

La verità su Ustica

Come per tante altre tragedie italiane una lunga serie di inchieste contraddittorie. La dura lotta per arrivare alla verità. I militari invece sapevano. Chi ha ordinato il silenzio e «depistato»?

Per nove anni soltanto bugie

Nove anni di bugie, di mezze verità, di «depistaggi» veri e propri, di colpevoli silenzi, di dichiarazioni infiammate per difendere «l'onore dei militari ingiustamente calunniati». Poi la verità che comincia a venir fuori: in molti sapevano, in molti hanno visto e seguito il dramma dell'aereo di Ustica, ma hanno taciuto per ordine di qualcuno. Una ennesima tragica «storia all'italiana».

Wladimir Settimelli

ROMA. È pensabile? È possibile? Qualcuno ha sempre saputo tutto della tragedia dell'aereo di Ustica ed ha mentito. Anzi, ha persino ordinato ad altri di mentire. Sì, certo, è possibile e i fatti che stanno venendo fuori, poco a poco, lo dimostrano. Si potrebbe aggiungere che, purtroppo, è già accaduto e in circostanze altrettanto tragiche e terribili: con le stragi, con le operazioni «segrete» dei servizi deviati, con certe fasi del terrorismo nero e rosso, con il sequestro e l'uccisione di Aldo Moro, con le vicende legate alla P2, con le «storie infinite» del «palazzo dei veleni» a Palermo o con il «caso Cirillo». L'elenco è lungo, incredibile per un paese democratico e civile che, così tanto spesso, prova a spazzare via «ombre» indefinibili (ma non troppo) che fanno della menzogna uno strumento di ricatto, sulla pelle della gente incolpevole.

Che cosa è stato detto e scritto sulla vicenda dell'aereo di Ustica, una vicenda che è costata la vita a 81 persone? Tutto è il contrario di tutto. Ormai risulta comunque chiaro che proprio le cose più importanti non sono mai state raccontate, spiegate, chi le ha nascoste? Chi ha dato ordine di mentire? Si riuscirà, prima o poi, ad andare davvero sino in fondo? La storia di quelle terribili morti (ottantuno perso-

scoperta della tragedia. Nei nove anni di indagini per stabilire un minimo di verità su quanto accadde quel giorno, chi è che ha tenuto in mano le redini del «palazzo»? Chi poteva in qualche modo aver saputo o capito? Già alcuni giornali lo hanno fatto, ma anche noi vogliamo ripetere quei nomi. Nei giorni della tragedia di Ustica, presidente del Consiglio è Francesco Cossiga, oggi presidente della Repubblica. Dopo, verranno Forlani, Fanfani, Spadolini, Craxi, De Mita e Andreotti. Alla Difesa, nei giorni del dramma di Ustica, siede Lelio Lagorio. Lo seguiranno, nello stesso ufficio, Spadolini, Gaspari, Zanone, Martinazzoli. Al ministero dei Trasporti (si occupa anche di quell'aereo) siede, nel momento della vicenda, Rino Formica. Poi lo seguono Balzamo, Signorile, Santuz e Bernini.

I vertici delle Forze armate, mentre si ripescano in mare i corpi delle povere vittime, sono in mano all'ammiraglio Giovanni Torrisi (che è capo di Stato maggiore della Difesa). Torrisi, come è noto, sarà rimosso da quell'incarico prestigioso perché iscritto alla P2 di Licio Gelli. Il suo posto passa, subito dopo, al generale Santini, poi al generale Bartolucci e quindi all'ammiraglio Porta. Capo di Stato maggiore dell'Aeronautica, in quel giugno del 1980, è invece il generale Lamberto Bartolucci. Dopo di lui toccherà ai generali Coltone e Pisano. Il capo della Terza regione aerea (la zona dove è avvenuto il dramma) è il generale Piccio, già inquisito e arrestato nel quadro della vicenda dell'abbattimento dell'aereo dei servizi segreti «Argo». Chi altri avrebbe potuto sapere qualcosa o dato ordini? Ovviamente i servizi segreti. Al momento della tragedia di

