



in quei tracciati

consegnati al magistrato palermitano. In attesa di qualcosa. Non passano venti giorni che il passaggio avviene, a Roma. Al «porto delle nebbie». A quel palazzo di giustizia verso cui, negli anni, erano stati dirottati tutti i procedimenti che dovevano essere instradati su binari controllati.

A ereditare gli incartamenti da Palermo è il giudice Giorgio Santacroce, ora sostituto procuratore generale presso la Corte di appello di Roma, ritornato agli onori della cronaca qualche mese fa quando chiese e ottenne nel processo di secondo grado l'assoluzione di Gelli e i suoi soci piduisti. Uno dei primi atti di Santacroce è quello di ripetere il sequestro dei tracciati radar. Ma succede qualcosa: questa volta i nastri da sequestrare non sono più «tutti» come voleva Palermo, ma solo quelli dei radar di Marsala e di Licola. Alcuni anni dopo, tra le carte del processo depositate in Commissione stragi, verrà ritrovato un documento dell'Aeronautica Militare che dimostra come il provvedimento giudiziario sia stato «suggerito» al magistrato dagli stessi militari.

Un altro depistaggio. Nel frattempo erano trascorse quasi quattro settimane dalla scomparsa dell'aereo Itavia e i documenti originali non erano ancora nelle mani della magistratura. Tra i documenti inviati a Trapani, il giorno dopo la tragedia, c'erano anche quelli del radar di Poggio Ballone, una postazione situata su una montagna a due passi dal mare, quasi a ridosso della base dell'Aeronautica Militare di Grosseto dov'era ed è tutt'ora di stanza il 4° Stormo caccia intercettori ogni tempo, dotato di velivoli F-104S. Secondo la testimonianza di un ufficiale in servizio a Grosseto nel giugno 1980, i tabulati del 21° Centro radar di Poggio Ballone vennero inviati a Trapani il giorno dopo Ustica a bordo di un aviogetto da collegamento. Il 14 luglio successivo il comando della postazione radar inviava a Trapani anche la trascrizione su carta delle tracce «viste» quella notte sul mare Tirreno. Undici allegati che resteranno per quasi dieci anni ignoti. A metà del 1989 i Carabinieri si presenteran-

no nuovamente a Poggio Ballone per richiedere la documentazione. Che ancora una volta resterà sepolta per quasi un anno nel carteggio dell'inchiesta, nel frattempo passata al giudice istruttore Vittorio Bucarelli. Se ne scoprirà l'esistenza soltanto quando, il 10 giugno 1990, il settimanale «Rinascita» pubblicherà un'inchiesta nella quale si rivelava l'esistenza e il contenuto di questi documenti. Risulta dalla perizia radaristica consegnata in questi giorni al giudice Rosario Priore che, a seguito di quell'arti-

Non ci sono solo i misteri e gli insabbiamenti nella storia di Ustica. Ci sono anche i depistatori più o meno di professione, portatori di pretese verità, sempre molto informati sulla vicenda, talvolta in possesso di notizie apparentemente vere, sempre tuttavia verosimili.

Chiunque abbia seguito per professione questa storia, sia avvocato o giornalista, inquirente o parlamentare, ad un certo punto si è trovato a fare i conti con qualcuna di queste «verità» verosimili ma non vere.

Il più famoso di questi depistatori si chiama Giulio Sinotto, alias Sinigaglia. Si dichiarava ex della Legione Straniera, già disertore, poi graziato per aver partecipato alla «notte di Ustica». Il suo racconto era fantasioso ma non troppo, e qualche riscontro che offriva ai suoi interlocutori, per lo più giornalisti, risultava plausibile. Diceva che quel giorno lui ed altri ex legionari reclutati un po' dovunque, si trovava in una base della Corsica, pronti a partire a bordo di un aereo da trasporto verso la Libia. Attendevano un ordine. Che non venne. Atterrò invece un

La Scheda

Ed ecco i venditori di fumo

aereo radar inglese dal quale sarebbero scesi degli uomini sconvolti. «L'hanno buttato giù» avrebbero detto una volta a terra. E il gruppetto di legionari fu fatto disperdere in fretta e furia, con l'ordine assoluto di tacere su tutto. Asparare il missile, raccontava, sarebbe stato un aereo sovietico imbarcato su una portaerei. Peccato che nel 1980 i sovietici non avessero portaerei.

