



SMITHS

STRAGI / IL SAGGIO SU USTICA

Vent'anni di vergogna

In libreria una ricostruzione choc

L GENERALE MARIO ARPINO, POCHI GIORNI fa, durante la presentazione del libro di Carlo Scognamiglio sulla guerra in Kosovo, è ritornato su Ustica: «Una parte dell'opinione pubblica e della stampa è stata pilotata per mettere in cattiva luce l'Aeronautica». Accanto, Francesco Cossiga ha annuito soddisfatto.

Arpino, all'epoca, era capo del secondo ufficio operazioni del terzo reparto dello Stato maggiore dell'Aeronautica. Quella notte fu tra i primi a essere informati che la traccia del Dc9 era scomparsa dai radar. Sono passati 22 anni da quel 27 giugno 1980 in cui il

Dc9 dell'Itavia Bologna-Palermo partito con 81 passeggeri a bordo precipitò in mare al largo dell'isola di Ustica, nella zona che i tecnici-radar chiamano Punto Condor. E ora, per l'appunto, "Punto Condor. Ustica: il processo" è il titolo del libro firmato dai giornalisti Daniele Bianchessi e Fabrizio Colarieti (ed. Pendragon) che racconta la tragedia e ricostruisce la catena infinita e per certi versi oscura delle indagini.

«Ustica», scrive la presidente dell'associazione delle vittime Daria Bonfietti nella prefazione, «è una metafora che gronda sangue. Segnala i poteri occulti dei corpi separati, è il soffocamento sistematico e pervicace della democrazia italiana».

Marco Damilano

PROFONDO NORD

Bandiere truffaldine

Sono quelle austriache su barche italiane. Per spendere meno

di Bruno Manfellotto

S E VOI SOLO SAPESTE QUANTE SONO le bandiere austriache che sventolano nelle acque del Profondo nord! Sì, austriache. Né finniche né svedesi, e nemmeno australiane o inglesi. Niente gente di mare. No, sulle loro barche i novelli marinai del Duemila innalzano bandiere biancorosse, come quelle che garriscono sulle baite della Carinzia. Cos'è, una nuova moda mitteleuropea? No, l'ultima furbata per non pagare le tasse in Italia.

Il meccanismo è questo. Un ricco imprenditore del Nord Est che tira ed esporta a go go, afflitto da molti soldi e da una voglia irrefrenabile di farsi finalmente la barca, sgancia un bel po' di dollari e si compra il suo bel ferro da stiro americano. O magari un due alberi di 20 metri uscito fresco fresco da un cantiere di Malta. Poi, però, deve portarlo a Venezia o a Trieste. E qui cominciano i guai.

La legge italiana, infatti, obbliga a immatricolare tutte le barche di più di dieci metri di lunghezza, a motore o a vela che siano. E a pagare i diritti doganali e l'Iva se si tratta di imbarcazioni costruite all'estero. Vogliamo vedere quanto fa di dazi e imposta su un affarino che già costa un paio di miliardi? E qui viene in soccorso l'Austria. Dove la legge, per permetterti di issare una bandiera bianca e rossa sul pennone più alto, non chiede altro che l'iscrizione dello scafo a uno Yacht Club. Tutto qui. Né dazi né tasse. Una vera pacchia. E poi? Poi è tutto più semplice, perché l'Austria è un paese dell'Ue e quindi per passare il nuovo giocattolo da lì a qui

non c'è niente più da pagare. Poi uno si chiede perché a tanti austriaci è venuto lo sfizio del mare...

La stessa domanda, però, se la sono fatta anche gli uomini della Guardia di finanza di Venezia che, due settimane fa, dopo mesi di indagini hanno sequestrato 34 maxibarche nei porti di Veneto, Friuli, Toscana e Liguria, e indagato 78 tra Paperoni del mare e mediatori d'affari. L'accusa, contrabbando doganale. Pare che sia solo l'inizio. Anche perché molti, acquistato lo scafo e fornito di bandiera austriaca, provvedevano a venderlo subito, nuovo di zecca, ma come usato.

E da Trieste a Rimini (dove è stata appena inaugurata una nuova Marina da 660 posti barca) è scattato l'allarme. Non solo tra i possessori di superyacht, ma anche tra gli operatori turistici. Perché i capitani della domenica stanno cominciando a emigrare dall'altra parte dell'Adriatico, verso l'Istria e la Croazia, portando con sé barca, soldi e ospiti. Dove trovano braccia aperte (e niente tasse) ad aspettarli.

A Spalato, per esempio, l'ex pivot della Virtus Roma Dino Radja, ha appena lanciato il progetto di un nuovo porticciolo turistico destinato solo a imbarcazioni dai 12 ai 90 metri, le Rolls Royce del mare. Dice che sarà sufficiente un investimento di dieci milioni di euro per una struttura che sarà unica in tutto l'Adriatico. E che attirerà turismo e nuovi investimenti. Avvistati nei giorni scorsi Carolina di Monaco ed Ernest di Hannover. Non si sa se per l'uno o per gli altri.

b.manfellotto@gazzettadimantova.it

POLEMICHE Il porto di Rimini. A sinistra: il libro di Bianchessi e Colarieti su Ustica



RICCARDO GALINI