

LE TAPPE

**La strage, i depistaggi
e l'odissea giudiziaria**

1

Il disastro aereo

Alle 20.59 del 27 giugno 1980 il Dc-9 Itavia in volo da Bologna a Palermo scompare dai radar. A bordo ci sono 81 persone, tra cui 11 bambini. I rottami dell'aereo vengono avvistati nel Mar Tirreno tra Ponza e Ustica

2

Le prime ipotesi

In prima battuta si ipotizza un cedimento strutturale, ma la prima commissione d'inchiesta ministeriale lo esclude dopo due anni. La scoperta dei resti di un Mig libico sui monti della Sila scatena i primi depistaggi

3

La pista del missile

Nel 1989 i periti nominati dal giudice istruttore Bucarelli avvalorano la pista secondo la quale un missile lanciato da un aereo non identificato avrebbe colpito il Dc-9. Di certo quella notte in cielo c'erano velivoli militari

Ustica, svolta dopo 46 anni Parigi pronta a collaborare l'indagine non sarà archiviata

L'annuncio dell'ambasciata francese: «Disponibili a trasferire tutti i nostri documenti» Bonfietti (associazione vittime) ringrazia Meloni. Gli avvocati: «Prima vediamo le carte»

di **GIUSEPPE BALDESSARRO**
BOLOGNA

Ieri mattina, mentre al Senato un gruppo di parlamentari chiedeva che l'inchiesta su Ustica non venisse archiviata, nei corridoi della procura di Roma già girava voce di «un'apertura di Parigi». Anche la se-

ra prima qualcosa era trapelato: «Su Ustica ci sono novità». Di cosa si trattasse è emerso ieri, quando l'ambasciata francese ha fatto sapere della «disponibilità a trasferire all'Italia tutta la documentazione relativa alla strage di Ustica avvenuta la sera del 27 giugno 1980». Dopo 46 anni di silenzi e omissioni, qualcosa sembra muoversi attorno al tragedia costata la vita a 81 innocenti.

Le carte annunciate da Parigi coprono un lungo periodo, dal 1980 fino a primi anni '90, e tra queste ci sono anche quelle del ministero della Difesa francese che potrebbero rispondere alle domande fatte con le rogatorie (finora senza esito) della procura di Roma. La nota dell'ambasciata francese è stata inviata alla Farnesina e da qui trasmessa tramite la Presidenza del Consiglio al ministe-

ro della Giustizia che, a sua volta, l'ha girata ai magistrati.

A questo punto la strada sembra segnata. Domani, durante l'udienza fissata per discutere la richiesta d'archiviazione della procura di Roma, gli stessi pm chiederanno invece di poter continuare a indagare alla luce delle ultime novità. Presumibilmente l'ufficio del procuratore Francesco Lo Voi ritirerà la proposta di

archiviazione dei due fascicoli riuniti, aperti nel 2008 e nel 2022 dai pm di piazzale Clodio. Si riprenderà a indagare studiando le carte.

La svolta politica è arrivata il 25 giugno scorso ad Antibes durante il bilaterale Francia-Italia, a cui hanno partecipato le due delegazioni di ministri guidate da Giorgia Meloni ed Emmanuel Macron. Qualche giorno prima, la presidente dell'associazio-



È con te che una nuova mobilità prende vita.

Una rete di stazioni e servizi evoluti che trasforma
il tuo modo di muoverti ogni giorno.

