

TRAGEDIA AEREA O INTERVENTO MILITARE?

I misteri della strage di Ustica



Immagine del Museo per la Memoria di Ustica di Bologna

Matteo Renzi, presidente del Consiglio, ha deciso di aprire gli archivi degli anni '70 e '80, due decenni carichi di violenze e intrighi. Da tempo le famiglie delle 81 vittime della strage di Ustica, morte apparentemente senza motivo, aspettavano l'accesso ai documenti confidenziali. Anche la Francia, in prima fila fra i sospettati, ha deciso di collaborare con la giustizia italiana per svelare un mistero di portata geopolitica.

inchiesta di ANDREA PURGATORI *

SONO LE 20,08 del 27 giugno 1980 quando il DC9 della compagnia Itavia (1) decolla da Bologna con 113 minuti di ritardo. A bordo, i quattro membri dell'equipaggio e settantasette passeggeri, fra i quali tredici bambini. Dopo aver superato gli Appennini, il DC9 percorre l'aerovia Ambra 13 che, sorvolando il Tirreno, porta a Palermo, destinazione finale. La visibilità è perfetta e le comunicazioni sono quelle di routine. Ma alle 20,59, secondo le registrazioni, il comandante si rivolge improvvisamente al secondo pilota. Una mezza parola soltanto: «Gua...» Forse «Guarda!». Nessuno sa che cosa volesse dire. La voce si interrompe bruscamente; il segnale radar scom-

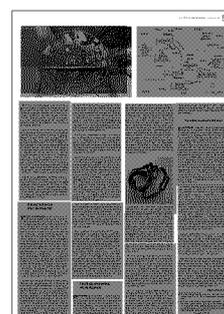
pare sopra la piccola isola di Ustica, a sessanta chilometri dalla costa siciliana. Il DC9 si spezza in tre e si inabissa in mare, a 3.700 metri di profondità.

Comincia allora una partita a poker le cui carte sono truccate dai governi, dalle autorità militari e dai servizi segreti di quattro paesi (Italia, Francia, Stati Uniti e Libia). Una partita estenuante, dalla posta in gioco inconfessabile: occultare la verità sull'esplosione in volo di un aereo di linea, con la morte di ottantuno passeggeri. Ecco il segreto di quella che in Italia è chiamata «la strage di Ustica».

continua a pagina 14

* Già inviato del *Corriere della sera*, attualmente collaboratore dell'Huffington Post. Ha seguito fin dagli inizi lo schianto del DC9. Autore di *Ustica. Storia di un'indagine*, Plus, Pisa 2006.

(1) Compagnia aerea privata fallita nel 1981, dopo l'incidente.



TRAGEDIA AEREA O INTERVENTO MILITARE?

I misteri della strage di Ustica

continua dalla prima pagina

Nel 2013, due sentenze della Corte di Cassazione italiana hanno attribuito l'esplosione a un missile aria-aria, senza identificare la nazionalità del caccia che l'avrebbe lanciato. Lo Stato italiano è stato condannato a versare 100 milioni di euro di indennità alle famiglie delle vittime per non aver difeso efficacemente lo spazio aereo. Secondo i magistrati, molto probabilmente il missile era destinato al leader libico Muammar Gheddafi, e le sue «impronte» portano attualmente a un'unica sospettata: la Francia.

Tracce, indizi, menzogne e testimoni importanti puntano in quella direzione. Il 25 giugno 2007, tre anni prima della morte, l'ex presidente della Repubblica italiana Francesco Cossiga fa una dichiarazione clamorosa alla radio nazionale e alla catena televisiva Sky: «I francesi sapevano che l'aereo di Gheddafi doveva passare [su quella rotta]. Egli sfuggì all'attentato perché il capo del Sismi (2), il generale [Giuseppe] Santovito, lo informò [delle intenzioni dei francesi] poco dopo il suo decollo. Così decise di cambiare strada. I francesi videro un aereo che si era messo dietro il Dc9 nella speranza di sfuggire ai radar. Furono loro, con un aereo della marina, a lanciare il missile...».

