

Gianni Cipriani

ROMA Hanno impedito «l'esercizio delle attribuzioni del governo», tacendo sulla presenza di aerei e navi statunitensi nella zona in cui avvenne la tragedia del Dc9 dell'Itavia, caduto ad Ustica; hanno dato informazioni errate. Hanno depistato. Mentito. Per questo il pubblico ministero ha chiesto la condanna a 6 anni e 9 mesi di reclusione (di cui 4 anni da condonare) per Lamberto Bartolucci, ex capo di stato maggiore della Difesa e per Franco Ferri, ex sottocapo. Nello stesso tempo, però, la pubblica accusa ha chiesto l'assoluzione (con una formula equivalente alla vecchia insufficienza di prove) per gli altri due imputati: Corrado Melillo, ex caporeparto, e per Zeno Tascio, ex responsabile del Sios dell'Aeronautica militare.

Una richiesta che arriva nello stesso giorno in cui il Tribunale civile di Roma ha dichiarato che responsabili dell'incidente aereo sono i Ministri della Difesa, dei Trasporti e dell'Interno, condannandoli a risarcire all'Itavia i danni, liquidati in 108 milioni di euro, pari a 210 miliardi di vecchie lire.

IL MURO DI GOMMA

Un processo importante, ma dimezzato. Perché - è il caso di ricordare - nonostante l'impegno del giudice Priore e la battaglia civile dell'associazione dei parenti delle vittime, con i suoi avvocati e i suoi consulenti, alla sbarra non sono mai arrivati i «veri» responsabili della tragedia, cioè coloro che (verosimilmente, perché non c'è certezza) hanno determinato l'abbattimento del Dc9 e la morte degli 81 passeggeri. Il "muro di gomma" ha impedito che su questo si raggiungesse la verità. Tuttavia, dall'indagine, è emerso con chiarezza che per coprire i retroscena di quella sciagura sono state fatte sparire le prove; sono state raccontate bugie.

ALTO TRADIMENTO

Così alla sbarra, con l'accusa di alto tradimento, sono finiti 4 generali. Per due, ieri, è stata chiesta l'assoluzione. Per altri due la condanna. Quali le motivazioni? Per aver impedito «l'esercizio delle attribuzioni del Governo della Repubblica (...) abusando del proprio ufficio, fornivano alle autorità politiche, che ne avevano fatto richiesta, informazioni errate - tra l'altro escludendo il possibile coinvolgimento di altri aerei - anche tramite la predisposizione di informazioni scritte». Avevano taciuto, dice l'accusa, la presenza americana. Nello stesso tempo, l'assoluzione «perché il fatto non sussiste» è stata chiesta rispetto alle presunte omissioni sulla caduta del Mig libico sulla Sila e per la contestazione di aver affermato «che non era stato possibile esaminare i dati del radar di Fiumicino/Ciampino, perché in possesso esclusivo della magistratura».

Una vicenda processuale lunghissima, che lascia molte amarezze. Perché mentre è importante,

Un processo «dimezzato»: i veri responsabili della tragedia del Dc9 non sono mai arrivati alla sbarra

”

“ Per l'accusa gli ufficiali hanno mentito e depistato. Chiesta invece l'assoluzione per gli altri due imputati, Corrado Melillo e Zeno Tascio



Il Tribunale di Roma ha condannato i ministri della Difesa, dei Trasporti e dell'Interno a pagare alla compagnia la somma di 108 milioni di euro

”

Caso Ustica: «Fu alto tradimento»

I pm chiedono la condanna dei generali Bartolucci e Ferri. Il Tribunale di Roma: il governo risarcisca l'Itavia

la strage

Cosa successe quel 27 giugno 1980

Il disastro. Il Dc-9 I-Tigi Itavia, in volo da Bologna a Palermo con il nominativo radio IH870, scomparve, sul punto di coordinate 39°43'N e 12°55'E, dagli schermi del radar secondario del centro di controllo aereo di Roma alle 20,59 e 45 secondi del 27 giugno 1980 e precipitò nel mar Tirreno. Il disastro avvenne in un punto che si trova in acque internazionali all'incirca a metà strada tra le isole di Ponza e Ustica. Proprio a 64 miglia a sud dell'isola di Ponza, nell'arcipelago pontino, all'alba del 28 giugno vennero trovati i primi corpi delle 81 vittime (77 passeggeri, tra cui 11 bambini, e quattro membri dell'equipaggio).

