

# Una breccia nel Muro di gomma. E i servizi italiani sono sott'accusa

**Il falso Mig libico caduto sulla Sila. I piduisti traditori. E un'azione militare illecita e rischiosa. La tragedia di Ustica, dopo la grande rivelazione della perizia Usa, ha una sola spiegazione. Eccola**

di SANDRO PROVVISONATO

**I**l meri notte è successo un casino. Per poco non scoppia la guerra: il maresciallo dell'aeronautica militare Alberto Mario Dettori aveva trascorso la sera del 27 giugno 1980, la sera della tragedia di Ustica, nel centro radar di Poggio Ballone, vicino a Grosseto, svolgendo come sempre il suo compito: identificare i velivoli che solcano il cielo. La mattina del 28 giugno non ce l'aveva fatta a mantenere il segreto e alla moglie e alla cognata aveva confidato le scene di morte cui ave-

il suo carico di vittime innocenti.

Va subito detto che un solo elemento nelle conclusioni peritali del professor Sewell non quadra con il resto dell'inchiesta.

È ormai accertato che nella notte del mistero il Dc-9 non esplose in volo ma, pur gravemente danneggiato, riuscì ad ammarare, arrivando sulla superficie del Tirreno «sostanzialmente integro», come per prima affermò nel 1989 la relazione della commissione Pratis, insediata dall'allora presidente del Consiglio Ciriaco De Mita, circostanza questa confermata da tutte le altre commissioni d'inchiesta. E come documentò proprio *L'Europeo* in una serie di servizi pubblicati nel 1990 (Vedi n. 27, 28 e 30).

A riprova del fatto anche un'altra circostanza: i resti del Dc-9 sono stati ripescati in un'area ben circoscritta del fondo del Tirreno. È invece evidente che un aereo colpito da due missili, come sostiene Sewell, non solo esplose, ma viene letteralmente polverizzato e i suoi pezzi, precipitando da un'altezza di quasi ottomila metri, si spargono in ogni direzione, dentro una zona infinita, escludendo così «a priori» qualsiasi possibilità di recupero. A meno che...

**A** meno che i due missili che hanno colpito il Dc-9 non siano stati missili a testata inerte, ossia privi della carica esplosiva che nei missili da guerra, è pari a circa 30 chilogrammi di tritolo e Tnt, il che spiegherebbe anche il perché tracce di questa miscela esplosiva siano state rinvenute in piccolissime quantità e soltanto in uno schienale del Dc-9 abbattuto.

Esistono infatti diversi tipi di missili da guerra, solitamente utilizzati dalle forze aeree occidentali per la sperimentazione e per le esercitazioni, detti appunto «a testata inerte» che, pur non provocando esplosione e non distruggendo integral-

mente il loro obiettivo, sono in grado di abbattere un aereo, lasciandolo, appunto «sostanzialmente integro».

**L**ipotesi che nella notte di Ustica il Dc-9 dell'Itavia sia stato colpito da due missili a testata inerte è l'unica in grado di far coincidere le perizie del professor Sewell con la realtà dei fatti. E anche con quanto non aveva sostenuto fin subito dopo la sciagura John C. Macidull, l'ingegnere capo del National Transportation Safety Board, l'ente americano specializzato nelle inchieste sui disastri aerei, che per primo, sulla base di accurate analisi dei tracciati radar di Roma-Fiumicino, aveva stabilito che il Dc-9 era stato abbattuto da un aereo caccia, durante una vera e propria azione di guerra.

Ed ecco allora che la perizia di Sewell toglie un altro mattone al muro di gomma che l'aeronautica militare e i servizi segreti italiani hanno eretto, con un'ostinazione degna di miglior causa, attorno alla strage di Ustica. E soprattutto attribuisce maggior concretezza al più probabile degli scenari di guerra possibili. Un vero e proprio intrigo internazionale. Uno scenario che, in attesa delle imminenti conclusioni del giudice Rosario Priore, sfiora molto da vicino la dimensione della verità.

Il Dc-9 dell'Itavia, con a bordo 78 passeggeri e tre uomini d'equipaggio, in volo tra Bologna e Palermo, si trova a 43 miglia a sud dell'isola di Ponza. È una tranquilla serata di inizio estate. Nulla fa presagire la tragedia.

Quella sera accadono però due fatti ancora oggi misteriosi.

Primo: l'aereo è decollato dall'aeroporto bolognese di Borgo Panigale con due ore di ritardo. Motivo: un banale acquazzone estivo.

