Roma.
Torre di controllo di Ciampino.
27 giugno 1980.
Ore 20, 59 **minuti** e 45 **secondi**.
Sul punto di coordinate 39°43’N e 12°55’E scompare dalla schermo radar un velivolo civile. E’ il Dc9 I-TIGI della società Itavia, in volo da Bologna a Palermo, nominativo radio IH870, con a bordo 81 persone, 78 passeggeri e tre uomini di equipaggio. Il controllore di turno cerca di ristabilire il contatto con il pilota del Dc9. Lo chiama disperatamente una, due, tre volte. A rispondergli solo un silenzio di morte. Scatta l’allarme, ma non scattano i soccorsi che arriveranno sul punto di inabissamento dell’aereo, a metà tra le isole di Ponza ed Ustica, soltanto la mattina dopo. Un ritardo sospetto. Così come misteriosa è la causa della scomparsa del Dc9. La cosa più facile? Attribuire il disastro ad un difetto strutturale dell’aereo, un cedimento. La tesi del cedimento strutturale del Dc9 dell’Itavia resterà per quasi due anni la spiegazione ufficiale della tragedia, tanto che la società proprietaria dell’aereo diventerà il primo capo espiatorio e sarà costretta a sciogliersi. Ma in ambienti giornalistici la tesi semplicistica della sciagura comincia quasi subito a fare acqua. Che qualcosa in questa storia non quadri dovrebbe capirlo anche il magistrato romano al quale l’inchiesta è affidata. Per consegnare al pubblico ministero Santacroce i nastri di Roma Ciampino, sui quali era impressa tutta la sequenza del volo del Dc9, fino alla scomparsa dagli schermi radar, l’aeronautica militare impiega ben 26 giorni. Addirittura 99 per consegnarli i nastri di Marsala. Senza contare il materiale che gli verrà tenuto nasco- sto. Insomma il fatto che l’arma azzurra giochi sporco di fronte alla morte di 81 persone e che, specie all’inizio, il governo italiano sia più di ostacolo che di aiuto all’inchiesta giudiziaria è la prima vera risposta ad una domanda che ancora oggi in molti si pongono: chi ha abbattuto il Dc9 di Ustica?

Lo scenario internazionale

A distanza di 20 anni non si può spiegare l'interesse che viene ancora dedicato alla tragedia di Ustica se non la si mette strettamente in connessione con il luogo dov'è avvenuta. Ma non tanto in riferimento alla piccola isola a nord della Sicilia, quanto più complessivamente all'area del Mediterraneo e all'importanza strategica di questo mare.

Alla fine degli anni '70 l'attenzione internazionale è rivolta al bacino del Mediterraneo a causa del problema energetico. L'alto grado di dipendenza dell'Occidente dalle fonti energetiche concentrate in Medio Oriente e il conseguente problema di come garantire le vie del petrolio hanno trasformato il Mediterraneo in un luogo di confronto Est-Ovest e Nord-Sud. Oltre alle petroliere che fanno la spola da un porto all'altro, nuovi oleodotti spostano il Greggio dall'Iraq alla Turchia, dall'Arabia Saudita e dall'Egitto, senza dimenticare i gasdotti che partono non solo dal Medio Oriente, ma anche dal Nord-Africa e dal Sud dell'Unione Sovietica.

U.S.A. e U.R.S.S.si fronteggiano nel Mediterraneo, schierando 2 potenti flotte. Quella americana conta su portaerei nucleari (classe Enterprise e Nimitz da 90.000 tonnellate), e convenzionali (classe Forestal, Kennedy e Midway da 60.000 tonnellate), dalle quali possono decollare poco meno di un centinaio di aerei da combattimento, oltre a elicotteri e aerei di supporto. La VI Flotta (che ha il suo comando a Napoli) conta poi su incrociatori nucleari lanciamissili e sommergibili convenzionali e nucleari.