questi nove anni, c'è stata, ormai è chiaro, una ignobile gara per tenere nascosta la verità. Ma vediamo il procedere della situazione subito dopo la scoperta che l'aereo Bologna-Palermo è precipitato. Il 28 giugno 1980, gli elicotteri e un gruppo di navi di soccorso avvistano, a 60 miglia a nord di Ustica, alcuni frammenti dell'aereo e molti corpi. Ne vengono recuperati, in poco tempo, 38. Comincia, subito dopo, il «balletto» delle notizie, delle smentite e delle mezze verità. Si dice che il radar di Fiumicino ha «visto» un caccia arrivare a poca distanza dall'aereo civile. Assolutamente incomplete sono, invece, le registrazioni radar dei centri di controllo di Licola e Marsala. I nastri della base di controllo della città siciliana hanno addirittura un «vuoto» di almeno otto minuti. Naturalmente il «vuoto» riguarda proprio il momento in cui è avvenuto il dramma. Le spiegazioni sul perché saranno diverse e quasi tutte assurde. La verità, come si è visto, è venuta fuori in queste ore: a Marsala avevano visto tutto.

Nel luglio del 1980, l'inchiesta giudiziaria viene affidata al giudice Giorgio Santacroce che ordina il sequestro delle registrazioni radar dei centri interessati. Una parte del materiale, come si sa, sarà fatta misteriosamente sparire. Il 18 luglio del 1980, i giornali collegano la tragedia di Ustica alla misteriosissima storia di un «Mig 23» dell'aviazione libica che è precipitato sui monti della Sila. Si avanza l'ipotesi che quell'aereo sia, in qualche modo, collegato con la vicenda di Ustica. Ma tutti negano: l'aereo sarebbe caduto almeno due settimane prima delle varie inchieste, ovviamente, tutto è ingarbugiato, pasticciato, nascosto, «deviato», «falsato». Insomma, in

questi nove anni, c'è stata, ormai è chiaro, una ignobile gara per tenere nascosta la verità. Ma vediamo il procedere della situazione subito dopo la scoperta che l'aereo Bologna-Palermo è precipitato. Il 28 giugno 1980, gli elicotteri e un gruppo di navi di soccorso avvistano, a 60 miglia a nord di Ustica, alcuni frammenti dell'aereo e molti corpi. Ne vengono recuperati, in poco tempo, 38. Comincia, subito dopo, il «balletto» delle notizie, delle smentite e delle mezze verità. Si dice che il radar di Fiumicino ha «visto» un caccia arrivare a poca distanza dall'aereo civile. Assolutamente incomplete sono, invece, le registrazioni radar dei centri di controllo di Licola e Marsala. I nastri della base di controllo della città siciliana hanno addirittura un «vuoto» di almeno otto minuti. Naturalmente il «vuoto» riguarda proprio il momento in cui è avvenuto il dramma. Le spiegazioni sul perché saranno diverse e quasi tutte assurde. La verità, come si è visto, è venuta fuori in queste ore: a Marsala avevano visto tutto.

Nel luglio del 1980, l'inchiesta giudiziaria viene affidata al giudice Giorgio Santacroce che ordina il sequestro delle registrazioni radar dei centri interessati. Una parte del materiale, come si sa, sarà fatta misteriosamente sparire. Il 18 luglio del 1980, i giornali collegano la tragedia di Ustica alla misteriosissima storia di un «Mig 23» dell'aviazione libica che è precipitato sui monti della Sila. Si avanza l'ipotesi che quell'aereo sia, in qualche modo, collegato con la vicenda di Ustica. Ma tutti negano: l'aereo sarebbe caduto almeno due settimane prima delle varie inchieste, ovviamente, tutto è ingarbugiato, pasticciato, nascosto, «deviato», «falsato». Insomma, in