Secondo: lungo la sua rotta il



Daria Bonfietti, del Comitato vittime

va assistito: quell'aereo civile che veniva giù, fino a precipitare in mare.

Da quel giorno Dettori aveva vissuto per sette anni in preda a un assurdo terrore. Aveva paura di tutto, temeva di essere pedinato, alla sola parola «Ustica» sbiancava e tremava, fino a quando il 30 marzo 1987 il suo corpo non venne trovato penzolante da un albero. Causa della morte: impiccagione.

Lui, il maresciallo Dettori, la guerra l'aveva vista da vicino, forse proprio assistendo alle stesse scene belliche che, a distanza di 13 anni, il professor Robert Sewell è riuscito a ricostruire con tanta meticolosa precisione, esaminando i resti ripescati dal Tirreno di quella bara volante che era il Dc-9 dell'Itavia, con

## USTICA ►

Dc-9 ha trovato spenti tutti i radiofari, ossia le «luci» che illuminano l'«autostrada del cielo». «Abbiamo trovato un cimitero stasera» dice, quasi fosse un presagio, il pilota del Dc-9 in comunicazione con la torre di controllo di Fiumicino.

È proprio questo il momento in cui un Mig23, con insegne libiche, si pone sotto la «pancia» dell'aereo civile allo scopo di usare il Dc-9 come copertura e sfuggire così ai radar dell'aviazione civile.

Ecco perché il Dc-9 è stato fatto partire con tanto ritardo ed ecco perché tutti i radiofari sono spenti. Quel caccia di produzione sovietica non è un aereo militare libico, ma uno dei tanti esemplari consegnati da disertori del Patto di Varsavia alle truppe della Nato. Quell'aereo ha un compito preciso: volare al riparo del Dc-9 per poi attaccare un altro aereo, un Tupolev, un aereo molto simile nella sagoma al Dc-9 dell'Itavia,

con a bordo il leader della Libia Gheddafi, in volo, quella stessa sera, alla volta della Polonia, sulla stessa rotta dell'aereo civile italiano, ma in senso contrario.

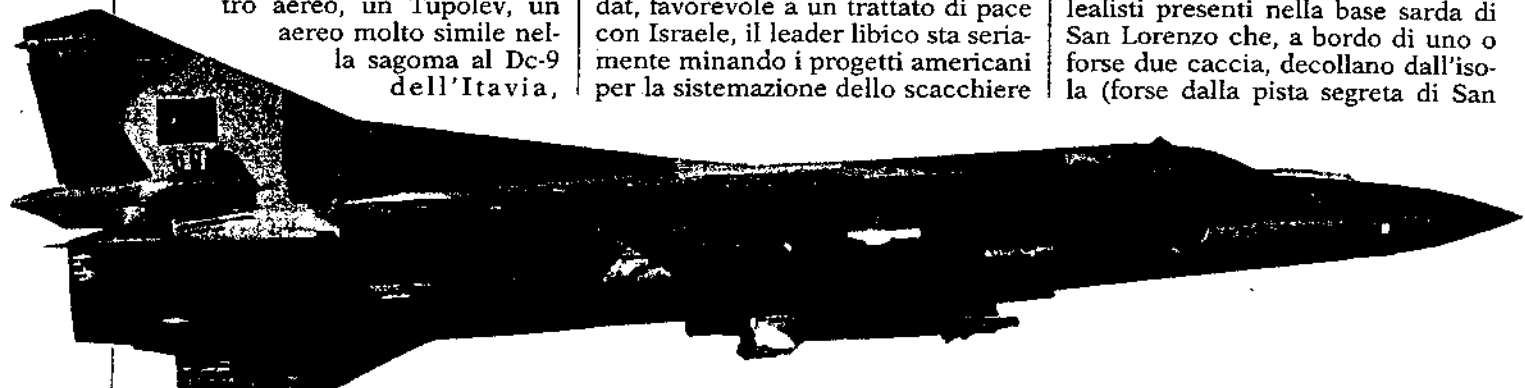
Quel Mig23, per decisione di americani e francesi, forse è decollato dalla base di Solenzara, in Corsica, o forse da una pista italiana. Potrebbe essere l'aeroporto di Grosseto, ma anche la pista segreta di cui il Sismi, il servizio segreto militare dispone per le sue operazioni più sporche a San Pancrazio, nei pressi di Lecce.

**G**heddafi, questo l'ordine impartito, con ogni probabilità addirittura a un pilota dissidente dell'aviazione libica rifugiato, deve morire. La sua politica nel 1980 sta infatti turbando gli equilibri politici francesi in Ciad e, a causa della sua avversione al premier egiziano Sadat, favorevole a un trattato di pace con Israele, il leader libico sta seriamente minando i progetti americani per la sistemazione dello scacchiere

mediorientale.