La flotta sovietica del Mediterraneo ha il suo quartier generale a Sebastopoli. Dispone di 85 unità di superficie, 25 sommergibili, un centinaio di aerei da combattimento e numerosissime navi appoggio.

In questo scenario l'Italia ha naturalmente una posizione chiave. In particolare da quando la Gran Bretagna, alla fine del 1978, ha deciso il ritiro delle sue forze da Malta. La sicurezza dell'isola-stato secondo i Maltesi dovrebbe essere garantita da un accordo che coinvolge 5 paesi: Algeria, Francia, Italia, Libia e Tunisia, ma consiglieri militari libici sono subito arrivati a La Valletta per addestrare le forze armate locali. Tuttavia il premier maltese Dom Mintoff tratta riservatamente con gli Italiani un'intesa che sganci la sovranità dell'isola dal controllo libico. Proprio nel 1980 le trattative giungono a compimento, grazie a 3 visite a Malta del sottosegretario agli Esteri Zamberletti. A garantire consistenti aiuti economici è il nuovo governo di Pentapartito, insediatosi il 4 aprile.

Intanto la Saipem 2, una nave piattaforma dell'E.N.I., inizia ricerche petrolifere sui giacimenti di Medina, per conto della Texaco. Mintoff vuole sottrarsi dalla dipendenza nei confronti della Libia anche nel settore energetico.
Il 27 giugno il leader libico Muhammar Gheddafi dovrebbe raggiungere la Polonia, ma la visita viene annullata all'ultimo minuto. La sera, lungo ad una rotta simile a quella che avrebbe dovuto tenere l'aereo presidenziale, un velivolo civile, un DC9 dell'Itavia diretto da Bologna a Palermo, precipita nel mar Tirreno: 81 i morti. Il 17 luglio viene "ufficialmente" ritrovato fracassato sulla Sila un Mig dell'aviazione libica. Di entrambi gli episodi il sistema di difesa italiano non fornisce una versione plausibile. Dell'aereo civile si ipotizzerà subito sia caduto per un cedimento strutturale, mentre del Mig si dirà che il pilota ha tentato la diserzione, precipitando senza carburante in Calabria.

Frattanto per quanto riguarda la Libia, analisti internazionali scrivono di una fase politica delicatissima, forse della repressione di un tentativo di colpo di stato.
Mentre l'opinione pubblica italiana è concentrata sull'attentato dinamitardo che il 2 agosto, a Bologna, ha provocato decine di morti, il 21 agosto Gheddafi invia una fregata militare davanti Saipem 2 con un ultimatum: o la nave italiana si ritira da un'area a sovranità libica, o verrà presa a cannonate. Una settimana dopo il Ministro degli Esteri libico Alì Addelasam Treiki consegna all'Ambascitore Alessandro Quaroni una richiesta di risarcimento danni per la colonizzazione italiana e la II guerra mondiale. Il giorno dopo due unità militari salpano dal porto di Augusta con la missione di proteggere la Saipem 2.

Il 3 settembre Mintoff, che ha espulso i consiglieri militari libici, si reca a Roma in visita ufficiale per definire il trattato italo-maltese. Il ministro della Difesa Lelio Lagorio, parlando al Festival dell'Avanti a Pistoia, dichiara: "E' una scelta doverosa per un paese che è la sesta potenza industriale del mondo. L'accordo con Malta è un gesto di presenza che non può essere rinviato". Invece la firma viene rinviata e l'accordo sarà siglato solo alla fine dell'anno.

Il 31 dicembre 1980 le Brigate rosse assassinano il generale dei Carabinieri Enrico Galvaligi. Qualche giorno dopo il Presidente della Repubblica Sandro Pertini afferma in un'intervista alla TV francese: "Perché il terrorismo si scatena in Italia, ponte democratico fra Europa, Africa e Medio Oriente?".
Ma il terrore colpisce anche l'Egitto. Estremisti islamici uccidono in un attentato il premier Sadat, reduce dall'accordo di pace con Israele. In febbraio il Ministro degli Esteri Emilio Colombo fa visita al nuovo premier Mubarak.

