

LA STAMPA

«Depistarono le indagini, macchiandosi di alto tradimento». Priore: «Li copri un livello superiore»

# Quattro generali sott'accusa per Ustica

## Veltroni: «Aspettiamo chiarimenti dai Paesi coinvolti»

**ROMA**  
Ignoti. Non hanno nomi i colpevoli della morte di 81 persone nel lontano 27 giugno 1980 a Ustica. Per il reato di strage non ci sarà un seguito, se non di polemiche. Ora, però, dopo diciannove anni di indagini, congetture e perizie, lo scatenano finalmente è certo. L'Aeronautica militare e delle Forze alleate (a sei giorni dal disastro l'ambasciatore americano a Roma e poi, nell'88, la Francia e la Germania) hanno sempre negato l'ipotesi di una battaglia nello spazio aereo del Tirreno meridionale. Ma per il giudice Rosario Priore il Dc9, che spiccò il volo alle 20,30 dall'aeroporto di Bologna fu abbattuto nel cielo di Ustica a causa di un atto di guerra.

Nessuna bomba ma un scontro aereo, un duello della durata di tre minuti e cinquanta secondi, dopo un inseguimento tra velivoli impazziti. L'aereo civile fu colpito e si inabissò alle 20,59: poco prima, due F104 poi sterzati a Grosseto, trasmisero il codice d'emergenza. Fu il prologo al combattimento: il segno dell'intercettazione di un aereo fantasma.

Per escorsione questo velivolo e per rispondere ai tanti misteri di Ustica hanno lavorato i pm della Procura di Roma, Giovanni Salvi, Settembrino Nibbio, e Vincenzo Roselli, che un anno fa presentarono le loro richieste al giudice istruttore. Ora sulla base di una perizia radaristica sui tracciati aerei nella zona (velivoli Nato, ma non si sa con sicurezza di quale nazionalità), presentata nello scorso aprile dai procuratori Ennio Dalle Mese, Franco Donati e Roberto Tiberio, si è giunti alla certezza dell'atto di guerra, scenario già ricostruito nel dicembre '97. E il giudice non esclude un livello superiore: «Le decisioni prese dai militari sono state di una tale gravità e gravità che appare impossibile che le siano state senza l'avallo di un livello superiore, nazionale, straniero o internazionale». E così si aprirà sempre di un aereo militare, probabilmente americano, sulla scia del Dc9 Itavia, di una esplosione ravvicinata.

Due immagini del disastro di Ustica: a bordo del Dc9 dell'Itavia, inabissatosi nel Tirreno nel 1980, c'erano 81 persone. Nelle foto piccole il pm Rosario Priore e il leader Ds Walter Veltroni

nata o di una turbolenza fatale. Ma nelle oltre 5 mila pagine depositate martedì sera dal giudice (e che è atteso che vengano, in questi diciannove anni, ha depistato gli inquirenti. Perciò i generali Lamberto Bartolucci (all'epoca capo di Stato maggiore dell'Aeronautica), Franco Ferri (il suo vice), Zeno Tascio (ex

responsabile del servizio segreto aeronautico) e Corrado Mellho (ex capo reparto dello Stato maggiore dell'aeronautica) sono stati rinviati a giudizio per attentato agli organi costituzionali con l'aggravante dell'alto tradimento. Compariranno davanti alla Corte d'Assise di Roma in quanto mentirono ai magistrati e al go-

verno. E per questo motivo, per il reato di falsa testimonianza, figurano altri cinque imputati. Tre questi, Francesco Pugliese, per Priore avrebbe affermato falsamente ed non essersi mai occupato della vicenda, pur essendo vice capo gabinetto al ministero della Difesa. E poi Claudio Masci e Pasquale Not-

nico: avrebbero taciuto, anche se erano a conoscenza sulle ipotesi di una correlazione tra il rinvio del Mig 23 libico e la caduta del Dc9. Bruno Bomprezzi, poi, quale capo del ufficio del Sios avrebbe negato di essersi interessato nei mesi successivi all'evento. E infine, Umberto Alloro: è accusato di aver

taciuto e circostanze a lui note circa la raccolta di materiale documentale e i contatti con il Sios.

Per gli altri imputati - erano 48 - il giudice ha dichiarato il non luogo a procedere per avvenuta prescrizione o perché il fatto non costituì reato.