A questo complotto internazionale, che se scoperto dovrebbe passare come un semplice regolamento di conti tutto interno ai libici, si oppone drasticamente una fazione del servizio segreto militare italiano, facente capo al generale Giuseppe Santovito, capo del Sismi, piduista, dentro fino al collo negli affari più sporchi del governo italiano con la Libia: traffico d'armi, vendita di aerei militari e addestramento di piloti compresi.

È proprio la fazione filoaraba del Sismi che, con la complicità di una parte dell'aeronautica militare italiana e in particolare del Sios, il servizio segreto dell'arma azzurra, decide due contromosse: avvertire Gheddafi, il cui aereo, all'altezza di Malta, vira improvvisamente in direzione dei Balcani e allo stesso tempo allertare alcuni ufficiali libici lealisti presenti nella base sarda di San Lorenzo che, a bordo di uno o forse due caccia, decollano dall'isola (forse dalla pista segreta di San



## Le ipotesi dopo la testimonianza di Parisi alla Commissione stragi Per coprire Ustica 85 morti a Bologna non sono troppi?

**I**l capo della polizia Vincenzo Parisi, ascoltato dalla commissione stragi il 18 ottobre 1990, dice la sua. Ustica? Quella strage è strettamente legata a quella che avvenne, appena 39 giorni dopo, alla stazione di Bologna. Entrambe sono stragi terroristiche. Ma Parisi non spiega perché.

23 giugno 1993: la Commissione stragi convoca di nuovo Parisi. Questa volta il capo della polizia è più accorto. Si ripete, ma con una variante. Ustica e Bologna? Stragi terroristiche, ripete. Una bomba sull'aereo, una bomba alla stazione. Ma come una bomba sull'aereo? Non lo sa il capo della polizia che il DC9

è partito con due ore di ritardo? E che una bomba a orologeria sarebbe scoppiata sulla pista?

Una cosa è evidente. Il capo della polizia Vincenzo Parisi, che è stato vicecapo del Sisde, il servizio segreto del ministero dell'Interno a partire da nove giorni dopo la strage di Bologna e che dal 1984 al 1987 ha diretto i servizi di spionaggio civili, gli stessi che annoveravano nelle loro file un personaggio come Bruno Contrada, oggi implicato in tutto il marcio della mafia sicilliana, su Ustica ha le idee molto chiare. E non fa altro che mandare messaggi.

Il giudice romano Rosario Priore, ma anche i ma-

gistrati bolognesi, da tempo stanno indagando sui collegamenti tra le due stragi, consapevoli che la seconda, che provocò 85 morti, potrebbe essere legata alla prima. Ma non per i motivi che dice Vincenzo Parisi.

Un'ipotesi sta prendendo corpo. Se è vero che alla base della strage di Ustica c'è un complotto internazionale inconfessabile, è più che probabile che la strage di Bologna sia stata organizzata per coprire quella nei cieli del Tirreno.

A Bologna doveva essere una strage dimostrativa senza morti. Tanto per far capire all'opinione pubblica che qualche organizzazione terroristica, magari

di estrema destra, attaccava i trasporti, aerei e ferroviari.

Chi depose quella bomba non poteva sapere che un treno, fermo sul primo binario, avrebbe frenato l'onda d'urto di quella bomba deposta nella sala d'attesa, facendo crollare il tetto della stazione e provocando quell'orrenda carneficina.

Ipotesi: se il Sismi di Santovito, saldamente legato alla P2, per i suoi intralazzi con la Libia, ha provocato la strage di Ustica, chi ha messo la bomba alla stazione di Bologna?

Forse il capo della polizia Vincenzo Parisi lo sa. E per ora vuole solo farlo capire.

## Verso la verità sul Mig23 caduto sulla Sila Se non era un pilota libico, chi era?

**I**l rebus del Mig libico precipitato sulla Sila sta per essere risolto. Il giudice romano Rosario Priore ha ormai in mano quasi tutti gli elementi per scoprire questo grande inganno nell'immensa truffa che è l'affare di Ustica.

Eppure per far togliere dal complicato scenario di guerra avvenuto nel cielo del Tirreno la sera del 27 giugno 1980 questo micidiale caccia di produzione sovietica gli uomini dei servizi segreti italiani, in collaborazione con i migliori agenti della Cia, le hanno provate tutte.