Il 15 marzo 1981 il quotidiano moscovita Pravda scrive: "I militaristi italiani vogliono il monopolio del Mediterraneo, ignorando i desideri di decine di paesi che vorrebbero fare di questo mare un mare di pace". L'Avanti risponde: "Mirano a colpire l'anello più debole dell'alleanza atlantica".

In aprile si riunisce a Venezia il Comitato atlantico della N.A.T.O. e, alcuni giorni dopo, il nuovo Segretario di stato USA Gaspar Weinberger incontra Lelio Lagorio all'aeroporto militare di Pisa. Il governo italiano si è dichiarato favorevole all'installazione a Comiso di una base missilistica (per il lancio dei nuovi Pershing 2 e Cruise). Il settimanale L'Espresso titola: "Generale Reagan, sergente Lagorio".

Il 30 aprile il nostro Ministro della Difesa giunge in visita ufficiale a La Valletta, dove la missione militare italiana ha già iniziato il programma di addestramento e cooperazione tecnica.
In primavera tre dragamine italiani partecipano all forza multinazionale in Mar Rosso, decisa dall'O.N.U. per garantire gli accordi Egitto-Israele sul Sinai. In Senato i rappresentanti del PCI abbandonano per protesta i lavori della Commissione Difesa. Giancarlo Pajetta definisce l'iniziativa italiana un atto di sottomissione agli USA.

Il 19 agosto la pace mondiale è in pericolo. Due caccia libici Sukhoi-22 vengono abbattuti sul cielo della Sirte da F-14 Tomcat decollati dalla portaerei Nimiz, che incrocia nel golfo per riaffermarne l'extraterritorialità, contro l'opinione di Gheddafi che lo considera a sovranità libica. Il 1° settembre, in occasione del XII anniversario della rivoluzione, il leader libico afferma: "Se gli Americani violassero di nuovo il golfo della Sirte, noi attaccheremo gli arsenali nucleari in Sicilia, in Grecia e in Turchia". Il Governo italiano convoca l'ambasciatore libico per una protesta ufficiale. L'Italia ha da tempo sospeso le forniture militari alla Libia, ma il 23 ottobre, con intento distensivo, Gheddafi concede una celebre intervista televisiva al Telegiornale italiano, in diretta dalla sua tenda nel deserto. Almeno per il momento la pace è salva.

La Vicenda

Trascorsi 20 anni non e stata ancora raggiunta una verita giudiziaria sulla tragedia aerea che, il 27 giugno 1980, provocò sul cielo di Ustica la morte di 81 persone. A squarciare il velo del mistero paiono indirizzate la richiesta di rinvio a giudizio di 10 indagati e la perizia d'ufficio consegnate di recente al giudice istruttore Rosario Priore.
"NOVE da Firenze" ricostruisce un'ipotesi della dinamica e pubblica immagini inedite del relitto.

I vertici istituzionali nel 1980
I tracciati radar
Gli inquisiti eccellenti
Le indagini
Le vittime del DC9

I vertici istituzionali nel 1980

Presidente del Consiglio dei Ministri: Francesco Cossiga (DC). Ministro degli Interni:

Virginio Rognoni (DC). Ministro degli Affari esteri: Emilio Colombo (DC). Ministro di Grazia e Giustizia: Tommaso Morlino (DC). Ministro della Difesa: Lelio Lagorio (PSI). Capo di Stato maggiore della Difesa: Amm. Giovanni Torrisi. Capo di Stato maggiore dell'Aeronautica: Gen. Lamberto Bartolucci. CESIS: pref. Walter Pelosi. SISDE: Gen. Giulio Grassini. SISMI: Gen. Giuseppe Santovito.

