

L'ANNIVERSARIO

Scena numero uno. 27 giugno 1980, ore 20.45, aeroporto di Grosseto, base del 20° Gruppo. Atterrano due F104 intercettori, uno guidato dall'allievo Aldo Giannelli e un biposto ai cui comandi ci sono gli ufficiali istruttori Mario Naldini e Ivo Nutarelli. Dal caccia, levatosi in volo alle 19.30 (17.30 ora zulu), è stato azionato per ben due volte - «squoccatto» si dice in gergo - un allarme generale che viene codificato in ambito Nato. I due intercettori hanno volato, circa un paio di miglia, nella scia del Dc9 Itavia, dieci minuti prima che il velivolo si inabissasse nelle acque di Ustica. Gli F104 volavano con l'I-Tigi sulla sinistra, a ore 11, lungo l'aerovia Ambra 14, prima di piegare verso destra, sul mare, lasciando il Dc9 al suo tragico destino.

Scena numero due. 28 agosto 1988, base Nato di Ramstein, sud-ovest della Germania. È in programma l'Airshow Flugtag, un'esibizione aerea congiunta con pattuglie acrobatiche della forza atlantica. Per l'Italia vola la Pan, mitica formazione con base a Rivolto, Udine: le Frece Tricolori che irradiano il cielo in ogni occasione festosa e ufficiale. Folla di trecentomila persone con gli occhi all'insù per godersi le loro evoluzioni a 600 chilometri all'ora. Poco dopo il loro decollo, eseguendo un esercizio chiamato «cardioide», il Macchi Mb-339 del tenente colonnello Nutarelli sbatte violentemente contro quelli del collega Mario Naldini e del capitano Giorgio Alessio, causando, oltre che la morte dei tre piloti, anche una strage tra il pubblico: 67 morti e centinaia di feriti.

Un quarto di secolo dopo il dramma di quella domenica di fuoco e morte, e 33 anni dopo la strage di Ustica, non è più così certo che quel catastrofico incidente fu causato dall'errore umano del pilota solista, il tenente colonnello Ivo Nutarelli, 7 anni con la Pan, 4200 ore di volo, uno dei migliori «manici» che l'Aeronautica abbia mai avuto. La conclusione dell'Aeronautica militare italiana, infatti, viene messa in discussione da un ricco ed elaborato dossier prodotto dall'avvocato Daniele Osnato, legale di decine di famiglie delle vittime del Dc9 nel procedimento civile per il maxi risarcimento dovuto dal ministero della Difesa e da quello dei Trasporti. «Non fu errore umano», questa è l'ipotesi avanzata da un pool che per mesi ha analizzato filmati e documenti, con testimonianze di addetti ai lavori e colleghi dei piloti. Il dossier allegato alle indagini difensive riannoda così quel sottile filo che collega la strage di Ustica al disastro di Ramstein, negato per anni dagli ambienti militari e anche dal giudice Priore, autore della mastodontica sentenza su Ustica. A pagina 4667, nell'allegato dedicato ai fatti di Ramstein, il giudice annota: «Quello che però non convince è la sproporzione tra fini e mezzi, e cioè che si dovesse cagionare una catastrofe - con modalità peraltro incerte nel conseguimento dell'obiettivo, cioè l'eliminazione di quei due testimoni per impedirne rivelazioni». La conclusione di Priore - il cui lavoro peraltro è stato molto apprezzato dalle associazioni della vittime - non ha tuttavia bloccato l'ulteriore ricerca, né i sospetti.

DALLE INDAGINI DEGLI AVVOCATI DEI FAMILIARI DELLE VITTIME DEL DC9 NUOVI CLAMOROSI SCENARI SU COPERTURE E DEPISTAGGI DI STATO

SALVATORE MARIA RIGHI
Twitter@SalvatoreMRighi

Ustica e Ramstein

«Non fu errore umano Un filo lega le due stragi»

«FRECCHE» IN FIAMME

Tra i 70 morti del disastro aereo in Germania anche due piloti testimoni della notte della tragedia di 33 anni fa



SENZA RISPOSTA

La prima coincidenza riguarda le date: l'8 agosto 1988 il giudice istruttore Bucarelli sequestra i registri di volo di Grosseto, dai quali risulta che Naldini e Nutarelli hanno «volato di conserva» al Dc9 e quindi, presumibilmente, sono stati testimoni di quello che è successo sul cielo del Tirreno quella sera, sotto all'ombrello elettronico di un Awacs che volteggiava sull'Appennino. E contrariamente a quello che si sapeva, rivela il dossier dell'avvocato Osnato, gli americani hanno messo in servizio i grandi aerei spia già nel 1980, usando proprio Ramstein come base operativa. Venti giorni dopo il sequestro dei registri, succede la tragedia di Ramstein dove Nutarelli, pilota esperto e capace, infila una sequenza di grossolani errori nell'eseguire la figura denominata «piercing heart», cuore trafitto. È proprio il suo Pony 10 che dovrebbe sigillare il passaggio delle due formazioni di Mb-339, cinque da sinistra e quattro da destra, incrociandole appunto come una freccia di Cupido. L'aereo di Nutarelli però sale troppo, sfiorando il «loop» di almeno 150 metri, e poi invece di scendere in rovesciata con la solita traiettoria ampia e morbida, sembra perdere il controllo del Macchi che precipita in verticale: l'impressione è quella di una picchiata disperata, tanto che Nutarelli aziona l'aerofreno fuori da ogni procedura. Riesce con un providenziale richiamo a tirarlo su, ma ormai troppo tardi per evitare la collisione con i velivoli dei colleghi. Al momento dell'impatto, Pony 10 è del tutto fuori timing e quota, così bassa da minacciare gli stessi spettatori. Ma le stranezze messe in evidenza dalle indagini difensive sono tante. A cominciare dal fatto che Nutarelli sembra non aver fatto nulla per correggere i propri errori. A Ramstein, l'ufficiale ha eseguito cinque volte quell'esercizio, tra 1983, 1987 e 1988. Il giorno prima, nelle prove, però ha dovuto correggere la traiettoria di incrocio.