Il volo. IH870 era partito dall'aeroporto «Guglielmo Marconi» di Borgo Panigale in ritardo, alle 20,08 anziché alle previste 18,30 di quel venerdì sera, ed era atteso allo scalo siciliano di Punta Raisi alle 21,13. Alle 20,56 il comandante Domenico Gatti aveva comunicato il suo prossimo arrivo parlando con «Roma Controllo». Il volo procedeva regolarmente a una quota di circa 7.500 metri, nel pieno rispetto di tutte le norme, senza irregolarità segnalate dal pilota, in aria tranquilla, in piena luce. L'aereo, oltre che da Ciampino, era nel raggio d'azione di due radar della difesa aerea: Licola, vicino Napoli, e Marsala, vicino alla città omonima. Il Dc 9, scomparso dagli schermi del radar di Roma-Ciampino, nei minuti seguenti all'incidente non rispose alle chiamate di «Roma-Controllo», che utilizzò, come ponte, anche altri aerei in volo nella zona.

La scomparsa. Alle 21,21 il centro di Marsala avvertì il Centro Operazioni della Difesa Aerea di Martinafranca del mancato arrivo a Palermo dell'aereo. Alle 21,22 il Rescue Coordination Centre di Martinafranca diede avvio alle operazioni di soccorso, allertando i vari centri, sia quelli dell'Aeronautica, sia quelli della Marina Militare e delle forze Usa.



La ricostruzione del Dc-9 dell'Itavia nell'hangar di Pratica di Mare. Colarietti/Ansa

l'inchiesta

Misteri e depistaggi da ventitré anni

Misteri e depistaggi. Un mistero che va avanti da 23 anni. La prima ipotesi fu quella di un cedimento strutturale. Partirono subito i depistaggi. Una telefonata a nome dei Nar sosteneva che sull'aereo c'era Marco Affatigato, estremista di destra legato ai servizi. Il 18 luglio 1980, sulla Sila, furono trovati i resti di un Mig 23 libico. Ancora oggi non si sa se quel velivolo abbia avuto a che fare con la vicenda del Dc 9. Il 17 dicembre 1980 il presidente Itavia Aldo Davanzali affermava di avere la certezza che era stato un missile lanciato da un aereo a provocare la strage e, due anni dopo, la relazione della commissione d'inchiesta ministeriale, nell'escludere il cedimento strutturale, concludeva che non era possibile stabilire se a provocare il disastro fosse stato un missile o una bomba.

L'inchiesta. Nel gennaio del 1984 il pm Giorgio Santacroce formalizzava l'inchiesta che passava al giudice istruttore Vittorio Bucarelli, il quale nominava una commissione di periti per stabilire le cause del disastro. Il 10 giugno 1987 la ditta francese Ifremer cominciava le operazioni di recupero della carcassa del Dc9. E il 23 luglio del '90 quando l'inchiesta giudiziaria viene affidata al giudice Rosario Priore il quale nomina un nuovo collegio di periti dopo le polemiche e le dissociazioni che avevano caratterizzato quello precedente.

