



Andreata: una sconfitta per tutti non conoscere dopo 18 anni la causa del disastro. Il ministero pronto alle sanzioni disciplinari

«Noi, vittime designate»

I generali di Ustica: paghiamo per i ministri

ROMA. «Una lunghissima istruttoria che non si conclude con l'accertamento delle cause e dei responsabili di una tremenda vicenda è una sconfitta per tutti».

Il ministro della Difesa Beniamino Andreata è intervenuto ieri per commentare le conclusioni dell'inchiesta sulla strage di Ustica.

«Sento una profonda comprensione e un sincero apprezzamento - ha spiegato - per i tre magistrati che hanno affrontato coraggiosamente questa situazione senza prestarsi alle soluzioni "politicamente corrette" che via via erano emerse in questi 18 anni. Fin dall'inizio del governo Prodi ci siamo adoperati per ottenere maggiori elementi dai governi alleati e dal segretario della Nato. Elementi che sono poi stati trasmessi integralmente alla magistratura romana».

Andreata ha parlato anche della situazione di imbarazzo in cui si trova in queste ore l'aeronautica militare e della posizione degli ufficiali ancora in servizio coinvolti nell'inchiesta con posizioni marginali. «Come ministro della Difesa, non appena mi sarà possibile leggere la requisitoria valuterò se gli elementi emersi nei confronti degli ufficiali non rinvii a giudizio possano suggerire l'opportunità

di esaminare in via disciplinare la loro posizione. Non nascondo neppure il mio profondo scontento di fronte alle imputazioni con cui sono stati rinviati a giudizio dieci ufficiali e sottufficiali dell'Aeronautica. Mi riprometto al proposito di leggere attentamente la requisitoria, e mi auguro che il dibattito possa fi-



Nardi
«Quella della bomba è un'ipotesi documentata. Le perizie lo dimostrano ma i giudici non le sanno leggere»

nalmente accertare senza margini di dubbio la verità, almeno su questo punto essenziale che mette in causa la lealtà delle Forze Armate verso la Repubblica. Certo, ed è questo l'unico commento che la mia ignoranza mi permette di fare - ha concluso il ministro - in futuro gli accertamenti dovranno essere compiuti subito, qualunque sia il costo».

Ma è stato fatto proprio tutto il possibile per scoprire la verità? Il capogruppo dei Verdi in Commissione stragi, Athos De Luca, è convinto che su un punto si

sia sempre glissato. Con una nota ha chiesto il sostegno di Prodi per rendere possibile un'audizione di Gheddafi da parte della Commissione Stragi. «Il colonnello ha di recente confermato la tesi per cui il bersaglio, quella notte nei cieli di Ustica, era il suo aereo e non il DC9 Alitalia. Potrebbe dunque chiarire circostanze ancora oscure, e comunque fornire molti elementi che da 18 anni impediscono di arrivare alla verità. La fase di distensione nei rapporti con la Libia potrebbe facilitare un incontro con il leader libico».

Ma ieri è stata anche la giornata della replica "a muso duro" da parte dei generali per i quali è stato richiesto il rinvio a giudizio.

In un'intervista al Gr1 Zeno Tascio, nel 1980 capo del Sios (il servizio informazioni operative segrete dell'Aeronautica), non lesina le parole: «Dopo 18 anni di coinvolgimento e dopo una campagna di disinformazione e di attacco da parte della stampa, così serrata, così violenta e protrattasi così a lungo negli anni, non avevo speranze che la situazione si risolvesse in maniera diversa, per lo meno nella fase attuale. Trovo assurdo - ha aggiunto - che dopo decine di miliardi spesi, dopo i pareri di un numero notevole di esperti stranieri e nazionali, e dopo che è

stato recuperato oltre il 94% del relitto del DC9, la pubblica accusa ritenga di non avere in mano sufficienti elementi per poter attribuire le cause dell'incidente. Come, invero, hanno fatto molti dei periti stranieri e italiani che hanno lavorato per la pubblica accusa o per il magistrato inquirente».

Il generale Catullo Nardi rispolvera invece la vecchia teoria della bomba a bordo dell'aereo: «Quella della bomba - ha spiegato - non è solo un'idea; e non è un'idea nostra. Noi abbiamo studiato e pubblicato un "libro bianco" che tratta delle perizie ordinate e fatte dal giudice: sono incontrovertibili; tutto il mondo lo legge e ci ride sopra quando i nostri giudici dicono che sono illeggibili».

«La magistratura - prosegue l'ufficiale - non è in grado di leggere una perizia tecnica così complessa. Noi lo abbiamo detto: tutte le nazioni avanzate hanno un'apposita agenzia super partes per decidere le cause tecniche di un incidente aereo, specialmente così complesso. Qui da noi no. I politici si sono "tagliati fuori"; e lo hanno fatto per evitare le responsabilità. Adesso stanno cercando dei capri espiatori. E siccome i capri espiatori dovrebbero essere i ministri, che hanno lasciato cadere la commissione d'indagine, che non hanno fatto quello che dovevano, diventa facile addebitare tutto a quattro poveri cristi che non c'entrano per niente».

