governo non ha dimostrato. Daria Bonfietti: "Finora non c'è materiale

che non sia già stato dato alla magistratura, materiale noto. Non è possibile che non vi sia null'altro.

Vogliamo che si senta la responsabilità di trovare queste carte". "Prefetture e Questure non hanno versato quasi niente!", rincara Ilaria Moroni della Rete degli archivi per non dimenticare, "in alcuni casi il materiale è tanto ma infruttuoso, lunghe rassegne stampa invece di atti, registri, comunicazioni potenzialmente interessanti".

MANCA il materiale della Marina dal 1980 all'86, manca materiale del ministero dei Trasporti. Alcuni archivi non esistono più, aggiunge Bolognesi, per il quale "non è possibile che sia sciatteria. E se chiediamo i fascicoli personali relativi a terroristi condannati ci dicono che non possiamo averli per la privacy". Tra le richieste: delegare referenti nei ministeri, aprire gli archivi periferici, versare anche i documenti di Camera e Senato sulle strutture segrete ed eversive di Camera e Senato. Ma c'è la volontà politica?

© RIPRODUZIONE RISERVATA

