

GOVERNO
FIBRILLAZIONI NEL PDL: LA SFIDA
DI FINI SULLA LEADERSHIP

USTICA
A TRENT'ANNI DALLA STRAGE
UNA CREPA NEL MURO DI GOMMA

€ 1,40 € 1,50

Settimanale di Informazione

ANNO I N.1 03 DICEMBRE 2009
www.ilpunto.it

ilPunto

ntc



CAOS DIGITALE

L'addio all'analogico è una stangata da 110 euro a famiglia. Per ora

Partito lo switch-off, accuse dai consumatori
«Inefficienze evitabili e nuovi guai in arrivo»

Rai scarica Sky, che ora è in guerra con Mediaset
Polemiche su TvSat e i richiami dell'Agcom



Renato Balestra

USTICA

Acquisite agli atti
le deposizioni di
Francesco Cossiga
e Giuliano Amato
Il primo accusa:
«Dc9 abbattuto per
errore dai francesi,
il vero obiettivo era
Gheddafi. Ne fui
informato dai
servizi e come me
anche Amato»
Che nega: «Voci
che circolavano»



UNA CREPA NEL

Da due anni a Palermo si celebra
il processo di cui nessuno parla
Lo Stato citato per 100 milioni



In alto
l'immagine del
relitto del Dc9
(Foto GRILLOTTI)
A sinistra
il presidente
emerito della
Repubblica,
Francesco
Cossiga, e l'ex
presidente
del Consiglio
Giuliano Amato



MURO DI GOMMA

FABRIZIO COLARIETI



quasi trent'anni dalla sciagura aerea del Dc9 Itavia, inabissatosi il 27 giugno 1980 a nord di Ustica, la speranza dei familiari degli

81 tra passeggeri e membri dell'equipaggio, che in quel disastro persero la vita, è appesa agli esiti di un processo civile in corso da quasi due anni a Palermo (l'ultima udienza si è celebrata il 26 novembre) e di cui poco si è parlato e si parla. Ancora una volta lo Stato si ritrova a interrogare se stesso sull'affaire Ustica, dopo che la Cassazione, nel 2007, ha assolto gli ultimi imputati nel processo penale sui presunti depistaggi negando ogni risarcimento. Questa volta davanti alla giustizia sono stati chiamati a rispondere, da un gruppo di familiari delle vittime, i ministeri della Difesa e dei Trasporti. Perché i due dicasteri - secondo gli eredi che oggi chiedono allo Stato un risarcimento che sfiora i 100 milioni di euro - non avrebbero

garantito adeguate condizioni di sicurezza al volo. I vertici dei due ministeri sarebbero stati a conoscenza, prima, durante e dopo la sciagura, che il tratto di aerovia percorso quella sera dal Dc9, che andava da Bologna a Palermo, era scarsamente vigilato dai radar della Difesa. Un buco nero, a metà strada tra Ponza e Ustica, chiamato "punto Condor", dove quella notte si consumò la tragedia. Una ricostruzione allineata con le conclusioni a cui giunse, dopo nove anni di istruttoria, il giudice Rosario Priore: «Il Dc9 fu vittima - scrisse nel 1999 - di un'azione militare di intercettazione messa in atto, verosimilmente, nei confronti dell'aereo che era nascosto sotto di esso». L'Itavia 870 - conclusero i periti - rimase vittima fortuita: colpito da un missile o di una *near collision* con un altro velivolo. Quella notte intorno al Dc9, lo dicono i tabulati di Ciampino, c'erano in volo aerei militari di almeno quattro Paesi (Italia, Libia, Stati Uniti e Francia). Per Priore quell'azione fu propriamente «un atto di guerra, guerra di fatto e non

dichiarata, operazione di polizia internazionale coperta contro il nostro Paese, di cui sono stati violati confini e diritti». Con queste motivazioni furono processati gli allora vertici dell'Aeronautica che - sempre secondo l'accusa - nell'immediatezza dei fatti tennero nascoste al Governo tali gravi evidenze. Quel processo si è concluso nel gennaio del 2007, con la Cassazione che ha definitivamente assolto, «perché il fatto non sussiste», i generali, Lamberto Bartolucci, all'epoca capo di Stato maggiore dell'Aeronautica, e il suo vice, Franco Ferri. A quel processo erano arrivati in settanta, dovevano rispondere di reati come la falsa testimonianza e il favoreggiamento, ma alla fine, a colpi di prescrizioni, gli imputati sono rimasti solo in due. Poi le assoluzioni, per mancanza di prove, e in ultima battuta l'intervento del Governo che ha ammorbidito il reato di alto tradimento. Sulla scena si sono aggiunte le recenti dichiarazioni rilasciate alla stampa dal presidente emerito della Repubblica Francesco