Decine di commissioni rogatorie rivolte dall'Italia agli altri paesi coinvolti non hanno avuto alcun seguito, fino a queste ultime settimane, suscitando nuovi dubbi. Solo pochi mesi fa, il Belgio ha risposto ai giudici di non aver niente da dire sulla tragedia di Ustica e sui suoi aerei da caccia presenti nella base dell'aviazione a Solenzara, in Corsica, per ragioni di «sicurezza nazionale». I magistrati del tribunale di Roma Maria Monteleone ed Erminio Amelio hanno identificato quindici militari in servizio a Solenzara in quel periodo. Da pochissimo le autorità francesi, dopo avere a lungo sostenuto di non poterli ritrovare, hanno accettato di rispondere alle domande dei magistrati. Le prime audizioni

degli ex militari francesi si sono svolte in aprile. E, per la prima volta in 34 anni, essi hanno ammesso che la sera del 27 giugno 1980 la base di Solenzara non aveva sospeso le attività alle 17 ma a notte fonda. È difficile immaginare che queste dichiarazioni non abbiano ricevuto l'avallo del ministero della Difesa francese, che aveva sempre categoricamente e ufficialmente negato questa possibilità. È ancor più significativo il fatto che i magistrati francesi abbiano accordato ai loro colleghi italiani una seconda serie di audizioni, sottolineando la loro «disponibilità» ad andare oltre tutti i «segreti di Stato», e a collaborare concretamente con l'inchiesta.

Questa svolta potrebbe essere decisiva per risolvere questo intrigo internazionale, che copre un'azione di guerra rimasta impunita, perpetrata in tempo di pace, in un periodo di fortissima tensione politica e militare nel Mediterraneo. E, come nell'Assassinio sull'Orient Express di Agata Christie, dietro la mano del presunto assassino, se ne possono individuare altre.

La sera dell'incidente, i controllori radar di Roma-Ciampino (all'epoca tutti militari) vedono sui loro schermi le tracce di diversi caccia sopra il cielo di Ustica. Tracce che hanno origine o spariscono in mare, come se partissero da una portaerei. Sono convinti che sia coinvolta la VI Flotta e telefonano all'ambasciata Usa per avere notizie. Non sanno che intanto il generale Santovito, direttore del servizio segreto militare (Sismi), ha inviato al suo collega francese, Alexandre de Marenches, direttore del Servizio di documentazione esterna e di controspionaggio (Sdece) (3) un telex urgente – che, come la risposta, non sarà mai ritrovato – per chiedergli: «Cosa avete fatto?» Questo sostiene Francesco Pazienza, braccio destro di Santovito,

che aveva assistito a un incontro di quest'ultimo con Marenches e la cui testimonianza figura negli atti istruttori. L'intrigo internazionale prende forma, mentre l'assassino e i suoi complici sono già impegnati a distruggere le prove.

All'alba del 28 giugno, i giochi sono fatti; la partita di poker truccata entra nel vivo. L'ambasciata statunitense fa sapere di non essere direttamente interessata all'incidente, nonostante nella notte abbia ricevuto un insolito telegramma dal vicesegretario di Stato, Warren Christopher, che voleva conferme sulla presenza di cittadini degli Stati Uniti a bordo del DC9. L'Aeronautica italiana avanza l'ipotesi che l'aereo abbia avuto un guasto meccanico, mentre i suoi ufficiali sono a caccia dei nastri dei radar che hanno inquadrato il cielo di Ustica. E il colonnello Gheddafi ordina alla sua ambasciata in Italia di far pubblicare un sorprendente necrologio per commemorare le vittime del disastro.

Nel Mediterraneo la fine degli anni '70 è incandescente. Con gli accordi di Camp David del 1977 e il riconoscimento di Israele, il presidente egiziano Anuar el Sadat ha fatto una scelta di campo epocale, sfilando il suo paese dall'area di influenza sovietica. Mosca non gliel'ha perdonato. Gheddafi nemmeno. Il leader libico è considerato il nemico numero uno dell'Occidente. Nella lista delle «canaglie» occupa il posto che sarà di Saddam Hussein e poi di Osama bin Laden: il primo.

