

Misteri
Italiani

Il muro di gomma
ha impedito
di capire
cosa è veramente
accaduto

Il relitto del Dc9
caduto in mare
il 27 giugno del 1980



Un'inchiesta che è durata decenni

Il 27 giugno del 1980 cadeva il Dc, ancora non c'è una verità accertata su quello che è successo in cielo

Ustica, 35 anni di silenzi e depistaggi

► VITERBO

Il 27 giugno del 1980, alle 21 circa, dai monitor della torre di controllo di Ciampino, sul punto di coordinate 39° 43' N e 12° 55' E, scompare dallo schermo un velivolo civile. È il Dc9 I-Tigi della società Itavia, in volo da Bologna e diretto a Palermo con a bordo 81 persone, di cui 77 passeggeri e 4 uomini dell'equipaggio. Il controllore di turno cerca di ristabilire il contatto radio con il pilota dell'aeromobile: chiama l'IH870 disperatamente una, due, tre volte, ma a rispondergli solo un silenzio di morte. Trentacinque anni fa, sui cieli di Ustica, uno degli eventi più tragici della Prima Repubblica, il caso irrisolto per antonomasia, la strage tutt'oggi ancora impunita. Sul banco degli accusati nel corso dei lunghi anni di processi siedono alti vertici militari italiani che - all'epoca - avevano incarichi di rilievo durante quei fatidici minuti di traversata del volo sul mar Mediterraneo. Non delle responsabilità dirette sull'attentato (o presunto tale) ma eventualmente rei di aver depistato, nascosto, distrutto prove che, secondo i magistrati, potevano essere rilevanti. Alto tradimento per i quattro ufficiali nei confronti del tricolore, conclusosi con un nulla di fatto, poiché tutti assolti nell'ultimo grado di giudizio. Un

Per alcuni dei familiari delle 81 vittime è stato stabilito il risarcimento

"faldone" spaventoso, un'inchiesta durata decenni fatta di pagine e pagine tra testimonianze, perizie tecniche, prove documentali che - ad onore del vero - non hanno però dato l'esito sperato. Anche la commissione stragi presieduta da Libero Gualtieri per undici lunghi anni tenta un'im-

probabile ricerca della verità, ma, come sappiamo, il "muro di gomma" è stato invalicabile. La grande macchina messa in campo dal potere giudiziario della nostra nazione acquisisce informazioni dai tracciati radar di Marsala, Licata, Grosseto, Ciampino e Fiumicino ma anche su tutto il traffico aereo prima, durante e dopo la sparizione del DC9 partito dal capoluogo dell'Emilia Romagna.

Ciò che si evince chiaramente dalle indagini è che in quelle tarde serate d'inizio estate lo spazio "stellato" sulla Sicilia era alquanto affollato. Un po' tutti ci stavano controllando! Gli americani dalla portaerei Saratoga, i sovietici dalla Libia, i francesi in stato d'allerta sulla nave da guerra Cle-

menceau e - naturalmente - la nostra Aeronautica militare. Non dobbiamo rimanere sorpresi o stupiti purtroppo se, ancora e con rammarico, dopo tutto questo periodo non si è riusciti a far luce sull'intera vicenda. I primi anni ottanta sono forse i peggiori in quanto a tensione ideologica e crisi internazionale. Piena Guerra fredda, gli intercontinentali a media e lunga gittata sono pronti dall'una come

L'aereo si trovò nel mezzo di un'operazione nei cieli del Tirreno

dall'altra parte e piccole ma insidiose "pedine" come il colonnello Mu'ammur Gheddafi di certo, risultano una spina nel fianco sia per la Nato sia per Washington Dc. E' lui difatti l'incubo peggiore, il nemico pubblico numero uno, l'uomo da monitorare con fermezza in quel partico-

larissimo momento storico. Basti solo pensare cos'era strategicamente e logisticamente la sua Libia per Usa e Urss, in una "cortina di ferro" scesa ai massimi livelli d'attenzione. Una finestra a due passi dalla "portaerei" naturale degli Stati Uniti che era la nostra Italia, ricca di petrolio, amica di Mosca e con un rapporto decisamente conflittuale con gli odiati imperialisti della White House. I france-

si stessi, come poi ci hanno dimostrato negli ultimi tempi con mister Sarkozy, hanno sempre guardato con profondo interesse quelle coste africane, quel dittatore, quel comandante che riusciva, con pochi mezzi, a tenere in scacco la parte meridionale dei nostri confini. Si è parlato di

un ordigno posto all'interno della fusoliera o forse un cedimento strutturale. Di un missile terra-aria statunitense o come sostenne Francesco Cossiga poi confermato anche dal Giudice Rosario Priore (che è poi la versione più attendibile) di uno scontro aereo franco-libico sui cieli di Ustica. Le conclusioni dell'ordinanza-sentenza appaiono piuttosto eloquenti: "L'incidente al DC-9 è occorso a segui-

Gheddafi ha tenuto il segreto su quella notte

to di azione militare di intercettamento, il DC-9 è stato abbattuto, è stata spezzata la vita a 81 cittadini innocenti con un'azione, che è stata propriamente atto di guerra, guerra di fatto e non dichiarata, operazione di polizia internazionale coperta contro il nostro Paese, di cui sono stati

violati i confini e i diritti". Probabilmente quest'ultima ipotesi pare dagli esperti la più accreditata. Per gli alleati d'oltralpe che hanno fatto partire erroneamente il caccia dalla Clemenceau, c'era la convinzione che a bordo di un Jet in quel fazzoletto "vitale" ci fosse proprio il leader di Tripoli.

Una certezza che non è stata mai chiarita. Onde per cui, con ogni probabilità, l'Itavia DC9 adibito al trasporto civile diretto a Palermo si è accidentalmente e suo malgrado trovato nel bel mezzo di un combattimento aereo a risonanza (e non ad impatto) che, a quanto pare, tutto è stato tranne che - come si usa dire - "intelligente".

Un disastro dunque, come tanti, avvenuto in epoca di guerra psicologica, di contrapposizione dura tra il blocco Occidentale e quello filosovietico. Un attimo che si è poi dimostrato fatale, un errore umano che ha portato alla morte 81 nostri cari connazionali. E allora? Come è finita la storia? America e Francia non pagheranno mai, i vertici italiani penalmente assolti anche se, di recente, una piccola ma magra soddisfazione sembra essere arrivata. La branchia dello stato (quella giudiziaria) ha condannato l'altra (quella dell'esecutivo), vale a

dire i Dicasteri della Difesa e dei Trasporti, ad un risarcimento pecuniario di circa 100 milioni di euro per una parte dei familiari delle vittime. Un plauso, non v'è che dire, ma non certo la verità che tutti stanno ancora ansiosamente aspettando.

Mirko Crocoli