Scopri l'evoluzione delle Enilive Station su enilive.it

più insieme
SCARICA L'APP ENILIVE,
ADERISCI AL PROGRAMMA
FEDELTA' DELLA FAMIGLIA ENI.

enilive



Il relitto dell'aereo di Ustica ricostruito in un hangar di Bologna

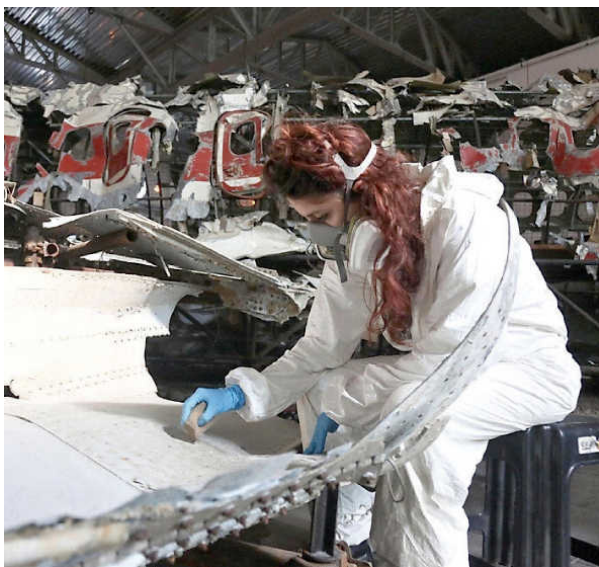
ne dei familiari delle vittime di Ustica, Daria Bonfietti, aveva chiesto al premier di sollecitare i francesi. Un appello seguito da un'interlocuzione diretta tra Meloni e Walter Verini del Pd, da sempre vicino all'associazione.

Verini e Meloni sono in buoni rapporti: «Presidente, prova a parlarne a Macron, che ci dessero una mano, questa cosa serve al Paese, devono mandarci le carte». Una telefonata che ha evidentemente avuto l'effetto sperato. Due giorni dopo il summit, dalla Presidenza del Consiglio partono le telefonate a Bonfietti e Verini: «Ne abbiamo discusso e ci è stato garantito il massimo impegno». I risultati sono arrivati tre mesi dopo, alla vigilia della discussione sulla richiesta di archiviazione del caso Ustica.

Ieri pomeriggio Bonfietti era raggianti: «È un grande risultato. Ho sempre detto che, se non ci riesce la magistratura, può farcela solo la politica. Nel momento in cui il Governo si è mosso si sono visti i risultati. Ora cercheremo di capire cosa c'è nei documenti». In ogni caso, aggiunge, «bisogna dare atto dell'impegno di Meloni. Oggi siamo a una grande svolta, si dimostra che se qualcuno collabora si possono scrivere pagine definitive».

A 46 anni dall'abbattimento del Dc9 Itavia la prudenza è però d'obbligo. L'avvocato Alessandro Gamberini, uno dei legali dell'associazione delle vittime, resta scettico: «Non sono così ingenuo da pensare che ci siano richieste che producano improvvisamente risultati, quando per 46 anni non ne hanno prodotti. Vedremo». I legali dell'associazione hanno sempre sostenuto che la Francia dovesse sapere più sulla strage di quel che diceva. Non foss'altro perché quella notte sui cieli di Ustica volavano aerei francesi e nel Mediterraneo c'era la Foch, loro portaerei (oltre a quelle americane). Ora si spera che dalle carte militari, dai documenti dei servizi e dalle corrispondenze interne top secret, sia possibile incastrare nuovi tasselli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Una fase della ricomposizione fatta a Bologna della carlinga dell'aereo di Ustica

L'INTERVISTA DI AMATO DEL 2023



Il 2/9/2023 Giuliano Amato, in un'intervista a Repubblica, afferma: «Il Dc-9 fu abbattuto da un missile francese. Macron chiedi scusa»

4 Il giudice Priore e la bomba
Nel 1994 l'inchiesta passa di mano e i periti nominati dal giudice Priore privilegiano la pista della bomba a bordo. Ma l'ipotesi del missile non viene esclusa. I Paesi europei non collaborano, partono i depistaggi militari

5 I presunti depistaggi
Alcuni generali finiscono sotto processo ma vengono assolti. I familiari allora citano in giudizio per omissioni e negligenze i ministeri della Difesa e dei Trasporti, lo Stato viene condannato a pagare