Un clima di tensione con Gheddafi

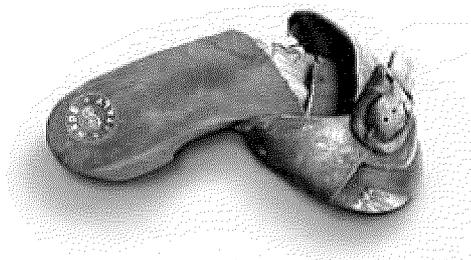
LARSENALE di Gheddafi fa paura. Con i proventi del petrolio ha acquistato dei mirages dai francesi e batterie di missili Scud dai sovietici. È cosciente di essere la pedina di uno scontro più ampio, e cerca di approfittarne soffiando sul fuoco. In quello stesso 1980, manda il suo esercito in appoggio a Goukuni Oueddei contro Hissène Habré, sostenuto da Parigi. Oueddei gli ha promesso, in cambio, che il suo paese si unirà con la Libia. I ripetuti scontri con le truppe speciali francesi si trasformano rapidamente in un conflitto non dichiarato ma sanguinoso. Tanto che il presidente Giscard d'Estaing teme non solo di vedersi sottratti i giacimenti di uranio del Ciad, ma anche di perdere la faccia nel suo cortile di casa africano,

a qualche mese dalle elezioni presidenziali del maggio 1981.

Nel 2011, in un libro scritto con Giovanni Fasanella (4), dedicato al silenzio della Francia su Ustica e al tentativo di eliminare Gheddafi, il giudice Rosario Priore, che ha indagato per dieci anni sulla strage, parla dell'ostruzionismo francese: «*Sia Giscard D'Estaing che [François] Mitterrand si sono chiusi come ostriche, ostinandosi a mantenere una linea di protezione assoluta dei segreti di Stato indipendentemente dal colore politico dei governi coinvolti. Ne ho tratto alcune conclusioni preziose nel corso di un lungo incontro (5) con Marenches. (...) Mi ha detto che le ricerche in Francia non avrebbero avuto risultati in ogni caso, perché se i servizi avevano tentato un'operazione contro Gheddafi, non avrebbero lasciato alcuna traccia. Ma ha tenuto a precisare che, secondo lui, il dirigente libico avrebbero dovuto essere neutralizzato, e che questo era un dovere per diversi governi.*».

E l'Italia? È una moglie stracchiata fra il marito americano e l'amante libico. Dipende per il 40% del fabbisogno energetico da Tripoli, ha miliardi di commesse e 25mila lavoratori nei cantieri che devono fare grande la Jamahiriya – il regime di Gheddafi. Il governo non può permettersi di irritare il colonnello. Quindi, ubbidisce ai suoi diktat. Il Sismi gli salva la pelle in almeno due occasioni: durante la rivolta militare a Tobruk, nell'agosto 1980, e avvertendolo di un imminente bombardamento su Tripoli e Benghazi ordinato dal presidente statunitense Ronald Reagan, nel 1986.

A mo' di ringraziamento, Gheddafi, per mezzo del suo ambasciatore, minaccia il ministro degli affari Esteri italiano: esige informazioni sugli oppositori libici rifugiati a Roma o Milano, altrimenti chiuderà i rubinetti del petrolio. Il Sismi darà le informazioni. Il colonnello ha già



acquisito il 13% delle azioni della Fiat; ha comprato migliaia di ettari di terreni, fabbriche, edifici. Manda sicari per eliminare gli avversari in esilio. L'11 giugno 1980 alla stazione di Milano viene ucciso Azzedin el Heideiri. Gli statunitensi sono furiosi. Era un informatore della Central Intelligence Agency (Cia): ma il Sismi non lo sapeva.

Un improbabile scenario ufficiale

L COLONNELLO non si accontenta. Pretende che i suoi Mig che vanno a fare la manutenzione a Banja Luka, in (ex) Jugoslavia, rientrino utilizzando le aerovie del Tirreno invece che quelle dell'Adriatico. Vuole testare le difese aeree delle basi francesi in Corsica (Solenzara) e mostrare alla VI Flotta Usa che è in grado di sorvolare le unità che stazionano nel Golfo di Napoli, e anche la base aerea dell'Organizzazione per il Trattato del Nord Atlantico (Nato) a Sigonella. Per riuscirci, deve imporre alla difesa aerea italiana di chiudere gli occhi. E ancora una volta ci riesce. L'ordine non scritto che ricevono i controllori radar è di cancellare le tracce del passaggio di caccia libici «nemici» per non innescare l'allarme del sistema di difesa integrato della Nato. Un'imperdonabile rinuncia alla sovranità nazionale. Soprattutto, uno schiaffo a due paesi alleati: Francia e Stati Uniti.

