

LA NOSTRA STORIA, ANNO PER ANNO

Prima la strage, poi le balle

A Ustica scoppiò una bomba ma ci negano ancora la verità

→ Ci hanno raccontato la storia che il Dc9 si inabissò insieme alla vita di 81 persone perché fu abbattuto da un missile. Solo che i missili dell'epoca polverizzavano il bersaglio, e invece l'aereo fu ripescato in cinque pezzi. Vi racconto che cosa scoprii

Paolo Guzzanti

Quella di Ustica è una storia scritta su pagine bruciate della storia italiana. E non è bene parlarne come di una questione aperta, perché esiste una sorta di comitato di vigilantes della menzogna che campano di rendita sulla menzogna, e ne hanno fatto per così dire un logos, un marchio di fabbrica. Mettiamoci nelle braghe dei tempi, o come si dovrebbe dire, contestualizziamo perché quella di

Ustica è una faccenda, estremamente divisiva, perché divide chi ha mentito da chi ha detto il vero. E perché malgrado le sentenze – che rispettiamo e troviamo tuttavia molto o biettabili, per così dire, si tratta ancora di una strage senza autore, o con molti autori in circostanze in parte vere, in parte dubbie e per una gran parte figlie di ipotesi che poggiano su altre ipotesi.

Ciò che viene taciuto è che in quella strage così come nella successiva della Stazione di Bologna un mese più tardi, è in perfetta fun-

zione il “Lodo Moro” anche se Moro non c’entra, ovviamente, visto che il Presidente della Dc era già stato eliminato con una delle più sfacciate, mostruose e ben protette operazioni criminali e politiche della nostra triste Storia. Se fu un attentato con bomba a bordo, allora gli autori dell’attentato vanno certamente cercati nell’area islamica allora attivissima in Italia ed era l’area dell’Olp di Yasser Arafat, ma più che altro di un altro leader dell’organizzazione per la liberazione della Palestina, il dottor George Abbash, cristiano peraltro, e altri membri militari attivi per



esempio nell'Fplp.

Noi non sappiamo chi mise la bomba ma tutte le informazioni e le prove portano solo nella direzione della bomba e anche i pubblici ministeri dovettero ammettere che solo l'ipotesi della bomba soddisfaceva tutti gli indizi e le prove, ma è avvenuto che per un patto tacito e terribilmente operativo, non si dovesse in alcun modo ammettere che l'aereo fosse stato turato già con i suoi passeggeri da una bomba come probabile rappresaglia, già annunciata dai gruppi terroristici di allora. La tesi della bomba è stata derisa e criminalizzata anche perché l'aereo parti in ritardo e dunque "come potevano i terroristi sapere del ritardo?".

La pista ignorata

In quell'anno, ci fu anche l'eccidio della Stazione di Bologna. Zamberletti, allora capo della Protezione civile, disse che l'esplosione nei cieli della Sicilia fu l'avvertimento, e Bologna la punizione. La matrice palestinese era suffragata da vari indizi, ma non si indagò

Potevano e come: in mille modi. Per esempio, azionando un timer che si sarebbe avviato solo al decollo, oppure con un timer a pressione e altri tipi di innesco perfettamente aggiornati. Secondo l'onorevole Zamberletti che era allora capo della Protezione civile, Ustica fu l'avvertimento e Bologna fu la punizione. Molti sono gli indizi, ma nessuno ha voluto indagare in quella direzione, dunque, se non sono state cercate le prove allora reperibili, è ovvio che oggi sia impossibile trovarne. Ma tutta la vicenda di Ustica avvenne all'insegna del linciaggio del dissidente, della diffamazione del diverso parere, una compattezza sfacciata del pensiero unico e unificato. Colgo quindi l'occasione di que-

sti ricordi cronologici per tentare di spiegare meglio il disastro materiale e morale che passa sotto il nome convenzionale di Ustica.