La cartina mostra il luogo dove è precipitato il Dc9 e la posizione del radar di Licola e di Marsala

te, hanno dimostrato che non dicevano il vero. Novembre 1980: l'esperto americano John Macidull, specialista in radar che ha ricevuto l'incarico dal giudice Santacroce di decifrare le «tracce» sul volo Itavia, afferma che è assolutamente da escludere il cedimento strutturale dell'aereo. Il jet civile, insomma, era in buone condizioni. Ad abbattere l'aereo è stata, invece, una esplosione in volo, pochi minuti dopo che un aereo più piccolo e veloce si era avvicinato al Dc9. Marzo 1982: la commissione di inchiesta del ministero dei Trasporti conclude che il Dc9 è esploso in volo mentre un aereo non identificato percorreva lo stesso corridoio di transito. Nell'aprile del 1984 l'inchiesta viene comunque formalizzata e affidata al giudice Bucarelli. Novembre 1984: il magistrato nomina una commissione di esperti che promettono risultati veloci e rapidi. In realtà: le risposte ai quesiti arriveranno solo dopo quattro anni. Settembre 1986: Craxi incarica una grande azienda francese di recuperare, con il balisastro «Nautilus», i resti dell'aereo «Itavia» al largo di Ustica. Costo dell'operazione: sette miliardi di lire. Maggio 1988: due terzi del Dc9 vengono recuperati dalle profondità marine e riportati a galla. Ci sono anche le due «scatole nere» del jet. I nastri registrati rivelano che il pilota dell'aereo ha visto qualcosa in avvicinamento e ha tentato di evitarlo. Poi il silenzio. Novembre 1988: il presidente del Consiglio De Mita vara una ennesima commissione d'inchiesta. Marzo 1989: viene resa nota la relazione dei sei periti nominati dal giudice Bucarelli. L'esplosione in tema viene esclusa e appare, invece, confermata l'ipotesi di un missile che ha colpito il jet passeggeri. Ci sono almeno dieci prove a sostegno di questa tesi. Zanone, ministro della Difesa, apre una inchiesta sul comportamento dei militari dell'aeronautica che difende a spada tratta, giurando sul «proprio onore» che hanno sempre detto la verità. Nel maggio del 1989, una ennesima commissione d'inchiesta varata dal governo giunge ad un risultato sorprendente: l'aereo sarebbe precipitato per l'esplosione di una bomba all'itina. Insomma, si sarebbe trattato di un attentato. Invece è del 10 giugno di quest'anno l'ennesimo colpo di scena: il giudice indizia di falsa testimonianza, (avereggiamento personale e distruzione di atti sotto sequestro, il comandante e 23 tra ufficiali, sottufficiali e avieri, in servizio al radar di Licola e Marsala. Insomma, secondo il giudice, tutti hanno mentito, distrutto prove e «depistato» le indagini. A chi hanno obbedito? Chi ha dato l'ordine di far sparire prove e registrazioni? Per ora nessuno ha ancora parlato o fatto nomi, ma la svolta dell'altro giorno ha dato la misura di quanto era stato nascosto. A Licola e Marsala, infatti, hanno detto i radaristi trasformati da testimoni in imputati, il Dc9 Itavia è stato visto precipitare in «libertà». È stato dato, nel momento della tragedia, addirittura l'allarme e alcuni sottufficiali che stavano per andare a casa per «fine turno» sono stati richiamati in servizio per «gravi e urgenti motivi». Insomma, il muro dell'omertà è stato finalmente rotto. I militari sotto accusa parleranno ancora? Diranno, finalmente, tutta la verità che sono stati costretti a nascondere? È la speranza di tutti: a cominciare dai familiari di quelle povere 81 vittime.