Girotondo, per convincere, mostrare dei telegrammi della polizia francese che avrebbero dovuto confermare il suo status di disertore graziato. Ma forse anche quelli erano falsi. Sul piano personale era assolutamente poco credibile. Senza un soldo, di-

sperato, passava da un dormitorio pubblico alla carità di un convento. Geniale a suo modo. Anche avvincente nel racconto. Ma palesemente inattendibile, e forse davvero guidato. Nonostante tutto ha avuto spazio, e parecchio, su molti giornali e anche in tv.

Angelo De Marcus si presentava come un ex ufficiale della Marina Militare. Si portava sempre dietro fasci di carte, documenti, tracciati, per dimostrare affermazioni del tutto false. Sosteneva che i passeggeri del Dc 9 erano ancora vivi quando l'aereo toccò l'acqua, che l'aereo galleggiava ancora la mattina dopo, che un sommergibile si avvicinò per affondarlo. Infaticabile, se qualcuno lo respingeva passava ad un altro giornalista. Finché L'Europeo di Feltri gli diede soddisfazione e dedicò alle sue bugie ben tre numeri del settimanale. Per giorni si discusse delle atrocità raccontate dal sedicente Angelo De Marcus, facendo perdere di vista un'altra volta la sostanza delle questioni.

Aldo Del Re invece fu tirato dentro suo malgrado. Era uno dei quattro italiani che aiutarono i militari antigheddafi a preparare la rivolta dell'agosto 1980. Per questo venne condannato a morte, ma non fu mai catturato a differenza degli altri che, condannati all'ergastolo, scontarono otto o nove anni prima di essere rimpatriati. Venne rintracciato e contattato da Luigi Cipriani, deputato di Democrazia proletaria, membro della Commissione stragi. Quando fu interpellato anche dal giudice cominciò a raccontare di situazioni e circostanze che potevano essere vere, ma non lo erano. Perché lo facesse non si sa. Lo ha fatto però. Per conto di chi è un'altra storia.

Nella storia di Ustica si dovrebbero mettere poi le ipotesi fantasiose o le invenzioni tout court. Da quella che attribuisce l'incidente ad un meteorite, a quella di un radiobersaglio sfuggito al controllo che avrebbe abbattuto il DC 9, fino alla bugia più grande di tutte perché è stata per anni il refrain di tutti i responsabili dell'Aeronautica Militare: il cedimento strutturale. Ma a questo non ci crede più nessuno.

[T.D.M.]

Il Dc 9 dell'Itavia inabissatosi nel mare di Ustica ricostruito all'interno di un hangar con i rottami del relitto ripescati

Laruffa/Agf

colo e del clamore che ne derivò, i nastri di Poggio Ballone vennero infine sequestrati il 30 giugno 1990, dieci anni e tre giorni dopo l'inabissamento dell'aereo Itavia.

Benché non sia una verità giuridicamente accertata, che la scomparsa dell'aviogetto passeggeri italiano sia la conseguenza di un combattimento è una verità ormai entrata nella coscienza e consapevolezza collettive. Non ha importanza se l'abbattimento sia stato frutto di un errore, di una fatalità o un atto deliberato. Certa-

mente fu un atto di guerra. Non sarà dunque inutile cercare di capire cosa stava succedendo in quegli anni attorno a noi, nel bacino del Mediterraneo e nelle zone contigue. L'elemento caratterizzante era certamente la tensione esistente tra l'Occidente e la Libia. Anzi tra la Francia e gli Stati Uniti, da una parte, e il Paese del colonnello Gheddafi, dall'altra. A febbraio la folla aveva assaltato e dato alle fiamme i consolati francesi di Tripoli e Bengasi. Le folle libiche difficilmente sono spontanee, e il segnale

che il regime tripolino voleva mandare a Parigi era inequivocabilmente di ostilità. Tre mesi prima i francesi avevano mandato nel Ciad un corpo di spedizione militare per sostenere il primo ministro Hissène Habré contro le forze del presidente ciadiano Goukouni Oueddei, sostenuto esplicitamente dalla Libia.