La strage di Ustica del giugno 1980, avvenne quando il DC-9 della Compagnia Itavia, decollato con grande ritardo da Bologna e diretto a Palermo si inabissò per un evento improvviso (una bomba? Un missile? Un aereo che volava parallelamente a distanza cortissima?) nelle acque che circondano l'isola di Ustica. Morirono tutti, ma si disse subito che c'era qualcosa di unico, eccezionale e anzi inaudito in questo disastro e io allora ero un semplice cronista, anche piuttosto meticoloso. I lettori mi perdoneranno se cerco di ricordare a chi non ha vissuto quell'epoca, l'importanza sia emotiva che reale della guerra fredda. La guerra fredda interveniva anche in casi clamorosi di qualsiasi genere e in quegli anni si dava regolarmente la colpa agli americani. In subordine ai francesi. La domanda che quasi tutti si posero fu: come e perché gli americani hanno abbattuto l'aereo di Ustica? O in seconda battuta i francesi che erano molto presenti sullo scenario europeo di quegli anni con molte azioni segrete dei loro corpi speciali.

Poi, più tardi, riesaminai la questione sotto ogni aspetto anche come membro del Parlamento. E infine scrissi un libro che per metà è composto da documenti intitolato *Ustica verità svelata* per l'editore Bietti, libro ormai fuori commercio. Mi rendo conto che quanto sto per dire non è condiviso dalla maggior parte dei miei concittadini, i quali sono stati a mio parere intossicati con una azione crescente. E tenuti all'oscuro dei fatti reali. Non mi aspetto quindi di farmi molti nuovi amici raccontando dei fatti che considero molto importanti e totalmente trascurati.

Primo fatto: la strage di Ustica avviene un mese prima (33 giorni) di quella di Bologna. Che sia ipotizzabile una relazione? Risposta: mah.

Secondo elemento: che cosa fece di colpo cadere l'aereo che stava placidamente avvicinando all'aeroporto di Palermo Pun-

ta Raisi? Due le ipotesi più gettonate: missile, o bomba a bordo. Il DC9 della compagnia Itavia caduto a Ustica aveva una toilette nel centro della fila di sinistra (guardando verso la cabina di pilotaggio) e questo elemento avrà la sua importanza. Quanto all'ipotesi del missile, appresi che i missili aria-aria di quei tempi non colpivano il loro bersaglio come un ago può colpire un palloncino, ma quando i sensori rilevavano una determinata distanza col bersaglio, gli "esplodevano in faccia" con milioni di frammenti che polverizzavano il bersaglio. L'aereo di Ustica, che fu ritrovato sui fondali da una compagnia di recuperi sottomarini, era smembrato in cinque o sei grandi pezzi, ma non era stato mai investito da una miriade di schegge, né presentava un foro d'entrata.

Telefonai a un uomo chiave di quella tragedia: il colonnello dell'aeronautica Guglielmo Lippolis che era in forze presso la Protezione Civile. Bisogna ricordare che i corpi e i sedili restarono a galleggiare per molte ore e che l'*Espresso* pubblicò in copertina una raccapricciante foto in cui si vedevano tutti questi cadaveri galleggianti legati alla loro poltrona prima di inabissarsi.

Telefonai al colonnello, con cui in seguito parlai altre due volte e aveva la voce rotta dall'emozione: «Vede - mi disse - io vengo da un'altra tragedia: quella di un barcone carico di fuochi artificiali, esplosivo in acqua uccidendo tutti gli uomini dell'equipaggio. E siamo riusciti a ricostruire secondo le bruciature riportate dalle vittime le loro posizioni rispetto al punto dell'esplosione.

Qui è la stessa cosa: con l'elenco dei passeggeri e i loro sedili abbiamo subito trovato quelli che erano più vicini al fornello dell'esplosione e poi le bruciature sono



sempre meno intense. È un lavoro terribilmente triste - concluse Lippolis - ma il risultato è inequivocabile: questo aereo è stato danneggiato e fatto inabissare da una bomba situata esattamente dietro il pannello della toilette». Gli chiesi se avrebbe testimoniato portando in tribunale questa sua verifica diretta sui cadaveri del DC9

di Ustica e lui mi assicurò che l'avrebbe fatto immediatamente.

Quando ci riparlammo il processo volgeva al termine con i protagonisti divisi in molti partiti: quello del missile, della bomba del quasi-contatto, dello scontro frontale in aria. Erano stati creati due scenari del tutto immaginari ma molto utili per il wargame processuale: fu inventata di sana pianta la storia secondo cui Muammar Gheddafi, il dittatore libico, viaggiasse su un mig di ritorno da un Paese dell'Est e che dei caccia americani, o forse francesi, tentarono di abbatterlo, e che il pilota libico trovandosi a portata del DC9 Itavia ebbe la bella idea di mettersi sotto la pancia dell'aereo il quale si sarebbe preso un missile destinato a Gheddafi, nell'omertà generale.