## Le reazioni

### IDS: chiarezza dalla Nato

Il Palazzo è scosso dalle conclusioni del giudice Rosario Priore. «Non è questo punto, da parte dei nostri interlocutori internazionali dei Paesi coinvolti, ci si debba aspettare una qualche chiarimento afferma Walter Veltroni.

Pronto il suo commento della Nato: «Si tratta di una vicenda italiana e allo stato attuale non si chiede nulla all'Alleanza atlantica». Il ping pong continua. Ancora una fonte diplomatica della Nato: «Abbiamo fatto tutto il possibile per aiutare le indagini, Priore è venuto più volte, ha ottenuto le risposte che poteva ottenere, ha incontrato un gruppo di lavoro ad hoc formato da esperti militari e civili».

Ma il leader del Ds incalza di nuovo: «I rinvii a giudizio sono la conferma che non è stato un cedimento strutturale, ma quella notte sul cielo di Ustica è avvenuto un atto di guerra». Sulla stessa linea, il più possibile giusta giustizia del partito Carlo Leoni: «Il governo ora deve pretendere un'indagine obiettiva ogni informazione sulla vicenda. Su Ustica non può essere più tentato nessun segreto o silenzio».

«Atto di guerra», «responsabilità livello superiore»: la relazione del giudice non ha creato solo questo duello a distanza con la Nato. Sul banco degli accusati c'è l'Aeronautica Difesa di Alleanza Nazionale: «Questa commissione rischia di farla diventare un capro espiatorio». E dal ministro della Difesa all'epoca della tragedia del Dc9, il socialista Lello Lagorio: «Mi resta difficile e penoso immaginare che valenti ufficiali dell'Aeronautica militare possano essersi macchiati di alto tradimento. Lo scenario è irrimediabile, se la pesante accusa fosse provata saremmo di fronte ad un vero e proprio colpo di Stato».

Franco Frattini, presidente del comitato parlamentare dei servizi, osserva che «è la prima volta nella storia delle istituzioni che c'è una richiesta di procedere degli alti ufficiali delle forze armate per alto tradimento», ad affondare la lama del coltello è soprattutto il Pci: «È stata finalmente aperta una breccia nel muro di gomma - dice il capogruppo dei deputati Tullio Aeronautica e gravissimo».

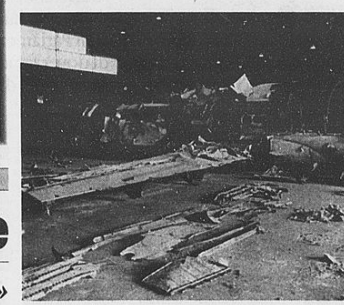
Scettico, invece, il commento del vicepresidente della Camera Carlo Giovanardi (Ccd): «Troppi scenari e troppi colpevoli, per troppe volte. Non vorremmo che quest'ultima ricostruzione fosse l'ennesima puntata di un inseguimento a vuoto». Come già patate e votate anche esse allo scetticismo sono le reazioni da Forza Italia e dal Partito Popolare. «Capisco - dice l'azzurro Enrico La Loggia - la difficoltà delle indagini, ma manca la risposta al quesito più importante, l'inchiesta non ha colpito il bersaglio grosso». «Non è il caso di scetticismo», commenta il responsabile giustizia del Pci Carotti - siamo di fronte ad un'ipotesi di accusa da verificare in dibattimento».

Chi, invece, manifesta tutta la sua esultanza è l'associazione familiari vittime della strage di Ustica. «È una giornata importante che aspettavamo da tempo - dice il presidente dell'associazione Daria Bonfanti -». Oggi la verità c'è. Anconitano: «Oppure è osservatorio permanente sulla polizia e la sicurezza pubblica: c'è sentenza in termini di tempo una delle vergogne più grosse del secolo».



Secondo l'accusa, il «Dc9» dell'Itavia sarebbe stato vittima di un duello aereo della durata di 3 minuti e 50 secondi, dopo un inseguimento tra jet nemici

La prova sarebbe contenuta in una perizia radaristica sui tracciati aerei della zona del Tirreno, che ha indicato la presenza di alcuni velivoli dell'Alleanza atlantica



NELLE PAGINE DEI VERBALI LA CRONACA DI UNA STRAGE

# Il muro di gomma e di bugie

«Insostenibili silenzi estesi a troppe istituzioni»

retrosena

**ROMA**  
Non è stato un improvviso cedimento strutturale dell'aereo né un improvviso cedimento psichico dei piloti e nemmeno una esplosione interna. A determinare la caduta del Dc9 dell'Itavia, la sera del 27 giugno 1980, è stata con molta probabilità una collisione tra il velivolo civile che era partito da Bologna e un caccia militare, la cui nazionalità resterà misteriosa. Tutto questo perché nel cielo di Ustica era in corso una battaglia aerea. Lo dicono epigoni e pagine di ricerche e studi, di confronto tra perizie e conclusioni.