Sono addirittura arrivati fino a posticipare di ben tre settimane il suo ritrovamento in località Vallone della Megara, nei pressi di Castelsilano (Catanzaro).

A distanza di 13 anni da quella tragica sera, i periti nominati da Priore hanno provato, senza ombra di dubbio, che quel Mig23 con contrassegni libici non poteva essere decollato

dalla Libia.

Infatti, la capienza dei suoi serbatoi, cioè la sua autonomia di volo, non glielo avrebbe permesso. Se effettivamente quell'aereo fosse decollato da una delle basi militari di Gheddafi si sarebbe inabissato ben 200 chilometri prima di raggiungere le coste calabresi.

Stando alle ultime analisi, quindi, quel misterioso Mig23 deve per forza essere partito da uno di questi tre punti geografici: l'isola di Malta, le coste della Jugoslavia oppure la supersegreta pista di San Pancrazio Salentino (Lecce), una vecchia base di decollo dell'aeronautica militare in disuso, che sul finire degli anni Settanta fu riorganizzata dal Sismi piduista del generale Santovito a un solo scopo: utilizzarla per i «lavori sporchi» del Servizio, traffico di armi e di droga compresi.

Nell'allestire la messinscena della caduta posticipata

di tre settimane del Mig, il Sismi, con la collaborazione dei carabinieri di Crotone, aveva comunque combinato una serie di pasticci che prima o poi sarebbero venuti alla luce. Primo errore: la teatrale messinscena del ritrovamento dell'aereo con il corpo del pilota libico ancora integro, anche se in avanzato stato di decomposizione. Se effettivamente quel pilota fosse precipitato a bordo di quel Mig, il suo cadavere sarebbe stato ritrovato straziato dal terribile impatto.

Da qui un'altro agghiacciante dubbio. Il corpo di quell'uomo, di cui ancora non si conosce con esattezza il nome, è davvero il cadavere del pilota che era alla guida del Mig? E perché il suo casco portava all'interno scritte in inglese?

Lorenzo o da quella meglio attrezzata di Decimomannu) con il compito di abbattere il Mig23. Non è un caso che, come rivelò all'*Europeo* nel 1990 un testimone, subito dopo la tragedia di Ustica proprio due libici, ospiti in fase di addestramento nella base sarda di San Lorenzo, sparirono e chiesero asilo politico in Danimarca.

Quel (o quei) caccia, non essendo in assetto di guerra, dispone soltanto di missili da esercitazione, cioè a testata inerte.

In altre parole sono missili che nella testata hanno esplosivo (tritololo + Tnt), ma solo in quantità limitatissima e che sono zavorrati da sferule di acciaio. Le stesse che di recente i periti di parte hanno trovato in un flap del Dc-C9.

E qui torniamo al povero maresciallo Dettori trovato morto impiccato che, pochi giorni dopo quella terribile notte, per telefono, a un collega della base di Pisa, come rivela il settimanale *Avvenimenti*, aveva confidato: «Non posso fornire documentazioni di nulla, qui è un casino, qui mi fanno fuori. Ma lei ricontrolli i missili a guida radar a testata inerte e gli orari di atterraggio».

**E** proprio quel caccia maledetto a sbagliare obiettivo. Il Mig23, vero scopo dell'azione d'attacco, è troppo coperto dalla sagoma del Dc-9. Basta un piccolo errore nelle coordinate del

sistema di puntamento, ed ecco la strage: colpito per errore, probabilmente proprio da due missili, come afferma Robert Sewell, il Dc-9 perde bruscamente di quota e, con ogni probabilità urta il timone di coda del finto aereo libico che precipita sui monti della Sila, in Calabria.

Ed ecco, spiegato, perché il casco del pilota (il cui corpo venne falsamente ritrovato, tre settimane dopo, in avanzato stato di decomposizione) porta al suo interno scritte in inglese.

La tragedia è ormai consumata. «Bucato» da missili, senza presurazione, ormai in balia del vento, forse con i due piloti massacrati, il Dc-9 plana verso il mare di Ustica. I soccorsi arriveranno con un ritardo abominevole. Il silenzio cala sulle onde del Tirreno. E, per 13 anni, sulla verità.

Sopra un caccia «Starfighter» in dotazione alla nostra aviazione militare. A fianco: l'eccezionale documento allegato alla perizia Sewell: la ripresa televisiva sottomarina, a Ustica, del sommergibile francese Nautille. Identificabile la tipica aletta trapezoidale del missile sovietico AA7 (a fianco), in dotazione al Mig23 (nell'altra pagina).