Marzo 1994, agli archivi della base del Sismi a Verona, competente in materia di intelligence sul comando della 5 Allied Tactical Air Force (Ataf) della Nato, basata a Vicenza, uno strano incendio distrugge oltre 2.000 atti relativi al periodo 1975-1989. Fra le carte risparmiate dal fuoco, il giudice Priore troverà memoriali classificati come «ultraconfidenziali» e «segreti» che saranno portati agli atti della commissione parlamentare d'inchiesta sulla strage di Ustica. Gli atti precedenti al 27 giugno 1980 mostrano la violenza della reazione francese alla violazione del patto fra alleati: il prossimo Mig che volerà sul mar Tirreno sarà abbattuto, ammoniscono minacciosi i servizi segreti francesi.

Secondo flashback, 18 luglio 1980. Il ministero della Difesa italiano annuncia che un Mig libico si è schiantato sulla Sila, in Calabria. Sono chiamati da Crotone due medici per l'autopsia sul corpo del pilota, che porta divisa e stivali dell'aviazione italiana; potrebbe trattarsi di uno dei piloti libici formati presso la base dell'aviazione italiana di Galatina, in Puglia. L'esame avviene nel cimitero di Castelsilano, tra alti ufficiali in divisa e uomini dei servizi che scattano fotografie. Lo stato del cadavere non lascia dubbi: quel pilota non è morto il 18 luglio, ma almeno tre settimane prima. Quasi certamente la sera del 27 giugno, la sera della strage di Ustica.

La commissione d'inchiesta guidata da un ufficiale che diventerà capo di Stato maggiore dell'Aeronautica chiude la faccenda sostenendo che, dopo il decollo da Bengasi, il pilota ha avuto un infarto e il Mig ha volato fino in Calabria con il pilota automatico, precipitando dopo aver esaurito il carburante.

- (2) Servizio per le informazioni e la sicurezza militare, poi diventato Agenzia informazioni e sicurezza esterna (Aise).
- (3) Servizi di intelligence esteri francesi, ribattezzati Dgse nel 1982.
- (4) Giovanni Fasanella, Rosario Priore, *Intrigo internazionale*, Chiarelettere, Milano 2010.
- (5) L'incontro si è svolto a margine dell'interrogatorio di Marenches da parte del giudice Priore a proposito dell'attentato contro papa Giovanni Paolo II, avvenuto nel maggio 1981.





Immagine del Museo per la Memoria di Ustica di Bologna

È stata la Francia (con connivenze)

Ricostruzione improbabile, visto che il 18 luglio nel mare Ionio erano schierate decine di navi e aerei della Nato per una esercitazione di difesa (chiamata «Demon Jam») contro le incursioni nemiche, cioè libiche. Intanto il referto che retrodatava la morte del pilota è scomparso, come i campioni prelevati dal cadavere «*in avanzato stato di decomposizione*», che erano stati portati a Roma.

Non è finita. Sui pezzi del Mig ci sono fori provocati da proiettili di cannoncino. Li nota un sottufficiale, ma i superiori glissano. Quando Priore lo scopre, l'Aeronautica si giustifica dicendo che i colpi sono stati sparati dopo, per testare la resistenza della lamiera del Mig. Peccato che testimoni in punti diversi della Calabria raccontino di aver visto, la sera del 27 giugno, un caccia inseguito da due aerei che sparavano appunto dei colpi di cannoncino, come se avessero esaurito i missili aria-aria... E peccato che il capo stazione della Cia in Italia, Duane Clarridge, sostenga di essere andato a ispezionare il Mig quattro giorni prima del ritrovamento ufficiale – come risulta da un appunto in data 14 luglio 1980, trovato sull'agenda del generale che guidava il servizio segreto dell'Aeronautica –, salvo poi ritrattare tutto durante il processo.

L'ipotesi più probabile è che il Mig abbia partecipato alla battaglia aerea, solo o con un altro apparecchio, e che abbia cercato di fuggire verso l'aeroporto di Crotone. Secondo l'inchiesta del giudice, in effetti, il capitano dei carabinieri di quell'aeroporto Vincenzo Inzolia la notte dello schianto aveva preparato un rifornimento di carburante d'urgenza che si suppone destinato al Mig libico in fuga.

