



A 38 anni dalla strage dell'aereo ancora molti lati oscuri: ecco i siti che raccolgono documenti sul disastro. Stasera nuove testimonianze in tv: il caso degli F4 senza missili

Ustica, il mistero corre sul web

Valentino Di Giacomo

Un missile o una bomba. Dopo 38 anni la verità sulle cause dell'improvvisa esplosione del volo Itavia IH870, partito da Bologna e mai arrivato a Palermo, non esiste ancora. Era il 27 giugno del 1980 quando l'aereo si inabissò nei fondali a largo di Ustica. Da allora, persino le verità processuali sulla strage che portò alla morte di tutte le 81 persone a bordo, restano in conflitto tra di loro. In sede civile i giudici hanno stabilito sia stato un missile ad abbattere l'aereo, in sede penale ha resistito l'ipotesi della bomba. 38 anni trascorsi costantemente con doppie prove, ognuna utile a suffragare una tesi, tra intrighi, silenzi, ritrattazioni e tanti punti oscuri.

L'ULTIMO AUDIO

Alle 20.08 del 27 giugno 1980 il DC-9 I-TIGI decolla da Bologna diretto a Palermo con 113 minuti di ritardo. Una volta partito, la crociera si svolge regolarmente lungo l'aerovia «Ambra 13», fino all'ultimo contatto radio, tra il velivolo e la torre di controllo di Ciampino, che avviene alle 20.59. Pochi minuti prima, nell'ultima comunicazione con la torre di controllo, il pilota Domenico Gatti parla con tranquillità. «Itavia 870 - dice alla radio il pilota - abbiamo lasciato Ponza sulla destra». Anche la scatola nera dell'aereo aveva registrato dati regolari: prima della sciagura la velocità era di 323 nodi, la quota 7.600 metri. La registrazione riporta il dialogo tra il comandante Gatti e il copilota Fontana che raccontavano barzellette, dialogo che si interrompe improvvisamente. «Al-

lora siamo a discorsi da fare - dicono in cabina poco prima dell'esplosione - va bene i capelli sono bianchi... È logico... Eh, lunedì intendevamo trovarci ben poche volte, se no... Sporca eh! Allora sentite questa... Gua...».

Il missile. Su quell'ultima parola del pilota sono state fatte le ricostruzioni più disparate. Quel «Gua...» era da intendersi come un «Guarda»? Lasciando quindi presagire che i piloti avevano notato qualcosa di strano prima che l'aereo esplodesse? È una delle tesi che supportano coloro - tra cui i familiari delle vittime - ritengono sia stato un missile a colpire il DC9. A suffragare questa tesi arrivò anche il presidente del consiglio di quel tempo, Francesco Cossiga, che prima di morire dichiarò che il volo Itavia venne abbattuto da un caccia francese. Dichiarazioni che suggerirono ai magistrati romani, Maria Monteleone ed Erminio Amelio, di aprire una nuova inchiesta tutt'ora in corso. L'ex presidente della Repubblica aveva parlato «di un missile a risonanza e non a impatto», lanciato da un velivolo dell'Aeronavale decollato dalla portaerei Clemenceau a largo della Corsica, e che furono i servizi segreti italiani a informare lui e l'allora ministro dell'Interno Giuliano Amato.

GUERRA NEI CIELI

L'ipotesi avanzata da Cossiga è che uno o due aerei Mig di nazionalità libica volassero sotto la pancia del volo di linea Itavia per non essere riconosciuti dai radar. Secondo l'ex presidente, sull'aereo libico era giunta l'informazione che poteva trovarsi il Rais Muhammar

Gheddafi, in volo verso la Jugoslavia. Un missile per neutralizzare l'aereo libico, ma finito sul DC9 italiano. Un'epoca, quella del 1980, in cui Gheddafi era il nemico numero uno dell'Occidente, invisibile alla Nato e agli americani, ma anche ai francesi che combattevano le truppe libiche in Ciad. Eppure, il Rais, aveva un rapporto di complicità con il governo italiano sia perché gran parte degli approvvigionamenti energetici del nostro Paese provenivano dalla Libia, poi per le considerevoli quote di partecipazione che Gheddafi manteneva in aziende strategiche italiane come la Fiat. È dimostrato, ad esempio, che alcuni voli libici effettuati nei cieli italiani venivano segnalati come «Amici» dai radar, anziché «Foe» (nemici). Come avvenne per il Mig libico ritrovato in Calabria, in Sila, pochi giorni dopo il disastro, il 18 luglio 1980, e che il giudice istruttore, Rosario Priore, ritenne potesse essere caduto proprio il giorno del disastro di Ustica. A conferma del traffico aereo sostenuto la sera del 27 giugno c'è un documento ufficiale della Nato - rintracciato