**SCENARIO DI GUERRA.** Al termine di una inchiesta durata oltre 19 anni, il giudice istruttore Rosario Priore rende note le sue conclusioni contenute in 5.468 cartelle: la sera della tragedia costata la vita a 81 persone, tra passeggeri ed equipaggio, ci sono velivoli che si immettono sulla traiettoria del Dc9, uno di che di certo vi sta nella scia, e un altro, e lo stesso, che a volte se ne allontana sia in quota che in coordinate: c'è un velivolo militare che alterna le manovre della Delta nell'Arma 4 proprio al passaggio del Dc9; ce i sono i

due F104, che a brevissima distanza dal Dc9, se ne allontanano all'altezza di Grosseto, segnalando emergenza generale. E infine due tracce notevoli, più volte, chiaramente da Ponza verso Sud. Insomma, rileva il magistrato, il velivolo assolutamente solo, nel cielo durante questo tragico e totalmente sconosciuto per 50 miglia di raggio, come pure si è sempre interessato sostenuto. Il magistrato non ha dubbi: è stata una strage aerea, purtroppo, restarono sordi i suoi autori.

**MURO DI GOMMA.** Se soltanto in nove tra ufficiali e sottufficiali ai vertici, in quegli anni, dell'Aeronautica militare e dei servizi segreti si presentavano in aula davanti alle corti di assise per rispondere di depistaggi e menzogne, è perché in tutti questi anni il giudice Priore ha dovuto fare i conti con una emmuraglia, più che muro, di silenzi e insostenibili bugie, si è estesa lungo tante, troppe istituzioni, nazionali e di altri Paesi e che per anni non si è nemmeno sbrecciata. Il magistrato se la prende con equità singoli e quelle istituzioni che hanno tenuto una condotta di ostruzionismo e di sprezzo della giustizia. Priore rievoca le dichiarazioni degli operatori di ogni sitor radar di ogni altro sistema di funzionamento dei sistemi radaristici e all'accertamento delle sparizioni senza numero di

«Una mano intelligente ha provveduto a eliminare ogni traccia di quello che avvenne quella sera»

in tanti altri ambienti ufficiali, di ogni documentazione. «Solo da fogli e foglietti sfuggiti all'eliminazione in qualche centro periferico - spiega - e da fascicoli dimenticati in qualche Servizio, o ritenuti innocui per l'oggetto che vi appariva in copertina, si è potuto riannoverare un filo che sfuggiva e si è tentato più volte di spezzare». A questa attività di occultamento e distruzione di documenti e di documenti è intervenuto il giudice istruttore di Roma - hanno contribuito esiti ufficiali, funzionari e anche serpilli impiegati e militari, ai limiti del ridicolo, che hanno evitato ogni evidenza, persino quelle documentali».

**BURO DAI SITI RADAR.** «Il disegno - rivela ancora Priore - è apparso con tutta chiarezza. Per anni si è detto che mai l'inchiesta sarebbe diminuita a cognizioni anche minime dei meccanismi di funzionamento dei sistemi radaristici e all'accertamento delle sparizioni senza numero di

«Chiusure ermetiche da personaggi di altissimo livello non solo dell'Aeronautica»

documenti e che bastasse per la ricostruzione dell'evento quanto già agli atti. Chi guidava questi attacchi era sicuramente a conoscenza che non vi era quasi più la possibilità di ricostruire il prima e il dopo come l'intero spaziale dell'evento, essenziali per la comprensione dei fatti perché tutto era stato distrutto, o era scomparso. Distruzioni e sparizioni non casuali, ma tutte in esecuzione di un preciso progetto di impedire ogni fondata e ragionevole ricostruzione dell'evento, dei fatti che lo avevano determinato e di quelli che erano conseguiti». «Una mano intelligente - aggiunge Priore - ha provveduto ad eliminare ogni traccia di quello che è capitato la sera della tragedia. Eppure i siti radar di Poggio Renatico, di Poggio Ballone, di Ciampino, di Potenza Ficana, di Jacomettino, di Licola e di Siracusa sono tra i più sofisticati e tecnologicamente avanzati. Ma il non si è trovato né nastri né registri, tra

colpevoli silenzi ed immediate sparizioni». Solo a Marsala è stato possibile recuperare nastri di registrazione, anche se ad un accurato esame ci si è accorti che presentavano «due vizi».