TERZO FLASHBACK, o la storia di un'inchiesta impossibile. Nastri radar, trascrizioni, ordini di servizio coi nomi dei controllori che si trovavano davanti agli schermi radar la sera del 27 giugno: tutto è stato fatto sparire e restano poche carte e testimonianze con cui tentare di ricostruire cosa è avvenuto nel cielo di Ustica. Ma, nel novembre 1980, la registrazione del radar di Roma-Ciampino offre una clamorosa rivelazione. John Macidull, investigatore della Federal Aviation Administration (Faa), l'ente statunitense per l'aviazione civile, spiega ai magistrati italiani che due segnali rilevati in prossimità del DC9 poco prima della strage appartengono a un aereo militare. Macidull sa quel che dice, è un ex pilota di caccia e diventerà il responsabile dell'inchiesta sull'esplosione della navetta spaziale Challenger nel 1986. La conferma arriva da John Transue, consulente di guerra del Pentagono. Secondo le sue dichiarazioni nel corso del programma «Panorama» della British Broadcasting Corporation (Bbc), nel 1982, il DC9 è stato distrutto da un missile aria-aria sparato da un caccia che punta l'aereo civile con una classica manovra d'attacco.

Svolta nell'inchiesta. Emerge l'ipotesi che il DC9 sia stato abbattuto per errore. È una verità scomoda e difficile da spiegare. A quale nazione apparterebbe il caccia che ha sparato? E perché? Gli Stati Uniti, i principali sospettati, affermano di non avere nulla da nascondere. Ma quando spiegano i movimenti della portaerei Uss Saratoga, si impantanano in una serie di contraddizioni. Secondo il Pentagono, la portaerei si trovava nella rada del porto di Napoli coi radar principali spenti, per non disturbare le frequenze della televisione italiana. Una portaerei americana con i radar spenti, e proprio quel giorno? Poi si scopre che i nastri dei ra-

dar secondari sono stati consegnati ad un comandante della VI Flotta presentatosi a bordo la mattina del 28 giugno, e non si trovano più. Così come l'originale del libro di bordo. Distrutto e riscritto in bella copia, senza alcuna nota di rilievo. È difficile credere che quel che accadeva nel cielo di Ustica sia potuto sfuggire alla VI flotta, che si trovava praticamente sulla sua verticale; si può dunque sospettare un'implicazione diretta degli Stati Uniti, almeno quanto alla volontà di coprire la Francia.

La Francia, sospettato numero due, replica seccamente che non aveva mezzi navali nella zona del disastro (secondo il ministero della Difesa, la portaerei *Clemenceau* era al largo di Tolone e la *Foch* ormeggiata in porto) né aerei nel cielo di Ustica. Quanto ai caccia della base di Solenzara in Corsica, avevano terminato l'attività di volo alle ore 17.

Ma la trascrizione di un nastro del radar di Poggio Ballone, che si trova sulla costa toscana vicino Grosseto, ed è sfuggito all'operazione di metodica distruzione delle prove, dice il contrario. Si vedono distintamente tracce di caccia in decollo da Solenzara ben oltre la mezzanotte. E addirittura due che vanno verso il basso Tirreno poco prima della strage. Perché questa menzogna? La risposta potrebbero darla i controllori di Poggio Ballone. Ma, quando i magistrati vogliono interrogarli, è troppo tardi. L'ufficiale che il 27 giugno comandava la base è morto d'infarto a 38 anni, il 9 maggio 1981. E il sottufficiale che era davanti allo schermo si è suicidato il 30 marzo 1987 impiccandosi a un albero. La mattina dopo la strage aveva detto stravolto alla moglie e alla sorella che la sera prima l'Italia era stata «a un passo dalla guerra».

Suicidi, malori, incidenti: sono una ventina le morti misteriose successive alla strage. Le più inquietanti sono collegate al radar di Poggio Ballone e alla base aerea di Grosseto. I magistrati scoprono che il radarista impiccatosi era rientrato da un corso per tecnici radaristi in Francia profondamente turbato: era convinto di essere nel mirino dei servizi segreti di Marenches, che lo ritenevano uno dei depositari della verità sulla strage.