Peso: 68%

dal sito stragi80.it - che individua 17 velivoli nell'area del disastro al momento della strage. Tra aerei britannici e americani, cinque vengono indicati come «sconosciuti».

IL DC9 SU NAPOLI

Lo scorso anno il giornalista Andrea Purgatori ha intervistato per la sua trasmissione su La 7, Brian Sandlin, a bordo nei giorni del disastro sulla portaerei Saratoga a largo di Napoli. Questa sera nel programma «Atlantide» è prevista la testimonianza di un altro ufficiale. Sandlin ha spiegato che quella notte erano in volo oltre 30 aerei americani per «dare del filo da torcere a Gheddafi e due aerei F4 non avevano i missili al ritorno sulla portaerei». Sandlin riferisce pure di un omicidio

di un marine americano avvenuto a Napoli in quei giorni, dopo si è però scoperto che fu ucciso un militare della Saratoga, ma quando la nave era in Spagna. Il centro radar di Licola, il più vicino al punto del disastro registrò dati dei voli che non sarebbero mai più stati ritrovati.

L'ESPLOSIONE A BORDO

Altre prove documentano invece la pista della bomba a bordo, ordigno che sarebbe stato piazzato nella toilette dell'aereo. Tra le evidenze maggiori ci sono le foto del lavabo del bagno completamente distrutto. Mentre la battaglia aerea - come sostiene il sito disastroustica.it che ha riunito chi parteggia per la tesi della bomba - è smentita da 4mila testimoni e

dalla sentenza definitiva della Cassazione che ha assolto dall'accusa di depistaggio quattro ufficiali italiani. Un'istruttoria è ancora in corso a Roma. Chissà se ci sarà il tempo per distruggere quello che è stato definito il «muro di gomma» o le «verità sopra e sotto il tavolo» come definite dall'ex ministro Gianni De Michelis. Il relitto del DC9, recuperato in fondo al mare da una ditta francese nel 1987, è oggi nel museo della memoria di Bologna.



I resti dell'Itavia a Pratica di Mare



Peso: 68%



Fotostoria di una tragedia



IL DISASTRO

ALLE 20,59 DEL 27 GIUGNO 1980 IL VOLO ITAVIA BOLOGNA-PALERMO SCOMPARE DAI RADAR DI CIAMPINO



L'ORRORE

COMINCIA IL RECUPERO IN MARE DEI CORPI DELLE 81 VITTIME TRA PASSEGGERI ED EQUIPAGGIO



LE IPOTESI

SI PARLA DI CEDIMENTO STRUTTURALE DELL'AEROMOBILE, IN SEGUITO L'ITAVIA CHIUSE PER FALLIMENTO



IL RECUPERO

TRA IL 1987 E IL 1991 FU RIPESCATO DAL TIRRENO IL 96% DEL RELITTO ORA NEL MUSEO DELLA MEMORIA DI BOLOGNA



LA RIVELAZIONE

NEL 2007 FRANCESCO COSSIGA NE ATTRIBUÌ LA RESPONSABILITÀ A UN MISSILE FRANCESE



LA SENTENZA

NEL 2013 LA CASSAZIONE CONFERMA CHE L'AEREO ERA STATO ABBATTUTO NEL CORSO DI UNA AZIONE DI GUERRA

L'ultimo volo del Dc-9 Itavia



- Radar
- Rotta prevista
- Tratta effettuata
- Centro operazioni Difesa aerea



L'IPOTESI DELL'ORDIGNO NELLA TOILETTE: A DESTRA LA FOTO MOSTRA IL LAVABO COMPLETAMENTE DISTRUTTO



Peso: 68%