Daniele Osnato, uno dei legali dei familiari: «Chi sa confida sul silenzio e l'oblio»

Cossiga, secondo il quale il Dc9 fu abbattuto per errore da un caccia francese. Di questa circostanza, sempre secondo Cossiga, ne erano a conoscenza i nostri Servizi e l'allora sottosegretario Giuliano Amato. Dopo un braccio di ferro durato mesi, il 15 dicembre 2008, il tribunale di Palermo ha sentito l'ex capo dello Stato, il quale ha confermato di aver appreso dall'allora direttore del Sismi, Fulvio Martini, oggi scomparso, che «ad abbattere il Dc9, per mero errore, sarebbe stato un aereo dell'Aviazione Marina Francese decollato da una portaerei al largo del sud della Corsica». Cossiga ha precisato anche che quel caccia aveva in realtà come missione «l'abbattimento di un aereo che trasportava Gheddafi» e che il generale Giuseppe Santovito (direttore del Sismi prima di Martini) lo informò che i Servizi avevano salvato il leader libico da quell'at-



tentato. Di questa circostanza sarebbe stato informato anche Amato, che tuttavia, davanti al giudice di Palermo, ha negato precisando che «è vero però che negli ambienti che si occupavano della questione circolavano queste voci come, del resto, altre». Tuttavia fu proprio Amato nel 2000, in qualità di presidente del Consiglio, a tentare di spingere la Francia a rispondere a una dozzina di ro-

gatorie, promosse da Priore, dove si chiedevano informazioni in merito a quanto avevano registrato i radar francesi nel Mediterraneo, ai possibili velivoli decollati da Solenzara e sull'esatta posizione delle portaerei Clemenceau e Foch. Le parole di Cossiga e Amato sono tuttora oggetto anche di un'inchiesta della Procura di Roma (altro servizio, ndr). «L'unica verità scampata ai depistaggi - dichiara a

L'INCHIESTA/ INDAGA LA PROCURA DI ROMA

Il ruolo chiave delle rogatorie internazionali

A sentire le parole del senatore Francesco Cossiga, che nell'80 era presidente del Consiglio dei ministri, sembra scontato che quella notte sul basso Tirreno si consumò una battaglia aerea che vide, in prima linea, i caccia della Marina francese colpire l'aereo sbagliato nel posto giusto. Davano la caccia al Muammar Gheddafi (nella foto), che doveva essere lì, un po' più a Nord di Ustica, nel punto "Condor" delle carte, ma lì, in quel momento, c'era un altro aereo, il Dc9. Cossiga torna a parlare dell'affaire Ustica ventisette anni dopo quella notte, nel 2007, in un'intervista a Radio Rai. Scagiona Libia e Stati Uniti ma afferma di non poter dire, pur sapendolo, qual è il Paese alleato che «puntando male

un missile» colpì l'aereo di linea italiano. Lo dice un anno dopo, il 19 febbraio 2008, in un'intervista a Sky Tg24: «Furono i nostri servizi segreti che, quando io ero presidente della Repubblica, informarono l'allora sottosegretario Giuliano Amato e me che erano stati i francesi, con un aereo della Marina, a lanciare un missile. La tesi è che i francesi sapevano che sarebbe passato l'aereo di Gheddafi. La verità è che Gheddafi si salvò perché il Sismi, appresa l'informazione, lo informò quando lui era appena decollato e decise di tornare indietro». Sono queste le parole che hanno ispirato il nuovo filone investigativo che vede impegnati i pm romani, Maria Monteleone e Erminio Amelio, in una nuova in-

dagine che, di fatto, è la prosecuzione di quella condotta dal giudice istruttore Rosario Priore. Indagini mai chiuse, in quanto fu proprio Priore, con il non luogo a procedere per strage «perché ignoti gli autori del reato», a stralciare gli atti della procura. Oltre un anno fa Cossiga e Amato hanno ripetuto ai due magistrati le stesse cose e oggi quell'inchiesta va avanti attendendo gli esiti di alcune rogatorie internazionali che la procura di Roma avrebbe recentemente formalizzato.

F.Co.