I tracciati radar

Il DC9 Itavia decolla dall'aeroporto di Bologna e prende la rotta Siena-Ponza-Palermo. Mentre sale in quota incontra due F104 italiani in missione di addestramento. Sul cielo di Grosseto si aggiungono altri due velivoli: un altro DC9 diretto da Bergamo a Ciampino e un aereo militare, che potrebbe essere un MIG libico. Alle 20:45 i caccia italiani virano all'improvviso e probabilmente lanciano un segnale d'allarme. Intorno al DC9 con in coda il MIG libico, sul cielo tra Ponza e Ustica, si avvicinano almeno sei aerei: due potrebbero essere Corsair americani (perche un serbatoio supplementare fu rinvenuto sul fondale marino nei pressi del DC9); due potrebbero essere francesi, alzatisi in volo dalla base di Solenzara in Corsica; altri due potrebbero essersi alzati in volo da una portaerei americana.
Alle 20:59 il DC9 viene danneggiato dall'esplosione di un missile e precipita in mare. Potrebbe essere stato colpito da uno dei sei aerei NATO nel tentativo di centrare il MIG. L'aereo libico, gravemente danneggiato, si dirige verso la Calabria e precipita sui monti della Sila. Il relitto del MIG viene ritrovato "ufficialmente" il 17 luglio.

Gli inquisiti eccellenti (in rosso i rinviati a giudizio)

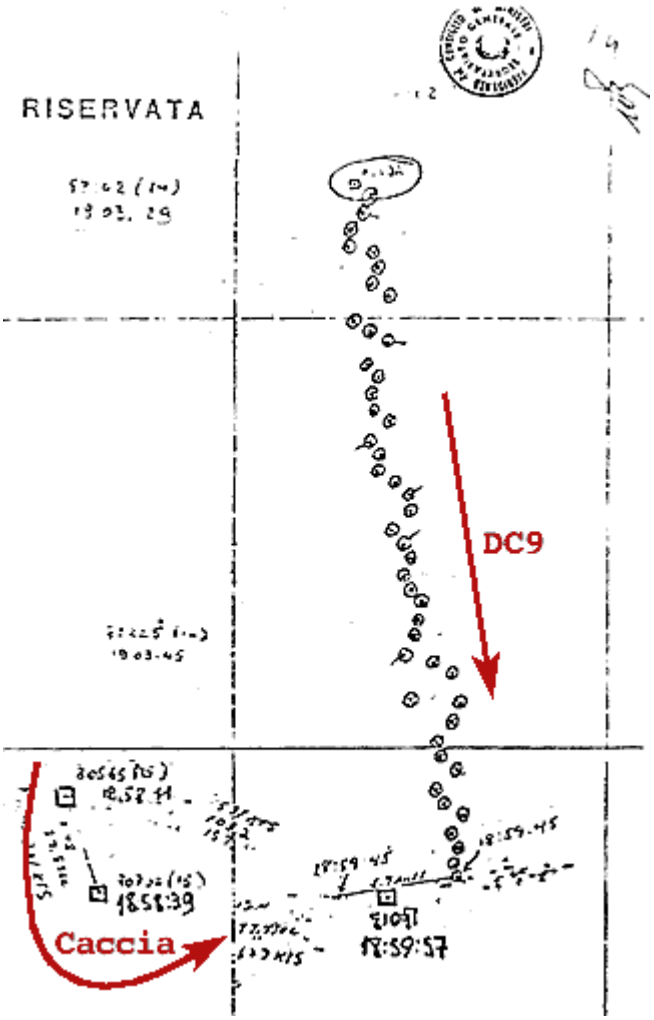
Generali: Giampaolo Argiolas, Lamberto Bartolucci, Franco Ferri, Corrado Melillo, Stelio Nardini, Franco Pisano (Aeronautica); Zeno Tascio(SIOS); Demetrio Cogliandro (SISMI). Ufficiali: Ernesto Basile De Angelis, Giovanni Cavatorta, Claudio Coltelli, Federico Mannucci Benincasa, Gianluca Muzzarelli, Adriano Piccioni, Giorgio Russo, Giorgio Santucci, Domenico Zauli (Aeronautica); Vincenzo Inzolia (Carabinieri);Nicola Fiorito Di Falco (SIOS); Guglielmo Sinigaglia (SISMI); Franco Pugliese, Umberto Alloro, Cludio Masci, Pasquale Notarnicola, Bruno Bomprezzi.
Il totale degli indagati supera le 8 decine.