La tappa. Nel gennaio del 1992 partono le prime comunicazioni giudiziarie di Priore contro ufficiali dell'Aeronautica Militare. Il 14 aprile 1992 la Commissione stragi approva la relazione conclusiva dell'inchiesta su Ustica, che segnalava in modo pesante reticenze e menzogne di poteri pubblici e istituzioni militari. Nel frattempo il nuovo collegio peritale si divideva sulle cause del disastro e una perizia radaristica consegnata a Priore da un collegio di esperti nel '98, prospettava uno scenario di guerra ipotizzando la presenza di aerei militari nella stessa area del Dc9.

Un ex detenuto rivela il piano della mafia napoletana che sarebbe pronta a colpire. Il pm Fleury: «Per ora non ci sono riscontri»

«Vigna, la Toscana e la Bnl nel mirino della camorra»

Giorgio Sgherri

FIRENZE Il procuratore nazionale antimafia Pier Luigi Vigna nel mirino della camorra. La mafia napoletana sarebbe pronta a colpire l'alto magistrato prima di Natale, obiettivi alternativi la Regione Toscana e la banca nazionale del lavoro. Il piano è stato rivelato da un ex detenuto, Raffaele Licciardi, 61 anni, ritenuto un affiliato alla nuova camorra organizzata «ma che era finito in carcere per truffa e millantato credito», come ricorda il procuratore aggiunto di Firenze Francesco Fleury, che conduce l'inchiesta sulle rivelazioni del tipo, avvenute proprio nell'ufficio del procuratore il 20 novembre scorso.

«Stiamo cercando riscontri a queste parole, ma per ora non ne abbiamo trovati. Certo che abbiamo avvertito Vigna, e sono state prese misure di sicurezza adeguate, la scorta è stata rafforzata», con richiesta alla prefettura di Firenze il 3 dicembre scorso e così è avvenuto in città, nella zona di Santa Maria Novella, Santa Maria del Fiore (il Duomo) e all'aeroporto.

Gli inquirenti stanno verificando l'attendibilità del testimone - uscito dal carcere palermitano Paglierini il 3 ottobre grazie alla misura dell'indultino - che ha precedenti per truffa, millantato credito, furto e oltraggio. Al procuratore aggiunto Fleury l'ex detenuto raccontò che mentre si trovava in carcere e puliva i pavimenti ascoltò tre napoletani detenuti per camorra che parlavano di un'azione

contro Vigna e in alternativa contro la procura generale, la banca nazionale del lavoro e la regione toscana. I tre detenuti dicevano che avrebbero usato dell'esplosivo inserito nei candelotti. Licciardi continuando nel suo racconto, afferma di conoscere i nomi dei tre camorristi che avrebbero fatto un disegno per far vedere come sarebbe avvenuto l'attentato. L'ex detenuto si è limitato ad una descrizione fisica, riferendo che uno dei camorristi era alto, magro e con un tatuaggio sul braccio, il secondo basso e calvo, il terzo corpulento e grosso.

«Noi - dice il procuratore capo di Firenze Ubaldo Nannucci - stiamo controllando le dichiarazioni dell'ex detenuto. Si è cercato e si cerca di identificare i tre camorristi che in carcere avrebbero parlato di attentati a Firenze contro Vigna, istitu-

ti di credito e la procura generale. Per ora sono senza volto i tre detenuti». Comunque una inchiesta è stata avviata e secondo Fleury la vicenda non può essere sottovalutata per due motivi. «Innanzitutto perché da questa storia Licciardi non trae nessuno vantaggio, quindi mentire non avrebbe senso. E soprattutto perché Vigna è sempre stato nel mirino delle cosche mafiose».

Licciardi che ha beneficiato dell'indultino è tornato a vivere in Svizzera lasciando dietro di sé una scia di interrogativi e dubbi. Perché non ha parlato quando si trovava in carcere e non ha chiesto di incontrarsi con i magistrati, magari giovando della collaborazione per uno sconto di pena? Gli inquirenti avrebbero immediatamente controllato l'attendibilità, identificando i tre camorristi.

dopo tante reticenze e decennali omissioni, che in un'aula di giustizia venga riconosciuto che su Ustica furono violati i diritti delle vittime, dei loro familiari e, più in generale, del Paese, la sensazione è che i veri colpevoli non verranno mai puniti.