Di questo episodio non c'è traccia nella deposizio-

Il tragico schianto delle Frece Tricolori a Ramstein, il 28 agosto 1988, tra i Macchi Mb-339 di Ivo Nutarelli, Mario Naldini e Giorgio Alessio. A lato, i rottami del Dc9 Itavia nell'hangar di Pratica di Mare (AP Photo/Emiliano Grillotti)



ne che il tenente colonnello Diego Raineri fa al giudice Priore nell'ambito delle indagini su Ustica. È lui che sulla «biga», di fronte alla linea di esibizione, doveva dare indicazioni alla sua pattuglia. Raineri riferisce di un'asimmetria nel movimento delle due formazioni, quella guidata da Naldini in ritardo e quella di Gropplero (Pony 6) in anticipo, ma come evidenziano i filmati non riesce a correggerle. E nemmeno una parola a Priore del vistoso anticipo di Nutarelli nell'incrocio. Possibile che il comandante non si sia reso conto del pericolo? Delle comunicazioni radio tra gli aerei e la biga, su una frequenza riservata, non c'è traccia. Dopo il terribile schianto sulla folla, un'altra serie di inspiegabili incongruenze.

L'inchiesta della Procura di Udine, chiusa in fretta, fu archiviata dal giudice istruttore Roberto Savioviotti poiché «l'evento di Ramstein non è ascrivibile a responsabilità penale di alcuno». In quel

weekend, si è saputo, Nutarelli non aveva con sé il proprio «chief cruise», il meccanico personale che segue come un'ombra ogni pilota della Pan: perché Ivo era solo? Non furono fatti accertamenti tecnici sui resti degli Mb-339, poi rottamati. Non furono eseguite le autopsie sulle salme dei tre piloti, non fu possibile quindi svolgere nemmeno gli accertamenti tossicologici sui cadaveri. Le indagini sul disastro di Ramstein furono affidate ai militari e si decise che Germania, Usa e Italia avrebbero dovuto elaborare un rapporto da consegnare ad una commissione congiunta. Quello italiano, però, non è mai pervenuto: l'Ami lo ha reso pubblico solo l'anno scorso. Tra omissis, allegati mancanti e una strana numerazione delle pagine, l'Ami ribadisce la sua verità. Cioè quella che Giancarlo Nutarelli continua a respingere per restituire l'onore a Ivo: «Voglio risposte, qualunque cosa, purché emerga che mio fratello non causò quella terribile tragedia».

GLI APPUNTAMENTI

«Dalla verità alla storia» Note e teatro per ricordare

«Dalla verità alla storia» è il titolo del programma di iniziative che l'Associazione Familiari Strage di Ustica promuove anche quest'anno, da oggi al 10 agosto, presso il Giardino della Memoria, nel Parco della Zucca, spazio antistante il Museo per la Memoria di Ustica, dove l'installazione permanente di Christian Boltanski incornicia i resti dell'aereo abbattuto. Stasera si terrà il concerto - unica data italiana - di uno degli artisti americani più influenti: Amiri Baraka, al secolo LeRoi Jones, poeta, autore di teatro, attivista politico afroamericano, presenterà alcuni dei suoi lavori accompagnato da una formazione jazzistica di all-stars che comprende René McLean (saxofono contralto), D.D. Jackson (pianoforte), William Parker (contrabbasso), Pheeroan akLaff (batteria). Sempre nell'ambito delle iniziative a partire dal 3 luglio, il Teatro delle Albe presenta «Pantani»: affresco sull'Italia degli ultimi trent'anni. Grande attesa per la presenza straordinaria di Living Theatre e Motus con «The Plot is the Revolution» (10 luglio) di Enrico Casagrande e Daniela Nicolò. La rassegna proseguirà il 19 luglio con la serata dedicata ai finalisti del Premio Scenario per Ustica, il premio che l'Associazione Parenti delle Vittime della Strage di Ustica e l'Associazione Scenario promuovono per il Teatro rivolto alle giovani generazioni, destinato a nuovi progetti incentrati sulle tematiche dell'impegno civile e sociale e della memoria.