La partenza e la tragedia

Vediamo, appunto, un po' più da vicino lo scenario di questa ennesima «storia all'italiana». Intanto date, nomi e fatti. Sono le 20,08 del 27 giugno 1980 quando dall'aeroporto di Bologna decolla, con 77 passeggeri e quattro uomini di equipaggio, il Dc9 «Itavia» diretto a Palermo. L'ultimo contatto radio con il Centro controllo regionale di Roma è delle 21,04. Poi il silenzio e la

COMUNE DI BITONTO

Al sensi dell'art. 6 della legge 25/2/1987, n. 67, si pubblicano i seguenti dati relativi al bilancio preventivo 1989 e al conto consuntivo 1987 (*)

1) le notizie relative alle entrate e alle spese sono le seguenti: (in migliaia di lire)

ENTRATE		SPESA			
Denominazione	Previsioni di competenza bilancio anno 1988	Accertamenti da conto consuntivo anno 1987	Denominazione	Previsioni di competenza da bilancio consuntivo anno 1989	Accertamenti da conto consuntivo anno 1987
Avanzo amministrazione	1.339.505	---	Disavanzo amministrazione	26.048.215	21.674.490
Tributarie	5.894.998	2.614.796	Correnti	---	---
Contributi e trasferimenti (di cui dallo Stato)	19.204.423	19.375.979	Rimborso quote di capitale per mutui in ammortamento	749.822	354.050
(di cui dalle Regioni)	18.430.097	17.661.740	Totale spese di parte corrente	26.798.037	22.028.540
Extratributarie	724.326	2.585.204	Spese di investimento	41.775.002	8.747.532
(di cui per proventi serv. pubb.)	1.260.668	868.874	Totale spese conto capitale	41.775.002	8.747.532
Totale entrate di parte corrente	160.894	539.463	Partite di giro	3.945.500	2.492.348
Alienazione di beni e trasf. (di cui dallo Stato)	27.699.594	22.856.549	Totale	72.518.539	33.268.420
(di cui dalle Regioni)	9.081.637	3.140.233	Disavanzo di gestione	---	---
Assunzione prestiti (di cui per anticipazioni tesoreria)	1.100.146	---	Totale generale	72.518.539	33.268.420
Totale entrate conto capitale	2.250.000	967.672			
Partite di giro	31.791.808	3.620.658			
Totale	40.873.445	6.760.891			
Partite di giro	3.945.500	2.492.348			
Totale	72.518.539	32.112.888			
Disavanzo di gestione	---	---			
Totale generale	72.518.539	32.112.888			

2) la classificazione delle principali spese correnti ed in conto capitale, desunte dal consuntivo, secondo l'analisi economico-funzionale è la seguente: (in migliaia di lire)

	Amministr. generale	Istruzione e cultura	Abitazioni	Attività sociali	Trasporti	Attività economica	TOTALE
Personale	2.763.640	2.441.767	---	935.068	---	24.827	
Acquisto beni e servizi	1.461.169	1.897.668	---	5.769.577	706.670	135.283	
Interessi passivi	53.128	83.123	---	550.675	169.395	19.592	
Investimenti effettuati direttamente dall'Amministrazione	2.054.421	838.000	---	2.684.810	990.000	---	
Investimenti indiretti	---	---	---	---	---	---	

3) la risultanza finale a tutto il 31 dicembre 1987 desunta dal consuntivo: (in migliaia di lire)

Avanzo/disavanzo di amministrazione dal conto consuntivo dell'anno 1987	L	3.649.329
Residui passivi preesistenti alla data di chiusura del conto dell'anno 1987	L	1.137.851
Avanzo/disavanzo di amministrazione disponibile al 31 dicembre	L	2.511.478
Ammontare dei debiti fuori bilancio comunque esistenti e risultanti dalla elencazione allegata al conto consuntivo dell'anno	L	204.152

4) le principali entrate e spese per abitanti desunte dal consuntivo sono le seguenti: (in migliaia di lire)