P.F.B.



Il ministro della Difesa Andreata

Brutti: si può ottenere altro materiale

«Abbiamo chiesto, ormai da più di due anni, ottenendo dei risultati, che la Nato mettesse a disposizione dell'autorità giudiziaria tutto quello che era necessario a decifrare i tracciati radar». Così il senatore Massimo Brutti, sottosegretario alla Difesa, è intervenuto sugli ultimi sviluppi dell'inchiesta su Ustica. «I magistrati della Procura hanno lavorato utilizzando documenti nuovi, se l'autorità giudiziaria ci dice quel che dobbiamo fare lo facciamo, ossia ci muoviamo per avanzare altre richieste». Quanto all'inchiesta, secondo Brutti «ora si può entrare nel merito della vicenda, non c'è più un'ombra indistinta, che grava sull'insieme dell'Aeronautica italiana, ma ci sono ipotesi accusatorie precise». Sui ministri che ora dicono «mi hanno ingannato», Brutti esprime un giudizio duro: «Possibile che ufficiali ingannino un'intera classe politica? Forse c'è qualcosa da capire meglio».

IN PRIMO PIANO

I segreti e le mezze verità degli uomini in stelletta

L'elenco dei documenti scomparsi nel nulla

ROMA. Negare, negare sempre e tutto, anche l'evidenza. La linea di condotta dei vertici militari non è cambiata di una virgola, fino all'incriminazione e alla richiesta di rinvio a giudizio - con l'accusa di attentato contro gli organi costituzionali e alto tradimento - per quattro generali: Lamberto Bartolucci, Franco Ferri, Corrado Melillo e Zeno Tascio. Le 900 pagine inviate dal Pm Salvi, Nebbio e Rosselli al giudice istruttore Rosario Priore sono da questo punto di vista un sunto di 18 anni di omissione e mezze verità.

I vertici dell'aeronautica militare si resero immediatamente conto che nella notte fra il 27 e 28 giugno 1980 era accaduto qualcosa di grave e terribile. Se ne resero conto al punto che, in quelle ore convulse, avviarono una richiesta via telex alle autorità americane per chiedere delucidazioni sulla presenza di aerei statunitensi nell'area del Tirreno meridionale.

Nel corso di concitate comunicazioni fra le basi si sollecitò inoltre un contatto urgente, attraverso i canali diplomatici, per conoscere l'esatta posizione di una portaerei che si trovava in zona ma non si riusciva ad individuare («Chiamata l'ambasciata, subito. Nesono morti 81...»).

Di tutte quelle ricerche, però, spari-

ben presto ogni traccia: si arrivò persino a negare l'esistenza del telex, che ricomparì poi, modificato, con data di protocollo 20 dicembre.

Insomma: dopo aver lavorato come logica imponeva di fronte ad un avvenimento di gravità eccezionale, i vertici dell'Aeronautica fecero di tutto per negare di essersi interessati all'episodio, compresa la distruzione delle prove raccolte. In questo modo secondo i magistrati - si impedì al governo di raccogliere elementi sufficienti per intraprendere altre strade d'indagine. La stessa ipotesi della bomba comparve solo molto più tardi, rendendo difficili anche eventuali indagini da parte del Ministero degli Interni.

L'elenco delle omissioni, che compare già nel mandato di comparizione del 1992, è lunghissimo. A partire dal "celebre" telex in inglese, del quale si attesta falsamente il contenuto, per nascondere che nella notte fra il 27 e 28 giugno erano state avviate ricerche di forze aeronavali Usa. Si presumeva infatti un loro coinvolgimento nel disastro di Ustica...».

Sempre fra le omissioni, i militari vengono accusati di aver «occultato o soppresso le prove dei rapporti intercorsi tra il servizio segreto dell'aeronautica (Sios) e gli addetti militari

americani», pur partecipando per almeno due giorni al lavoro della Commissione d'inchiesta istituita dall'ambasciata americana. Senza contare, nella rappresentazione grafica dei tracciati radar di Ciampino, la scomparsa «di tutti i dati dai quali poteva emergere la presenza di un secondo aereo».

Di particolare gravità viene considerato il non aver consegnato allo stesso governo, sia verbalmente che per iscritto, i risultati del lavoro svolto. Il tutto (tracce radar, pizze con le registrazioni, comunicazioni scritte) è stato distrutto, o è rimasto gelosamente custodito fino a quando il muro non è stato sbrecciato dalle indagini della magistratura. Sbrecciato, ma non sfondato.

Scrivono i magistrati che i militari: «... hanno omesso di riferire all'autorità politica e a quella giudiziaria le informazioni concernenti la possibilità di presenza di traffico militare statunitense... la ricerca di mezzi aeronavali Usa a partire dal 27 giugno...; l'ipotesi di un'esplosione coinvolgente il velivolo...».

Ancora oggi il generale Nardi, uno degli indagati, spiega: «I vertici militari, secondo la legge italiana, non dovevano fare niente, nessuna indagine. L'indagine era responsabilità

del ministro dei trasporti, attraverso una commissione, e dell'autorità giudiziaria. Se i vertici dell'aeronautica avessero fatto di più sarebbero stati passibili di sanzione disciplinare».