**AVVIA LA LIVELLA SUPERIORE.** Ma non ci sono state soltanto sdevozioni documentali nel corso degli anni. Priore parla anche di chiusure ermetiche in una serie infinita di personaggi di basso e alto, se non altissimo, livello e non solo nell'Aeronautica militare, ma anche in altre sedi militari e non. Ma perché tutto questo? Priore disegna uno scenario inquietante: «Le decisioni prese dai militari sono state di una tale rilevanza e gravità che appare impossibile che lo siano state senza l'avallo di un livello superiore». E ancora: «Celare i rapporti con gli americani - afferma - le ricerche sulle ipotesi, le evidenze radaristiche (cosmiche) e di certo conosciute sin dalle prime ore successive al disastro), le evidenze sull'esplosivo, le indagini su ogni relitto recuperato in mare, la data di caduta del Mig, la messa in scena del consegnare il 18 luglio, non appare credibile». Il risultato è che il livello militare deve essere discusso con un livello superiore nazionale, straniero, o internazionale e deve essere rievocato il consenso. «Prendere tempo con i libici, la restituzione del Mig e della salma del pilota alla Libia, e l'ac-

colpevoli silenzi ed immediate sparizioni». Solo a Marsala è stato possibile recuperare nastri di registrazione, anche se ad un accurato esame ci si è accorti che presentavano «due vizi».

**AVVIA LA LIVELLA SUPERIORE.** Ma non ci sono state soltanto sdevozioni documentali nel corso degli anni. Priore parla anche di chiusure ermetiche in una serie infinita di personaggi di basso e alto, se non altissimo, livello e non solo nell'Aeronautica militare, ma anche in altre sedi militari e non. Ma perché tutto questo? Priore disegna uno scenario inquietante: «Le decisioni prese dai militari sono state di una tale rilevanza e gravità che appare impossibile che lo siano state senza l'avallo di un livello superiore». E ancora: «Celare i rapporti con gli americani - afferma - le ricerche sulle ipotesi, le evidenze radaristiche (cosmiche) e di certo conosciute sin dalle prime ore successive al disastro), le evidenze sull'esplosivo, le indagini su ogni relitto recuperato in mare, la data di caduta del Mig, la messa in scena del consegnare il 18 luglio, non appare credibile». Il risultato è che il livello militare deve essere discusso con un livello superiore nazionale, straniero, o internazionale e deve essere rievocato il consenso. «Prendere tempo con i libici, la restituzione del Mig e della salma del pilota alla Libia, e l'ac-

colpevoli silenzi ed immediate sparizioni». Solo a Marsala è stato possibile recuperare nastri di registrazione, anche se ad un accurato esame ci si è accorti che presentavano «due vizi».

**AVVIA LA LIVELLA SUPERIORE.** Ma non ci sono state soltanto sdevozioni documentali nel corso degli anni. Priore parla anche di chiusure ermetiche in una serie infinita di personaggi di basso e alto, se non altissimo, livello e non solo nell'Aeronautica militare, ma anche in altre sedi militari e non. Ma perché tutto questo? Priore disegna uno scenario inquietante: «Le decisioni prese dai militari sono state di una tale rilevanza e gravità che appare impossibile che lo siano state senza l'avallo di un livello superiore». E ancora: «Celare i rapporti con gli americani - afferma - le ricerche sulle ipotesi, le evidenze radaristiche (cosmiche) e di certo conosciute sin dalle prime ore successive al disastro), le evidenze sull'esplosivo, le indagini su ogni relitto recuperato in mare, la data di caduta del Mig, la messa in scena del consegnare il 18 luglio, non appare credibile». Il risultato è che il livello militare deve essere discusso con un livello superiore nazionale, straniero, o internazionale e deve essere rievocato il consenso. «Prendere tempo con i libici, la restituzione del Mig e della salma del pilota alla Libia, e l'ac-