Entrate correnti	L	436	Spese correnti	L	421
di cui:			di cui:		
tributarie	L	50	personale	L	154
contributi e trasferimenti	L	370	acquisto beni e servizi	L	195
altre entrate correnti	L	16	altre spese correnti	L	71

* I dati si riferiscono all'ultimo consuntivo approvato

IL SINDACO avv. Michele Coletti

ISTITUTO TOGLIATTI
CORSO ANNUALE I GRANDI SCENARI INTERNAZIONALI IIIª Sessione
STATI UNITI E AMERICA LATINA NELL'EPOCA DELL'INTERDIPENDENZA (3 - 4 ottobre 1989)
PROGRAMMA E RELATORI
● Il programma economico dell'Amministrazione Bush SALVATORE BIASCO
● Declino del potere relativo degli Usa e crisi del bipolarismo GIANGIACOMO MIGONE
● Società e partiti nell'America del dopo Reagan MAURIZIO VAUDAGNA
● L'americanizzazione della politica estera americana MARIO ZUCCONI
● L'amministrazione Bush e il controllo degli armamenti MARCO DE ANDREIS
● Stati Uniti e il debito latino-americano MASSIMO MICARELLI
● Colombia: non solo narcotraffico DONATO DI SANTO
● Usa e Cee verso il 1992 MAURIZIO GUANDALINI
● Processi di transizione democratica: Perù, Brasile, Argentina verso gli anni '90 FLAVIO FIORANI

La Direzione dell'Istituto «M. Alicata» (Reggio E.) organizza dal 16 ottobre al 28 ottobre 1989 un corso nazionale per segretari e dirigenti delle strutture di base (sezioni territoriali, sezioni tematiche, centri di iniziativa).
Il programma
Prima parte: «Le culture politiche al vaglio dei mutamenti»
a) un nuovo socialismo per un mondo in rapido cambiamento. Le sfide che attendono la sinistra: Nord-Sud; ambiente; razzismo; democrazia.
b) la questione religiosa e la questione cattolica oltre il dialogo.
c) il nuovo liberalismo: eguaglianza, nuovo sviluppo e diritti civili.
Riflessioni critiche sulle elaborazioni di Ralf Dahrendorf e Norberto Bobbio.
Seconda parte: «La questione democratica in Italia»
a) riforma del sistema politico e alternativa democratica.
b) verso le elezioni amministrative del '90: costruire le alleanze ripensando le città.
Terza parte: «Il "nuovo Pci": l'organizzazione di un moderno partito di massa»
a) riforma del partito e nuovo statuto;
b) il partito dei diritti: nuovo ruolo delle strutture di base.
Invitiamo fin da ora le Federazioni a programmare per tempo la partecipazione dei compagni telefonando all'Istituto ai numeri 0522/23323/23653.

Daniele Bonacchi vicino al dolore dei suoi cari rivolge un ultimo affettuoso saluto ad ANTONIO TARAMELLI Milano, 29 settembre 1989
Schivo e riservato, libero da ogni retorica formalismo ANTONIO TARAMELLI ha lasciato un grande vuoto in tutti noi per la sua onestà e umanità. Luigi, Giulia, Enrico. Milano, 29 settembre 1989
La segreteria della zona Brianza espone profonde condoglianze per la scomparsa del compagno ANTONIO TARAMELLI Monza, 29 settembre 1989
Mario e Paolo Sivani addolorati porgono le più sentite condoglianze alla famiglia del compagno e amico sen. ANTONIO TARAMELLI Milano, 29 settembre 1989
Gianni Pucci piange la morte di ANTONIO TARAMELLI compagno appassionato e intelligente, amico buono. Milano, 29 settembre 1989
Andrea, Federico, Umberto Billo e Sonia Cremaschi si uniscono al dolore dei cari Elisa, Carlo e Nadia per la morte di ANTONIO TARAMELLI e ne ricordano le profonde doti di semplicità e umanità. Sesto S. G., 29 settembre 1989
La presidenza regionale della Lega delle cooperative e tutti i Cooperatori partecipano al lutto dei familiari per la scomparsa del sen. ANTONIO TARAMELLI Milano, 29 settembre 1989
I dipendenti del Centro studi Pm partecipano al lutto per l'immatura scomparsa del sen. ANTONIO TARAMELLI Milano, 29 settembre 1989
Il Consorzio per l'acqua potabile ai comuni della provincia di Milano partecipa al lutto per la perdita del sen. ANTONIO TARAMELLI già stimato presidente dell'Amministrazione provinciale milanese. Milano, 29 settembre 1989
Banca, sconvolta dall'improvvisa morte del compagno e amico ANTONIO TARAMELLI si unisce al dolore di Elisa e della famiglia. Milano, 29 settembre 1989
Ti ricordo ANTONIO TARAMELLI attento, disponibile, infaticabile, giusto. Giorgio Binelli Milano, 29 settembre 1989