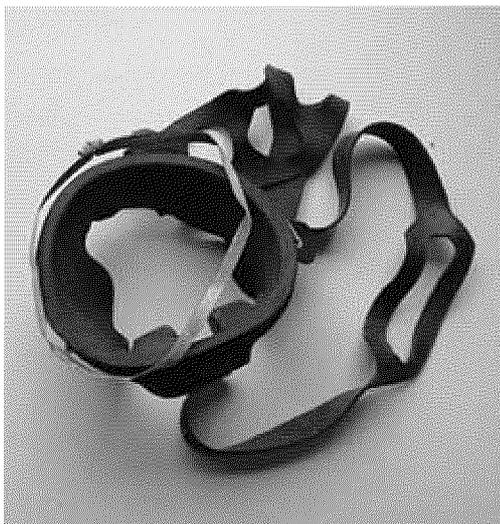
E scoprono anche che la sera del 27 giugno, il DC9 è stato incrociato a vista da un caccia F-104TF della base di Grosseto, sul quale volavano due piloti esperti: Ivo Nutarelli e Mario Naldini. Secondo una serie di rapporti ufficiali della Nato, che decodificavano le trascrizioni radar – il primo rapporto viene trasmesso il 2 ottobre 1997 al giudice Priore dal consigliere giuridico dell'organizzazione, Baldwin De Vidts –, i due piloti italiani, dopo aver incrociato gli altri aerei, rientrano segnalando l'emergenza massima come

previsto dal manuale dell'Alleanza atlantica: volo triangolare sulla base e pulsante della radio premuto per tre volte senza parlare (è la procedura detta «squawk»). Anche in questo caso, impossibile interrogarli. Nutarelli e Naldini sono morti nel 1988 a Ramstein in Germania nella collisione fra i loro aerei, durante un'esibizione della pattuglia acrobatica militare delle Frece tricolori.

Inchiesta ostacolata, prove distrutte

POTREBBE parlare il relitto, ma al magistrato che vorrebbe recuperarlo il ministero della Giustizia risponde che i sei miliardi di lire necessari per l'operazione sono troppi. È il primo ministro Bettino Craxi a sbloccare la situazione nel 1986, dopo uno scontro istituzionale col presidente della Repubblica Francesco Cossiga. Alla lettera del capo dello Stato, che

dopo un incontro con l'associazione dei familiari delle 81 vittime, presieduta da Daria Bonfietti, chiede che si faccia luce sul caso, Craxi risponde che se c'è qualcuno che conosce la verità è proprio Cossiga, che all'epoca era presidente del Consiglio. Ma alla fine trova i soldi per ripescare il DC9 e l'operazione è affidata all'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer), che recupera solo una parte dell'aereo. La decisione è criticata dal nuovo capo del Sismi, l'ammiraglio Fulvio Martini, che segnala al ministero della difesa «*legami di Ifremer con i servizi segreti francesi*». Legami sdegnosamente contestati, il 17 giugno 1987, davanti alla commissione parlamentare d'inchiesta sulla strage, dal presidente dell'istituto, Pierre Papon, il quale curiosamente precisa che «*mettere in dubbio l'onorabilità dell'Ifremer equivale a dubitare dell'onorabilità del governo francese*».



Ci vogliono altri dieci anni e una seconda operazione di recupero per ricostruire il DC9 pezzo per pezzo in un hangar. Ma anche questo sforzo è inutile. I periti si dividono tra l'ipotesi del missile e quella di una bomba piazzata in una toilette. Il giudice Priore ne ricusa due, dopo aver scoperto che si erano messi d'accordo con i generali dell'Aeronautica. L'ipotesi della bomba, su cui puntano proprio i generali, fa acqua da tutte le parti. Primo: non ci sono tracce di esplosivo sui resti delle toilette. Quale congegno fa collassare la struttura di un aereo senza distruggere le parti situate a qualche centimetro dal cuore dell'esplosione? Secondo: il DC9 era partito con quasi due ore di ritardo e

un congegno a tempo sarebbe esploso quando l'aereo era ancora sulla pista, a Bologna. Risultato: i generali vanno sotto processo per distruzione di prove.

È il 2007. Il 10 gennaio, gli imputati, condannati in primo grado, sono assolti in Cassazione. Applausi scroscianti in aula, ma il sollievo dei generali dura poco. Qualche mese più tardi, Francesco Cossiga, che i militari ritenevano un loro importante alleato nella strategia che consisteva nel negare qualunque responsabilità, fa la sua famosa dichiarazione. Sostiene che è giunto il momento di dire la verità e punta l'indice contro la Francia. Secondo Cossiga, a colpire il DC9 fu un caccia dalla portaerei *Clemenceau* e il pilota, una volta scoperto l'errore, si sarebbe suicidato.