Mentre, a maggio, l'Egitto dichiarò lo stato di emergenza lungo la frontiera libica, Gheddafi rispose chiedendo ai Paesi arabi di convocare una conferenza internazionale per preve-

nire le «minacce di guerra egiziane». Stati Uniti, Gran Bretagna e Francia espellono i diplomatici libici, mentre squadroni della morte di Gheddafi percorrono l'Europa per eliminare fisicamente gli oppositori all'estero. Nove esuli sono assassinati, ben cinque di questi in Italia. Il clima delle relazioni tra Libia e Occidente, italiani esclusi, è torrido. Che qualcosa di grosso stia per succedere appare abbastanza evidente. In quegli stessi mesi il tenente colonnello Shaibi El Drissi, comandante della 9 brigata di fanteria libica, sta preparando una insurrezione militare. Verrà repressa sanguinosamente all'inizio di agosto. Successivamente si saprà che anche quattro italiani furono coinvolti nella preparazione del golpe. Tre saranno condannati all'ergastolo, il quarto, condannato a morte, riuscirà a fuggire.

La vigilia della tragedia del Dc 9 sul «New York Times» e su «Le Monde» vengono pubblicati due articoli convergenti nella sostanza. Il quotidiano americano riporta notizie di un grave malcontento tra la popolazione libica. Quello parigino pubblica invece alcune dichiarazioni di Fadel Messaudi, capo di un movimento antigheddafi, che annuncia il «passaggio all'offensiva» contro il dittatore. Messaudi elogia la collaborazione con gli occidentali, ma si scaglia contro gli italiani, accusati di dare «appoggi, coperture e complicità» agli agenti libici che braccavano gli oppositori.

Chi conosce il linguaggio dei servizi segreti certamente avverte la minaccia precisa che, per noi, è stata la distruzione di un aereo civile, ma che probabilmente avrebbe dovuto essere qualcosa di ben diverso. Che cosa, purtroppo, ancora non sappiamo. Una conferma indiretta della consistenza di questo scenario politico-militare ci viene alcuni anni dopo dall'ammiraglio Fulvio Martini, capo del Sismi. Nel 1987 l'ammiraglio, in un appunto segreto indirizzato al ministro della difesa e riferito ad una intervista apparsa sul settimanale «Oggi» nella quale un dissidente libico parlava di una bomba piazzata dai servizi di Gheddafi a bordo del Dc 9, scriveva

testualmente che l'intervistato era uno screditato, noto «per azioni funzionali ad interessi americani», che si profilava l'ipotesi che l'inchiesta potesse «accertare le responsabilità libiche e scagionare definitivamente i francesi», che nel passato «erano già emerse indicazioni dell'esistenza di un «coordinamento» tra servizi segreti francesi e americani in funzione antilibica».

Martini non è, o non dovrebbe essere, uno che scrive parole in libertà in appunti con la classifica di «segreto». Eppure, nonostante siano passati dieci anni da quell'appunto, ancora nessuno ha avuto il coraggio di raccontare cosa è veramente successo quella notte. L'Aeronautica militare, sia come forza armata che come singoli appartenenti, porta le responsabilità maggiori. Basti pensare alla vicenda del presunto Mig libico che sarebbe precipitato sulla Sila il 18 luglio, venti giorni dopo Ustica. Che dire del relitto di quell'aereo, ufficialmente consegnato a Gheddafi e trasportato in Libia con un aereo della stessa Aeronautica, ma rimasto sempre negli hangar di un aeroporto italiano, fino a quando il giudice Rosario Priore non l'ha trovato e fatto sequestrare?

E che pensare dei collegi peritali, sempre troppo disponibili a sostenere, anche a costo di forzature e figurette, ipotesi inevitabilmente tendenti ad escludere la presenza di aerei nella zona della tragedia? Nella penultima perizia, poi respinta dal magistrato, si ripete la tesi della bomba messa nella toilette. Ma i sanitari della toilette sono ancora intatti. Delle prove fatte nel Centro esperienze della Marina Militare di La Spezia hanno dimostrato che già con poche decine di grammi di esplosivo la toilette veniva gravemente danneggiata.

Questa è la contraddizione di Ustica: un mistero che si regge su troppe bugie insostenibili, un castello di menzogne che si rivelano continuamente, bugia dopo bugia, come tali. Reticenze quasi rivendicate. Qual è il mistero vero, quello nascosto dietro il Dc 9, che si vuole ancora, ostinatamente proteggere?