GRANDE AMAREZZA

Anche il pubblico ministero, Vincenzo Roselli, al termine della requisitoria, si è espresso in questi termini: «Rimane l'amarezza per non aver individuato la precisa causa della tragedia e i suoi responsabili». Il magistrato ha parlato del-

la «emozione del formulare le richieste alla fine di un processo durato 23 anni, caratterizzato dal tormentato tentativo di accertare la verità, tra mille amarezze. Un processo doloroso per i vittime, per i parenti e per noi, perché i morti di Ustica sono tutti noi».

DIGNITÀ NAZIONALE

Ovviamente non sono mancate le reazioni, a cominciare dalla senatrice Daria Bonfietti, che è presidente dell'Associazione dei parenti delle vittime: «Oggi più che mai Ustica deve essere un grande problema di dignità nazionale. Abbiamo ancora una volta la conferma che i diritti del nostro paese furono violati e che non fu tutelata la vita di 81 meriti cittadini. Non entro nel merito di queste richieste, sulle quali i legali dell'Associazione avranno modo di pronunciarsi nelle loro repliche - ha commentato Bonfietti - voglio soltanto sottolineare che la requisitoria dei pm e le loro richieste conclusive sono state una completa conferma della sentenza ordinanza del giudice Priore: il Dc 9 Itavia con 81 persone a bordo fu abbattuto e i vertici dell'Aeronautica militare nasconero questa terribile verità, anzi fecero di tutto per allontanare le possibilità che fosse nota, mentendo agli organi responsabili dello stato, in primo luogo governo e magistratura».

VENTITRE ANNI NON BASTANO

Considerazioni condivise dall'avvocato di parte civile, Alessandro Benedetti, che non ha voluto commentare la richiesta a 6 anni: «Interesse primario della parte civile non è, infatti, l'entità della pena o se effettivamente essa venga scontata, ma l'accertamento della verità e cioè che venga accertato che il Dc9 è stato abbattuto in un contesto di guerra e che gli imputati, tramite le loro condotte, hanno impedito ai familiari delle vittime di conoscere le ragioni della morte dei propri cari. Voglio, però, sottolineare che la differenza fra noi e il pm non è nella ricostruzione dei fatti, bensì nella valutazione di tipo tecnico-giuridico che a quei fatti viene data. A quei fatti i magistrati non danno una valenza penale attraverso cui si possa pervenire a una condanna; noi, invece, sì».

Per la sentenza ci vorrà ancora del tempo. Ventitré anni di attesa, purtroppo, non sono ancora sufficienti.

Le motivazioni: i generali hanno «abusato del proprio ufficio fornendo informazioni errate alle autorità politiche»

”

L'incidente, uno dei più gravi degli ultimi anni, è avvenuto ieri nei pressi di Foligno. Due famiglie distrutte. Tra le vittime anche un ragazzo di 14 anni. La strada è rimasta bloccata per ore

Scontro tra due auto sulla Flaminia: sette morti, due feriti gravi

ROMA Sette morti e due feriti gravi, due famiglie distrutte: è questo il bilancio di un gravissimo incidente stradale avvenuto ieri pomeriggio intorno alle 17.30 sulla Flaminia, nei pressi di Foligno. Secondo le prime ricostruzioni, l'incidente sarebbe avvenuto per uno scontro frontale tra due auto, una Fiat Stilo e una Mercedes, nelle quali viaggiavano circa una decina di persone. Sul posto sono giunte numerose pattuglie della polizia, vigili del fuoco e ambulanze, mentre la strada è stata chiusa, fino a tarda sera, per facilitare le operazioni di soccorso. Tra le vittime anche un adolescente di 14 anni. Il ragazzo si trovava a bordo della Fiat Stilo. I due feriti sono stati ricoverati all'ospedale di Foligno in gravi

condizioni. Le famiglie erano originarie una del fabrianese, l'altra del pescarese. L'incidente è avvenuto lungo un rettilineo a due corsie, con la doppia riga bianca centrale. La scena ieri era drammatica: la Mercedes station wagon, bianca, si trovava lungo la carreggiata in direzione Foligno, a cavallo del guard-rail laterale, con la parte anteriore completamente distrutta.