6 La richiesta di archiviare
Nel 2008 l'inchiesta riparte dopo che Cossiga avallava la tesi del missile lanciato da un aereo francese. La tesi è valida per i giudici civili e per la Cassazione. Ma nel 2025 i pm chiedono di archiviare e il governo si oppone

Gli “omissis” della Francia la portaerei, i Mirage in volo e il golpe contro Gheddafi

Il *mur de silence* francese è stato massiccio quanto il muro di gomma italiano. Ma un testimone d'eccezione lo incrinò subito: Nicolò Bozzo, generale dei carabinieri e braccio destro di Carlo Alberto Dalla Chiesa durante la lotta alle Brigate Rosse. Parigi aveva negato che dopo il tramonto del 27 giugno 1980 dalla base corsa di Solenzara si fossero alzati in volo caccia: «L'attività si è interrotta prima delle 14.30». In quel caso, il generale Bozzo era stato l'uomo giusto, nel posto giusto e al momento giusto: era in vacanza a Solenzara, aveva sentito i jet in azione nell'oscurità: «Era il primo riposo dal 1978. Il mio unico interesse era quello di dormire, avevo un sonno arretrato di anni... Quindi si può immaginare la mia rabbia quando la sera del 27 giugno i decolli e atterraggi dei Mirage e di altri aerei non accennavano a interrompersi». E conclude: «Le fonti della Nato hanno affermato il falso: i francesi, e non solo loro, volarono fino a tarda ora».

I sospetti sul ruolo di Parigi nella distruzione del Dc-9 Itavia ruotano su due elementi: l'aeroporto corso e la presenza della portaerei Foch. Solenzara era l'avamposto verso l'Africa e il Medio Oriente: i Mirage che raggiungevano Gibuti o contribuivano al conflitto nel Ciad partivano da lì, usando l'isola di Ustica come riferimento per la rotta. Nello scenario dell'abbattimento del volo Bologna-Palermo durante una battaglia aerea contro il leader libico Gheddafi - ricostruito nell'istruttoria del giudice Rosario Priore e nel verdetto definitivo del tribunale civile ma bocciato dalle sentenze penali - l'Armée de l'Air schierata in Corsica è l'unica potenziale responsabile alternativa agli americani.

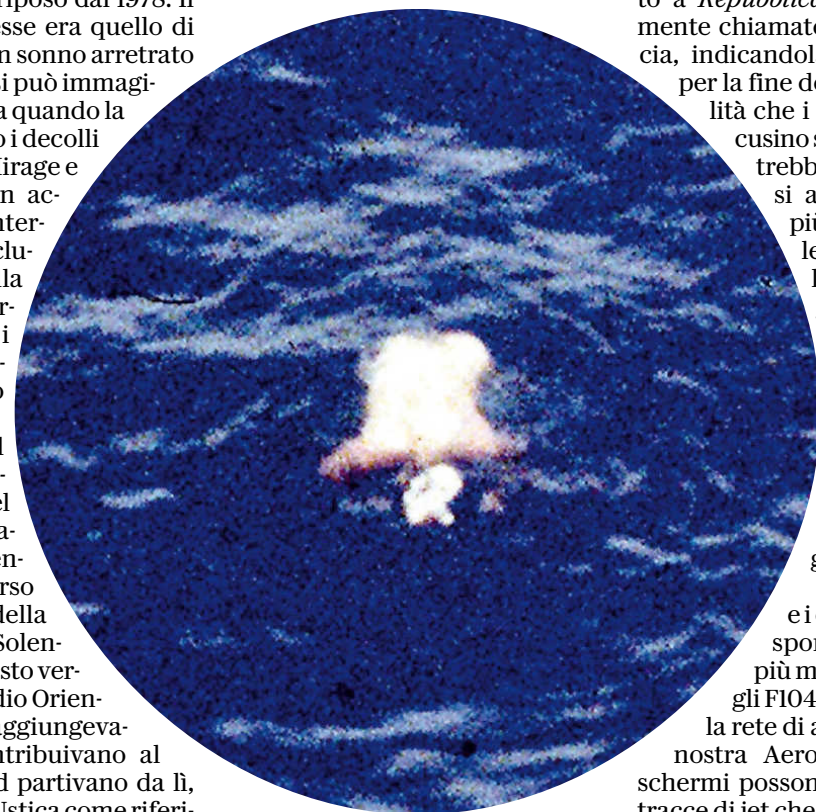
L'altro crocevia dei misteri è la Foch, la pedina più riservata delle forze armate francesi. Dai moli di Tolone navigava nel Mediterraneo con un carico di caccia Etendard IV, dotati anche di testate atomiche: per questo i suoi spostamenti erano segreti. Si è spesso ritenuto che il 27 giugno 1980 fosse ormeggiata nel sud della Francia in attesa di entrare nei cantieri per una revisione: in realtà, la nave è arrivata nel bacino soltanto il 15 luglio. Dove si trovava nelle ore decisive