Il dolore che ha colpito Elisa e Nadia per la perdita del loro caro ci tocca profondamente. Le amiche del Centro Donna Bicocca partecipano al loro lutto e si uniscono con tanto affetto a qualsiasi piangente l'immatura morte di ANTONIO TARAMELLI Milano, 29 settembre 1989
Gianni e Giusti Carlo partecipano al dolore della cara Nadia per la perdita del padre sen. ANTONIO TARAMELLI Milano, 29 settembre 1989
Piero e Titta Puddu partecipano al dolore della famiglia e del partito per la scomparsa del caro compagno ANTONIO TARAMELLI sottocivile per l'Unità Milano, 29 settembre 1989
Danilo Pasquini e Annamaria Cavenaghi partecipano addolorati al lutto per la scomparsa del senatore ANTONIO TARAMELLI Milano, 29 settembre 1989
Profondamente scossi per il grave lutto che ha colpito tutti i comunisti, i compagni della sezione «Nuovo Di Vittorio» sottoscrivono per l'Unità nel ricordo del compagno ANTONIO TARAMELLI Milano, 29 settembre 1989
Alla scomparsa del compagno ANTONIO TARAMELLI Milano, 29 settembre 1989
La moglie e i figli ricordano il compagno CESARE BANFI Nell'anniversario della sua scomparsa ANTONIO TARAMELLI Milano, 29 settembre 1989

Franca, Rossana e Tommaso Biamonte si stringono ad Aldo per la dolorosa perdita del giovane figlio Prof. Dott. MARIO BARBA insegnante studioso docente universitario Salerno, 29 settembre 1989
I compagni della sezione del Pci di Casasco si uniscono al dolore della famiglia scosso per la scomparsa della madre MERI e per l'occasione sottoscrivono per l'Unità. Casasco (Genova), 29 settembre 1989
La moglie Lucia e il figlio Remo annunciano la morte di VARGAS OLTOLINA attivo e stimato compagno della sezione Rubini. Milano, 29 settembre 1989
Nel 2º anniversario della scomparsa del compagno MICHELE GIZZI A ricordarlo sono la moglie Maria, le figlie Antonietta, Raffaella e i nipoti Cristiano, Marta e Alice che sottoscrivono in sua memoria per l'Unità. Milano, 29 settembre 1989
Alla scomparsa del compagno ALDO RONCALLO vecchio militante comunista, nel periodo clandestino e partigiano nella lotta di Liberazione la famiglia Bozzani Onofrio, Edmondo e le sorelle Amata e Aurora lo ricordano con grande dolore e affetto a compagni, amici e a tutta coloro che gli vollero bene. In sua memoria sottoscrivono per l'Unità. Genova-Fegino, 29 settembre 1989

Paolo Crepet Francesco Fiorenzano
IL RIFIUTO DI VIVERE
Anatomia del suicidio
La complessità di un fenomeno in crescente diffusione in Italia e nel mondo e le possibili strategie preventive.
"I Cirri"
Lire 24.000
Editori Riuniti