Non è la prima dichiarazione scioccante di Cossiga. Nel 1990, a Edimburgo, davanti a una quarantina di giornalisti e altrettanti bicchieri di whisky, aveva orgogliosamente ammesso di essere stato uno dei «protettori» di Gladio, la branca italiana della struttura paramilitare segreta chiamata «Stay Behind», creata dalla Nato all'indomani della seconda guerra mondiale per contrastare il pericolo dell'ascesa del comunismo e far fronte a un eventuale attacco

delle forze del patto di Varsavia contro i paesi dell'Europa occidentale (6). Ma, sul massacro di Ustica, cos'aveva fatto quand'era presidente del consiglio?

Un silenzio durato 34 anni

L CAPITANO di vascello Jean de Laforcade, all'epoca comandante della *Clemenceau*, avrebbe potuto pronunciarsi sulla veridicità delle rivelazioni di Cossiga. Ma le autorità francesi hanno preferito il silenzio e le menzogne. Lo testimonia la perentoria affermazione secondo la quale la base di Solenzara aveva chiuso le attività alle 17. Eppure i radar italiani non sono stati gli unici a dire che i caccia avevano continuato a volare per sette ore oltre l'orario ufficiale di chiusura. Ci sono testimonianze dirette come quella del generale dei carabinieri Antonio Bozzo, che il 27 giugno 1980 era casualmente in vacanza in un hotel accanto alla pista della base insieme a moglie, fratello e cognata, e non riuscì a chiudere occhio fino a tarda notte per colpa dei caccia che decollavano e atterravano. Caccia segnalati anche in un rapporto della Nato del 1997 (7), che non li identifica, con la giustificazione che allora la Francia non faceva parte del dispositivo militare dell'alleanza, ma che ritiene le loro tracce corrispondenti a quelle del radar di Poggio Ballone.

Il rapporto della Nato è la chiave di volta per comprendere la dinamica di questa strage. Esso conferma la presenza di una portaerei sconosciuta (francese o statunitense: in zona non ce ne sono altre) e di undici aerei militari, tra cui un velivolo radar americano Awacs, che volava sulla verticale dell'isola d'Elba e ha certamente visto tutto. Altro che cielo deserto! L'idea che i magistrati italiani si sono fatti è che il 27 giugno 1980 un Mig libico proveniente dalla ex Jugoslavia «agganciò» il DC9 per nascondersi ai radar, probabilmente per garantire la sicurezza del leader libico, che effettivamente stava per sorvolare la zona con il proprio aereo. Ma l'F104 italiano della base di Grosseto vede l'intruso e dà l'allarme. Poi tutto precipita con l'attacco da parte dei caccia francesi decollati dalla *Clemenceau* o da Solenzara.

I quattro paesi coinvolti, suggeriscono i documenti dell'inchiesta, si rifugiano nel silenzio, ciascuno preoccupato di nascondere le proprie responsabilità: l'Italia per aver permesso la violazione del proprio spazio aereo; gli Stati Uniti perché testimoni interessati e forse complici; la Libia in quanto agente provocatore. E la Francia per avere sulla coscienza la morte di ottantuno passeggeri di un volo di linea.

Nel 2011, Nicolas Sarkozy finisce di saldare i conti della Francia con la Libia scatenando l'intervento militare sfociato nella morte di Gheddafi. Ora il cambiamento ai vertici della politica francese apre un nuovo spiraglio. Anche il decreto firmato dal presidente del consiglio italiano Matteo Renzi, ordinando la declassificazione di tutti i documenti confidenziali relativi agli attentati degli anni '70, può far luce su nuovi elementi di questa tragedia. Ma quanto tempo ancora ci vorrà prima di riuscire a mettere una bandiera sul missile che provocò la strage di Ustica?

ANDREA PURGATORI

(6) Si legga François Vitrani, «L'Italie, un Etat de "souveraineté limitée"», *Le Monde diplomatique*, dicembre 1990.

(7) Per l'esame del materiale radar, la Nato prevede l'accordo di tutti i paesi membri. È dunque stata necessaria una mediazione politico-diplomatica durata anni andata a buon fine grazie a Javier Solana, segretario generale dell'Organizzazione dal 1995 al 1999.

(Traduzione di M.C.)

