



FONTE:



DATA:

20 GIUGNO 2020

TITOLO:

USTICA, NESSUNO VUOL DIRE LA VERITÀ

AUTORE:

DOMENICO CACOPARDO

Sono passati 40 anni da quando un Dc9 dell'Itavia, con 80 persone a bordo, fu abbattuto

Sabato prossimo si compiranno 40 anni dalla strage di Ustica: un Dc9 Itavia, la compagnia privata allora concorrente dell'Alitalia, cadde in mare, colpito da un missile o esploso per un ordigno nascosto a bordo.

Un evento senza giustizia, ancorché siano trascorsi 40 anni. Nell'anno 2000, fui incaricato dal presidente del consiglio Massimo D'Alema, del quale ero consigliere giuridico, di studiare le carte e, quindi, di predisporre una documentata lettera diplomatica da inviare, a sua firma, al presidente americano Bill Clinton, a quello francese Jacques Chirac e al premier britannico Tony Blair.

Presi contatto con il collega Rosario Priore, che aveva indagato a fondo la vicenda e ricevetti i cd con le migliaia di pagine di istruttoria e di processo. Benché siano passati 20 anni, ricordo bene alcuni punti critici. In quei giorni (potrebbe essere la medesima notte) un Mig libico si schiantò sulla Sila. Non appena scoperto il relitto, il sito fu circondato dalla sicurezza dell'Aeronautica militare, i cadaveri dei due piloti furono trasportati altrove e nulla di più si riuscì a sapere.

Il fatto è importante perché è una delle molteplici dimostrazioni del fatto che i cieli del Mediterraneo erano molto affollati nelle ore del disastro. Infatti, era in volo anche un aereo executive libico che si sospettava ospitasse Muammar Gheddafi, di ritorno da una missione segreta a Praga o a Berlino Est.

Oltre ai cieli, anche il Tirreno era molto affollato: era in corso una esercitazione Nato con la presenza di una portaerei americana e una francese, allora il fiore all'occhiello della flotta di Parigi, la Clemenceau. Era quindi ovvio che dalle portaerei decollassero molti «strykers» per esercitazioni anche notturne di puntamento e tiro. Questo il quadro generale.

Vi propongo ora alcuni dei fatti inspiegati dall'inchiesta. In mare, vicino ai cadaveri dei passeggeri del volo Bologna-Palermo e a relitti dell'aereo fu ritrovato il casco di un pilota americano. Recava scritto un cognome molto comune in America, tipo Miller o Smith.

Sentite le autorità americane (il comando Nato era a Napoli) l'Italia ricevette due risposte. La prima dichiarava che un pilota con quel cognome era stato in forza alla VI^a Flotta americana in Mediterraneo ma che era stato da tempo trasferito altrove. La seconda, del Pentagono, affermava che i piloti con quel cognome dell'Air Force o della Marina erano una quarantina e che non era possibile individuare il titolare del casco ripescato in prossimità di Ustica.

Quanto ai francesi c'era ben altro. La loro stazione radar situata in Corsica, dichiararono le autorità di quel paese, chiudeva alle 20 e quindi prima del disastro Itavia (h. 20.59). Tuttavia elementi rintracciati nelle documentazioni italiane, mostrerebbero che la stazione radar francese era in funzione come del resto lo era l'omologa italiana di Poggio Bustone (Rieti). Questo significava che per quella notte era stato diramato un ordine specifico volto a far permanere il personale addetto ai radar oltre l'orario normale. E cioè che c'era in pentola qualcosa di speciale.

Ma questo non basta. Rosario Priore ritenne, giustamente, necessario acquisire il diario di bordo della portaerei Clemenceau. Non fu facile, giacché, oltre a una serie di risposte dilazionanti o, comunque, inidonee a consultare il documento, passarono alcuni anni prima che si potesse prenderne visione.

Ebbene, il diario di bordo, normalmente 'scritto' da un marinaio turnante nel ruolo, era scritto per una quarantina di ore dalla stessa mano. Una presa in giro e un falso.

Non è immaginabile né credibile che un marinaio sia stato tenuto per quaranta ore alla postazione in cui è custodito il diario di bordo e vi si apportano le annotazioni del caso. All'evidenza, il documento inviato a Priore era stato appositamente costruito per lui.

Questi sono epifenomeni rilevati in una inchiesta complicata e lunghissima, nella quale emersero tanti altri elementi tecnici (sul relitto) e ipotesi, come quella di un affiancamento, anzi una collocazione sotto il Dc9, dell'executive libico nei confronti del quale sarebbe stato lanciato il missile che ha, invece, colpito il nostro aereo abbattendolo e provocando la morte di 80 passeggeri.

E non si può dimenticare il complesso di reticenze e di silenzi (oltre a qualche evidente depistaggio) messo in atto dalla gerarchia della forza aerea italiana. Su questo problema, va rilevato che tutti i militari

italiani impegnati in ogni modo in quella serata erano «personale Nato».

Anche se non è chiaramente codificato, i militari italiani in servizio Nato sono di fatto sottratti ai poteri gerarchici degli alti gradi nazionali. Del resto, la Nato dispone di un sistema informativo (spionaggio) autonomo che si appoggia ai Sios nazionali, anch'essi dipendenti dalla gerarchia Nato.

Il lavoro affidatomi determinò la redazione di tre documenti, destinati rispettivamente a Clinton, Chirac e Blair. Rispetto a precedenti analoghe iniziative, avevano la caratteristica di segnalare ai 3 capi di esecutivo (alleati) le questioni che riguardavano la loro nazione, in modo che ognuno fosse istituzionalmente e politicamente impegnato per fatti di sua specifica responsabilità e competenza.

La risposta, quando venne dopo che il governo D'Alema aveva lasciato il passo all'Amato II e questo al Berlusconi II, non comprese alcun elemento utile alla comprensione dell'accaduto.

Le forze armate di tre paesi -e quelle italiane, pro quota- non vollero o non riuscirono ad alzare la cortina di spessa nebbia calata sull'abbattimento del Dc9 civile italiano e sulle sue cause.

Riproporre oggi la questione non avrà nessun risultato pratico. Tuttavia, ricordare l'evento potrebbe servire a un governo italiano adeguato alle necessità, di pretendere che almeno il personale Nato italiano debba rispondere in via gerarchica e di fronte all'autorità giudiziaria ordinaria e militare di quanto di illegale compiuto durante il servizio. Una vera e propria rivoluzione nel sistema dell'alleanza che difficilmente avrà seguito, se non in sede di revisione dell'alleanza.

leggi l'articolo su:

<https://www.italiaoggi.it/news/ustica-nessuno-vuol-dire-la-verita-2455942>