I corpi delle vittime erano sull'asfalto, mentre una di loro è rimasta a lungo incastrata tra le lamiere della Mercedes. Accanto all'automobile anche il corpo di un cane, di grande taglia, che è morto nonostante le cure del veterinario di Valtopina, Cesare Minassi. La Fiat Stilo, completamente distrutta, stava sulla car-

ritirata di governo

Autostrada Maremma, passa il progetto costiero

FIRENZE La ritirata del governo si consuma nel tavolo più atteso. Negli uffici del ministro per le infrastrutture Lunardi, il suddetto, il collega all'ambiente Matteoli, i presidenti di Lazio e Toscana Storace e Martini, la Sat (società di Autostrade competente sul corridoio tirrenico) e l'Anas hanno deciso che d'ora in avanti per completare l'autostrada fra Rosignano e Civitavecchia si discuterà solo a partire dal progetto costiero, già presentato dalla Toscana e gradi-

to alla Regione Lazio e a gran parte dei comuni interessati, anche se osteggiato dagli ambientalisti.

Caduto il veto di Matteoli (accanito sostenitore dell'autostrada, ma contrario al progetto toscano per ragioni politiche) anche Lunardi si è arreso, dopo che più volte le parti avevano sollecitato gli studi di fattibilità delle due «teorie» collinari e affini. Studi mai visti e ieri è arrivato un sostanziale via libera ai progetti già esistenti che - visto la oggettiva «difficoltà» politica dell'opera - sposterà sulle regioni le responsabilità della realizzazione dell'autostrada: «Esprimo una moderata soddisfazione, la nostra proposta ha fatto un passo avanti», ha detto Martini al termine dell'incontro. «Ora lavoreremo - ha aggiunto - per individuare un tracciato che, partendo dalla proposta delle Regioni, tenga conto anche delle elaborazioni ministeriali. Poi verranno avviate le procedure di valutazione di impatto ambientale».

reggiata opposta, in direzione Nocera Umbra.

È uno degli scontri stradali più gravi dell'anno (secondo solo al maxitamponamento sull'A4 del 13 marzo, 13 morti) e tra i più gravi fra quelli accaduti nel nostro Paese negli ultimi anni, se si escludono incidenti a pullman e maxitamponamenti per la nebbia. Il 14 gennaio del 1990 ci furono otto persone morte ed una ferita gravemente in un incidente che coinvolse tre auto sulla strada provinciale Trani-Andria nei pressi del cavalcavia dell'autostrada A14. Nove morti, invece, ci furono il 19 ottobre del 1991, sulla strada provinciale 62 Reggio Emilia-Cavriago, quando si scontrarono due autovetture, all'uscita da una

curva. Tutte le vittime erano dirette in discoteca.

Gli ultimi risalgono al 15 settembre del 2002, quando sette persone morirono a Corigliano Calabro, lungo la statale 106 jonica. Era un'intera famiglia che rientrava da un ricevimento nuziale, viaggiando su un'unica auto che finì fuori strada; al 23 luglio, quando un pullmino si scontrò con un Tir sull'A16 tra Avellino e Napoli, provocando la morte di sei persone e il ferimento di altre cinque. Il mezzo era stato noleggiato da due gruppi familiari, partiti da Andria per Roma, dove avrebbero dovuto assistere alle tesi di laurea di una parente. Causa probabile della tragedia è stata un colpo di sonno dell'autista del pullmino.