Il Punto, Daniele Osnato, uno dei legali dei familiari delle vittime in causa a Palermo - è quella che l'aerovia civile percorsa dal Dc9, l'*Ambra 13*, fosse intersecata dall'aerovia militare francese *Delta Whisky 12*. Tale intersezione era meglio nota negli ambienti militari come punto *Condor*. C'era una situazione complessa: navi lanciamissili, caccia in assetto operativo non identificati. Dalla base francese di Solenzara, poi, decollarono diverse coppie di Mirage sino alle 22. Questo contesto altro non è che la realtà, chiara e semplice, che non può certamente essere più negata, tanto più da chi ha precisi obblighi verso i cittadini. Per chi, come i parenti delle vittime, - prosegue l'avvocato Osnato - è portatore di una speranza di "verità" si è sempre prospettato, da parte di chi la conosce, la sconsolante prospettiva della dimenticanza e del silenzio. Il "muro di gomma" è stato fatale per tutti, e tutti ne sono rimasti invischiati, mentitori e sinceri. L'unica differenza tra queste vittime e quelle rimaste in fondo al mare è che per i primi è stata concessa una scelta e che per i secondi la scelta, la *chance*, è stata negata. Perché di ciò si tratta ed è di ciò che tratta il processo civile avviato a Palermo. In questa sede i parenti chiedono un accertamento delle responsabilità di chi, come Istituzione, ha impedito di percorrere la via della verità. Si

LA VICENDA/ CRONOLOGIA DI UN MISTERO

Quasi 30 anni a caccia della verità

27 giugno 1980, ore 20,59. Scompare un Dc9 Itavia in volo tra Bologna e Palermo, con a bordo 77 passeggeri e 4 membri dell'equipaggio, s'inabissa a nord di Ustica. **16 marzo 1982.** La Commissione d'inchiesta ministeriale esclude il cedimento strutturale e la collisione con un altro velivolo, ma conclude che senza l'esame del relitto non è possibile stabilire se si sia trattato di un missile o di una bomba. **10 gennaio 1984.** Il pm Giorgio Santacroce della Procura di Roma formalizza l'inchiesta. **8 maggio 1987.** Viene recuperata la carcassa del Dc9. **16 marzo 1989.** Il collegio dei periti consegna una relazione in cui sostiene la tesi del missile lanciato da un caccia non identificato. **26 maggio 1990.** Due periti si dissociano e sostengono la tesi di una bomba a bordo. **23 luglio 1990.** L'inchiesta passa nelle mani del giudice istruttore Rosario Priore che nomina nuovi periti. **15 gennaio 1992.** Priore incrimina 13 alti ufficiali dell'Aeronautica Militare e li accusa di aver depistato le indagini. **27 giugno 1993.** Un esperto Usa, consulente dei familiari delle vittime, afferma che il Dc9 è stato colpito da un missile. **23 luglio 1994.** Per il nuovo collegio peritale è sostenibile che una bomba nella toilette abbia causato il disastro. Due periti sostengono anche l'ipotesi della "quasi collisione". **7 gennaio 1998.** Priore chiude l'inchiesta. **8 aprile 1999.** I pe-

riti concludono che l'incidente al Dc9 "è occorso a seguito di azione militare di intercettazione" nei confronti di un aereo nascosto sotto il Dc9. **31 agosto 1999.** Priore rinvia a giudizio i generali Lamberto Bartolucci, Zeno Tascio, Corrado Melillo e Franco Ferri per attentato contro gli organi costituzionali con l'aggravante dell'alto tradimento. **28 settembre 2000.** Si apre, davanti alla terza della Corte d'Assise di Roma, il processo. **30 aprile 2004.** La Corte d'Assise assolve da tutte le accuse i generali dell'Aeronautica. Per un capo di imputazione, nei confronti di Ferri e Bartolucci, riguardante le informazioni errate fornite al Governo sulla presenza di altri aerei, il reato è considerato prescritto in quanto derubricato. **15 dicembre 2005.** I giudici della Corte d'Assise d'Appello assolvono «perché il fatto non sussiste» Bartolucci e Ferri. **10 gennaio 2007.** La Cassazione assolve, per mancanza di prove, i due generali. **9 gennaio 2008.** Alcuni familiari delle vittime citano in giudizio a Palermo i ministeri della Difesa e dei Trasporti. **19 febbraio 2008.** Francesco Cossiga dichiara che fu un aereo della Marina francese a lanciare un missile contro il Dc9. Il Sismi, per Cossiga, informò anche Giuliano Amato. **21 giugno 2008.** La Procura di Roma riapre l'inchiesta sentendo come testimoni Cossiga e Amato. (da www.stragi80.it)

tratterà di chiarire che senz'altro questi ministeri si sono resi colpevoli di un concorso colposo in strage - conclude l'avvocato - che merita un esemplare risarcimento, anche se la vicenda non potrà certo trovare pace con il riconoscimento di un credito». A Palermo sono tuttora pendenti quattro procedimenti avviati dai parenti delle vittime e nel maggio 2007 lo stesso tribunale ha già condannato i due ministeri a risarcire 980mila euro a 15 eredi.

Riproduzione riservata ©

A Palermo sono tutt'ora pendenti quattro procedimenti promossi dai familiari delle vittime I ministeri della Difesa e dei Trasporti già condannati a risarcire 15 eredi