Le indagini

25 novembre 1980: secondo la perizia commissionata dal PM Giorgio Santacroce a John Micidull (National safety board) potrebbe trattarsi di un missile.
15 dicembre 1980: secondo la perizia della commissione guidata dal prof. Luzzatti si e trattato di un'esplosione.
21 novembre 1984: il nuovo giudice istruttore, Vittorio Bucarelli, affida una nuova perizia alla commissione presieduta dal prof. Massimo Blasi.

10 giugno 1987: il sottomarino Nautile della francese Ifremer recupera resti del DC9 e la scatola nera.
25 novembre 1988: il Presidente del Consiglio, Ciriaco De Mita, nomina una commissione d'inchiesta presieduta dal magistrato Carlo Maria Pratis.
16 marzo 1989: la relazione della commissione Blasi parla di missile.
Settembre 1989: la commissione Blasi viene incaricata di una nuova perizia.
26 maggio 1990: la nuova perizia non parla piu di missile.
Luglio 1990: Bucarelli si dimette; viene sostituito da Rosario Priore, che nomina una nuovo collegio peritale guidato dal professor Aurelio Misiti.
1993: la relazione di parte civile, scritta dallo statunitense Robert Sewell, sostiene che ci sono indizi della presenza di due missili.
23 luglio 1994: secondo la perizia Misiti si tratta di una bomba nella toilette dell'aereo.
Maggio 1995: la perizia d'ufficio del professore Enzo Dalle Mese sui tracciati radar suppone la presenza nello scenario di tre caccia.
Giugno 1997: la perizia radar sui codici NATO porta a un totale di nove i caccia presenti sulla scena.
Agosto 1998: i PM Giovanni Salvi, Settembrino Nebbioso e Vincenzo Rosselli chiedono (depositando un dossier di 900 pagine) al giudice istruttore Rosario Priore il rinvio a giudizio di 10 indagati (4 generali e 6 ufficiali) con l'accusa di falsa testimonianza (art. 289 Cod. pen.).

Il 30 agosto 1999 il Giudice Rosario Priore conclude la stesura dell'ordinanza di rinvio a giudizio (5.000 pagine) confermando la requisitoria dei P.M.. L'accusa è di attentanto agli organi costituzionali e alto tradimento. Priore ha avuto a disposizione nuove perizie radar grazie alla collaborazione del comando NATO di Bruxelles, sollecitato dal Governo Prodi.



Il tracciato Radar

La parte finale dei tracciati radar pare descrivere la fase di attacco di un aereo veloce, probabilmente un caccia, ad un aereo più lento, il DC9. Il caccia vola ad ovest in parallelo alla aerovia Ambra 13 su cui si trovano l'aereo dell'Itavia sopra e un velivolo misterioso sotto. Alle 18:58 (GMT) il caccia, che sta volando più in basso del DC9, vira a est e si porta in direzione dell'obbiettivo, col sole che tramonta alle spalle. Alle 18:59 il missile viene sganciato: 3/4 metri di lunghezza, una ventina di centimentri di diametro, un'ala di circa un metro, è guidato da un sistema di ricerca a raggi infrarossi. E' diretto verso l'aereo nemico, ma per errore del pilota lanciatore, o per abilità del pilota bersaglio, l'ordigno si dirige verso il più grosso aereo di linea (30 metri di lunghezza, 3 di altezza).