Il secondo scenario è quello del wargame: nel corso di una esercitazione elettronica, in parte simulata e in parte vera, operata dalla nostra aeronautica militare, ops, parte un missile vero che abbatte il DC9.

Richiamai dunque Lippolis e gli chiesi se avesse testimoniato: «Sì, mi hanno chiamato a testimoniare ma mi hanno impedito di raccontare ciò che avevo visto e controllato di persona e mi fu ingiunto di rispondere esattamente alle domande che mi venivano fatte, ed erano domande di dettaglio che non avevano nulla a che vedere con la mia posizione di testimone».

La testimonianza di Lippolis dimostrava senza dubbio che il DC9 fosse esploso per una bom-

ba a bordo e che i pubblici ministeri pian piano se ne convinsero, ma c'era un problema. Il problema era il necessario risarcimento alle famiglie delle vittime che non fossero quei quattro soldi dell'assicurazione. Ci voleva un colpevole, un escape goat, un capro espiatorio che ponesse sul banco dei condannati uomini dello Stato affinché lo Stato potesse risarcire in modo adeguato le vittime e le loro famiglie.

L'aereo fu tirato su a pezzi dal fondo del mare dove un sottomarino francese addetto a questo genere di ricerche ritrovò quasi tutti i pezzi, salvo l'estremità della coda. Come li trovò? Attraverso la facile soluzione di un problema fisico: se prendete un aereo che vola a quella velocità secondo quella traiettoria e un oggetto esplosivo lo disarticola nelle sue giunture, considerata velocità, massa e forma, dove finiranno i pezzi? Qui, là, e laggiù. E il sottomarino trovò tutto e il caso fu risolto: il disgraziato aereo è tornato in un hangar a grandi pezzi separati, ma non c'è alcuna traccia di missile. Il pannello che fu colpito dall'esplosione manca, probabilmente disintegrato. Il segreto di Stato copre la tremenda bugia e quando fu chiesto al governo Conte di dar prova di amore per la verità, il segreto fu confermato.

E poi c'è la vicenda del fisico inglese Mark Taylor che è uno dei massimi esperti di attentati aerei celebre anche per aver risolto il caso dell'aereo caduto nei cieli di Lockerbie dopo l'esplosione di una bomba a bordo messa da agenti libici, cosa che costrinse Gheddafi a risarcire le famiglie delle vittime. A Taylor che spiegava per filo e per segno, dopo aver analizzato tutti i materiali, in che modo una bomba esplosa nella toilette avesse fatto collassare la struttura dell'aereo, fu opposta una obiezione stupidamente diabolica, che sentiamo puntualmente recitata con fiero cipiglio in televisione, e cioè che il sedile del gabinetto era intatto. Come può restare intatta una tavoletta del gabinetto se a pochi metri scoppia una bomba? Taylor rispose che è possibilissimo perché l'energia esplosiva non investiva la tavoletta nella sua traiettoria

energetica e persino nei più feroci bombardamenti ci sono oggetti che si trovano in una posizione immune dalle contorsioni.

Taylor fu letteralmente cacciato dal tribunale, con ignominia. Lo ritrovai nell'aula magna del Cnr davanti a una enorme lavagna a spiegare la strage di Ustica causata da una bomba con tutte le coordinate e anche il materiale chimico trovato nella toilette dell'aereo, fibra per fibra, grado per grado, secondo per secondo, equazioni e un tormentato borbottare in inglese alla sola presenza di alcuni giornalisti specialisti di aeronautica e io soltanto che avevo seguito la sua triste vicenda e quella del nostro ingannato Paese, a proposito di patriottismo.

Il depistaggio

**Quando telefonai
al colonnello
dell'aeronautica
Guglielmo Lippolis,
che si occupò delle
operazioni di recupero,
il militare fu chiaro:
"L'aereo è stato
abbattuto da una
bomba". Ma al processo
gli impedirono
di testimoniare**