Eppure gli inquirenti rimarcano: «... fornirono all'autorità informazioni errate, affermando che non potevano avere a disposizione i tracciati radar di Fiumicino... In seguito non sono stati rinvenuti documenti e oggetti pertinenti all'inchiesta e necessari all'accertamento dei fatti». Anche in questo caso l'elenco è quasi un romanzo: moduli e telex sui dati radar di Licola; registrazioni telefoniche di Roma, Ciampino, Poggio Balone, Marsala, Palermo, registrazioni radar di Capodichino, Poggio Ballone e Siracusa, registri di protocollo, verbali di distruzione atti, documenti concernenti la presenza di militari nei vari siti, documenti dei rapporti con gli addetti militari e con il gruppo di lavoro istituito dall'ambasciata statunitense...».

Ad un certo punto della sua inchiesta il giudice Priore arrivò a dire che il 27 giugno 1980 era letteralmente «scomparso», persino dalle agende private. Un giorno da dimenticare. O danascondere.

Pier Francesco Bellini

ROMA. Sono passati esattamente sei mesi dalla tragedia del Cermis, quando un aereo «Prowler» statunitense tranciò i cavi di una funivia uccidendo 20 persone: e oggi negli Usa inizia il processo in corte marziale per Richard Ashby e Joseph Schweitzer, rispettivamente pilota e navigatore dell'aereo maledetto. Un processo già preceduto da polemiche sulle presunte «pressioni politiche internazionali».

La giustizia militare americana ha lavorato con rapidità, scagionando i due che sedevano nel retro dell'aereo, Chandler Seagraves e William Raney, e addossando le responsabilità su Ashby e Schweitzer, nonché sulle negligenze degli ufficiali in comando ad Aviano, sui quali ancora si indaga, ma che rischiano solo sanzioni disciplinari. Ashby, che con il collega

Sotto accusa pilota e navigatore dell'aereo

Al via il processo negli Usa per la strage del Cermis

deve rispondere della grave accusa di omicidio colposo plurimo per negligenza, pilotò l'aereo in maniera troppo aggressiva, hanno stabilito l'inchiesta preliminare e le audizioni condotte dal tenente colonnello Ronald Rodgers, e il fatto che le indicazioni sulle norme di volo fossero incerte ed antiquate non ha fatto cadere le accuse contro di lui. L'udienza di oggi è solo preliminare: il giudice, tenente colonnello Robert Nunley, informerà separatamente i due imputati delle accuse e leggerà i loro diritti. I

due faranno una dichiarazione, dicendosi, hanno già fatto sapere i loro avvocati, innocenti. Nunley stabilirà quindi il calendario del processo. Pilota e navigatore rischiano in teoria di restare per tutta la vita in carcere, se riconosciuti colpevoli di tutti i capi di imputazione formalizzati contro di loro.

Pilota e navigatore rischiano in teoria di restare per tutta la vita in carcere, se riconosciuti colpevoli di tutti i capi di imputazione formalizzati contro di loro, primi fra tutti le 20 in-

criminzioni per omicidio per negligenza. In realtà, lo stesso Rodgers, nelle sue raccomandazioni per la corte marziale, accolte dal comandante dei Marines Settore Atlantico Peter Pace, indica nel sommario delle raccomandazioni che «l'esito è sostanzialmente dubbio, se ci sarà una corte marziale». Resta infatti difficile provare che il Prowler si abbassò a poco più di cento metri di altezza per scelta irresponsabile del pilota, invece che per una fatalità, come ripete da mesi la difesa dei militari. Per l'accusa, che nelle audizioni ha definito «criminale» il comportamento di Ashby, il pilota e i suoi colleghi si stavano divertendo, a grave rischio della sicurezza delle popolazioni. La vicenda del Cermis causò momenti di tensione in Italia - che invano ha chiesto di processare i piloti e l'U.S.A.

Informazioni per i viaggiatori

Dal 4 al 28 Agosto, tutti i treni che attualmente transitano per la stazione di Firenze Santa Maria Novella, fermeranno solo nella stazione di Firenze Campo Marte.

Lavori in corso sulla linea di Firenze

Le Ferrovie dello Stato Informano che a causa di lavori di manutenzione straordinaria sulla linea Firenze - Roma (nella galleria San Donato), dal 4 al 28 Agosto compresi, tutti i treni diretti a Nord e a Sud, che attualmente transitano per la stazione di Firenze Santa Maria Novella, fermeranno solo nella stazione di Firenze Campo Marte. I viaggiatori che debbono raggiungere Firenze Santa Maria Novella hanno a disposizione un servizio gratuito di venti navette. Resta invariata la situazione dei treni che hanno per origine o destinazione finale la stazione di Firenze Santa Maria Novella. Eventuali ulteriori chiarimenti possono essere richiesti agli Uffici Informazioni delle stazioni o al servizio FS Informa (tel. 1478-88088).

FERROVIE DELLO STATO