Il ruolo dei transalpini è più che un'ipotesi. Chiarire le responsabilità dipende da cosa decideranno di rendere pubblico



L'ANALISI

di GIANLUCA DI FEO



Uno dei corpi dei passeggeri del Dc-9 Itavia avvistati in mare al largo di Ustica dopo che il volo era sparito dai radar a seguito di un'esplosione

Un tentativo di sviare le indagini fu smentito da un generale che vide i caccia in cielo mentre ufficialmente dovevano essere a terra

per la sorte di passeggeri ed equipaggio dell'aereo Itavia? Di sicuro a maggio era stata in Sicilia, con soste a Palermo, Marsala, Augusta. Gli elementi raccolti nell'ultima indagine della procura di Roma ipotizzano che abbia partecipato a esercitazioni nel Tirreno: negli atti dei pm viene citato un “Exercise South” condotto insieme da jet francesi e statunitensi.

Partendo da questi due poli è complesso pronosticare quale sarà la collaborazione offerta dalle autorità d'oltralpe alla magistratura. Francesco Cossiga e, più di recente, l'intervista di Giuliano Amato a *Repubblica*, hanno pesantemente chiamato in causa la Francia, indicandola come colpevole per la fine del DC-9. L'eventualità che i francesi si autoaccusino sembra esclusa. Potrebbero quindi limitarsi a fornire elementi più circostanziati sulle attività svolte nelle ore cruciali dai jet di Solenzara e da quelli della Foch. Oppure fare un passo avanti verso la verità, svelando quello che è stato raccolto nei dossier militari e dell'intelligence su Ustica.

La portaerei Foch e i caccia Mirage FI disponevano di radar più moderni di quelli degli F104G Starfighter e della rete di avvistamento della nostra Aeronautica. Sui loro schermi possono avere registrato tracce di jet che si sono infilati nella scia del volo Bologna-Palermo, usandolo come scudo nel corso di un duello missilistico. Oppure, all'opposto, la collaborazione giudiziaria può limitarsi a presentare dati sull'assenza di minacce.

Ancora più interessanti potrebbero essere le informazioni custodite nei file dei servizi segreti di Parigi, molto attivi sull'altra sponda del Mediterraneo: il 27 giugno 1980 c'è stato in Libia l'epilogo di un tentativo di golpe contro Gheddafi, nelle cui fasi finali si è venuta a determinare la distruzione dell'aereo Itavia? E quali potenze straniere sono state coinvolte nel piano contro il rais di Tripoli? Gli americani? Gli inglesi? Gli israeliani? Il pilota siriano morto a bordo del Mig23 libico precipitato sulla Sila aveva in tasca un biglietto in cui accennava alla partecipazione a «qualcosa di grave». Un altro enigma rimasto finora irrisolto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA