

[Transcript] Daily Five / Parliamo di Ustica. Incidente ferroviario, cosa sappiamo. Si parla ancora di Superbonus. Putin e Erdogan e l'accordo sul grano

E lunedì 4 settembre e oggi siti di informazione aprono un po' in ordine spazio. Il Corriere.it punta in apertura sul superbonus, il sole è 24 ore apre sul colloquio, lo vedremo tra il presidente Russo Putin e il presidente turco Erdogan per riprendere l'accordo sul grano. Il fatto quotidiano come spesso accade da priorità al tema della giustizia, accusando in particolare il ministro Carlo Nordio di non aver fatto ancora nulla per ridurre i tempi dei processi come aveva promesso, la stampa invece resta sull'incidente ferroviario di brandizzo costato alla vita, come sapete, a 5 operai. Insomma, come si può desumere da questa diversità di aperture? Oggi non c'è sui siti e giornali quella notizia tra inante che solitamente accomuna le aperture di tutti i siti. In questo non è da meno repubblica che sceglie di insistere su una non-notizia, se così vogliamo chiamarla, che però nel weekend appena passato è diventato un po' per paradosso il principale tema di discussione, ovvero le dichiarazioni rilasciate proprio a Repubblica dall'ex presidente del Consiglio Giuliano Amato sulla strage di Ustica. In quell'intervista Amato ha sostanzialmente detto che l'aereo precipitato nel martirreno vicino Ustica, il 27 giugno di 43 anni fa, con 81 persone a bordo, non cade per un cedimento strutturale o per un attentato, ma cade perché ha battuto per errore da un missile lanciato da un aereo francese. La versione più credibile ha detto Amato in quell'intervista e quella della responsabilità dell'aeronautica francese con la complicità degli americani e di chi partecipò alla guerra aerea nei nostri cieli la sera di quel 27 giugno. Si voleva fare la pelle a Gaddafi, in volo su un mig della sua aviazione, e il piano prevedeva di simulare un'esercitazione della NATO con molte aerei in azione, esercitazione nel corso della quale sarebbe dovuto partire poi un missile contro il leader libico. L'esercitazione era messa in scena, avrebbe permesso di spacciare l'attentato come incidente involontario, il leader libico però sfuggì alla trappola perché avvertito da Craxi. Adesso ha concluso Amato l'eliseo, ovvero la Francia, può lavare l'onta che pesa su Parigi. Ora perché ho definito queste dichiarazioni di Amato una non notizia? Perché in realtà queste parole di Amato non raccontano di nuovo nulla che già non si dica da decenni sulla strage di Ustica. Su quella tragedia non esiste ancora una verità univo, cacchiare e netta accettata da tutti. Ci sono sentenze che parlano di una bomba esplosa a bordo e ci sono sentenze come quella civile che invece conferma la tesi dell'abbattimento per errore fatto da un aereo militare. Cioè in pratica un aereo che avrebbe dovuto colpire quello con a bordo, Gaddafi invece colpì il 19. Nelle ore immediatamente successive a quell'intervista, a quello dell'altro ieri, il dibattito si è articolato soprattutto sulla tempistica scelta da Amato. Insomma perché uno del peso di Giuliano Amato, un ex-premier, un ex-presidente della Corte Costituzionale, riapre una simile ferita in quel modo tirando in ballo un'altra nazione, ovvero la Francia, senza avere nulla di nuovo per le mani, perché in effetti è lo stesso Amato ad aver ammesso di non avere nessun elemento di novità ma di aver parlato semplicemente perché ormai è passato tanto tempo, i familiari delle vittime stanno invecchiando e insomma meritano di conoscere la verità. Questa motivazione non ha in realtà convinto politici e giornali di destra secondo i quali invece Amato avrebbe fatto questa uscita semplicemente per mettere in difficoltà il governo Meloni andando a inasprire i rapporti già tesi, già difficili, con la Francia. Però sulla strage di Ustica, come stanno effettivamente le cose? La tesi riesumata da Giuliano Amato ha un qualche fondamento. In realtà rispondere a queste domande oggi è impossibile, il punto infatti è proprio questo, il punto è che

[Transcript] Daily Five / Parliamo di Ustica. Incidente ferroviario, cosa sappiamo. Si parla ancora di Superbonus. Putin e Erdogan e l'accordo sul grano

noi non abbiamo moltissime risposte alle tantissime domande, però può essere utile, questo diciamo come informazione generale per tutti noi, una generale ricostruzione della vicenda per sapere poi bene di che cosa stiamo parlando. In questi giorni se ne trovano tantissime sui giornali e sui siti di informazione, vi leggo allora alcuni passaggi della ricostruzione pubblicata dal sito di Rai News afferma di Giuseppe Asta e Antonio Bonanata che a mio giudizio e sia esattiva sia dettagliata. Ripeto, ve ne leggerò alcuni passaggi, se vi interessa l'articolo per intero lo trovate nel link che vi metteremo in descrizione nella puntata di oggi. Guarda cos'è? Sono le 20.59 del 27 giugno 1980, 43 anni fa e a pronunciare queste parole, guarda cos'è, è uno dei due piloti di un 19 di una compagnia aerea che non esiste più, l'Itavia. Il volo è decollato meno di un'ora prima da Bologna ed è diretto a Palermo, a ripulire l'audio della scatola nera per distinguere queste parole, è stata a Rai News 24 in un'inchiesta di due anni fa afferma di Pino fino a Chiaro. Guarda cos'è, pochi stanti dopo il 19 precipita in mare a largo dell'isola di Ustica, muoiono tutti equipaggio e passeggeri, 81 persone, tre settimane più tardi sull'appennino Calabro, vengono ritrovati i resti di un aereo militare libico, un MiG-23. Il pomeriggio seguente alla redazione romana del Corriere della Sera arriva una telefonata da qualcuno che si accredita come componente dei nuclei armati rivoluzionari in AR, una delle principali organizzazioni neo-fasciste attive ai tempi in Italia, dice che sull'aereo c'era un loro camerata, portava con sé un ordigno che è esploso per sbaglio, tutto falso come sarà poi dimostrato e il primo depistaggio. In parallelo iniziano le indagini della magistratura e quelle di una commissione di inchiesta del Ministero dei Trasporti. Nella relazione di quest'ultima, il 16 marzo 1982, si conclude che non è possibile stabilire se sia stato un Missile o una bomba, si esclude al contempo l'ipotesi del cedimento strutturale. Il 6 maggio 1988 arriva una telefonata anonima indiretta alla trasmissione di Ray 3, telefono giallo condotta da Corrado Aujas. Poco prima in studio si era parlato di un buco di alcuni minuti nelle tracce della stazione radar di Marzalla. L'uomo al telefono si qualifica come avviere in servizio a Marzalla la sera dell'evento della sciagura del 2019 e di quei tracciati dice, noi le abbiamo visti perfettamente soltanto che il giorno dopo il maresciallo responsabile del servizio ci disse praticamente di farcili affari nostri e di non avere più seguito in quella vicenda. La verità è questa, ci fu ordinato di starci zitti. Alla trasmissione di Aujas partecipava anche Giuliano Amato. Intanto il recupero del relitto porta alla luce evidenze tali da rendere impossibile che si sia trattato di una bomba, molti obblò sono integri, con un'esplosione dall'interno sarebbero dovuti andare tutti infrantumi. Il V.C. è l'astiva, i due luoghi dove secondo le tesi avanzate dall'aeronautica militare italiana sarebbe stato piazzato l'ordigno, non presentano segni compatibili con un'esplosione dall'interno. A queste evidenze si aggiunge poi il fatto che l'aereo decollò con quasi due ore di ritardo e per un ipotetico attentatore sarebbe stato quanto meno complicato tenerne conto programmando un timer. Ciò nonostante la tesi della bomba sopravvive a lungo nel 1994 a sostenerla è un collegio internazionale di esperti incaricato dal giudice struttore rosario priore. Gli sviluppi dell'inchiesta romana andranno però in direzione di un nuovo scenario, evidenziando nel 1997 la presenza di aerei militari quella sera nei celli sopraustica. Qui i due giornalisti riprendono un attimo la parola, passano in rassegna agli strani suicidi e gli incidenti mortali che fin dai primi anni successivi alla strage sono stati o meglio sono costati la vita a funzionari, militari, piloti direttamente o indirettamente coinvolti in questa drammatica vicenda. Sono tantissimi questi strani suicidi, vi leggo solo il primo.

[Transcript] Daily Five / Parliamo di Ustica. Incidente ferroviario, cosa sappiamo. Si parla ancora di Superbonus. Putin e Erdogan e l'accordo sul grano

Il maresciallo Mario Alberto Dettori in servizio alla sera del 27 giugno 1980 presso il radar di poggio ballone a grosseto aveva visto passare il belivolo sul tracciato, fu trovato impiccato in modo innaturale, come sottolinearono gli inquirenti, il 31 marzo 1987, in base a quello che poi raccontò

la vedova Dettori dopo la sera del disastro, cambiò completamente, era preoccupato e in preda a manie di persecuzione rovistava in casa la ricerca di microspie e si lasciò sfuggire testuali parole. Sono molto scosso, qui è successo un casino, qui vanno tutti in galera. A settembre 2000 vanno a processo 4 generali dell'aeronautica, accusati di concorso in alto tradimento mediante attentato continuato contro gli organi costituzionali in relazione ai dei pistaggi dell'indagine.

Sette anni e tre gradi di giudizio dopo i generali saranno tutti assolti e le altre posizioni prescritte.

Nel 2008 i familiari delle vittime citano in sede civile i ministeri della difesa e dei trasporti per le omissioni e le negligenze che avrebbero ostacolato la ricostruzione giudicare dei fatti è lo stesso anno l'ex capo dello Stato Francesco Cossiga che all'epoca dei fatti era presidente del Consiglio in diverse dichiarazioni a organi di stampa afferma che Giuliano Amato, allora sottosegretario, mi disse che erano stati francesi ad abbattere l'aereo di Ustica. I due verranno sentiti dalla Procura di Roma che deciderà di riaprire l'inchiesta, non è chiaro cosa abbia spinto Cossiga a cambiare versione dopo anni passati a parlare di cedimento strutturale e di normale incidente aereo. Il 12 settembre 2011 termina il processo civile contro i ministeri della difesa e dei trasporti con la condanna confermata negli anni successivi della cassazione a risarcire oltre 100 milioni ai parenti delle vittime. Tutti gli elementi considerati, scrive la giudice Paola Proto Pisani nelle sue motivazioni, consentono di ritenere provato che l'incidente si sia verificato a causa di un intercettamento, realizzato da parte di due caccia, di un velivolo militare precedentemente nascosto sinell'ascia del XIX, al fine di non essere rilevato dai radar quale diretta conseguenza dell'esplosione di un mistre lanciato dagli aerei inseguitori contro l'aereo nascosto oppure di una qualsiasi collisione verificata si tra l'aereo nascosto e il XIX.

Il 20 aprile 2014 l'allora Presidente del Consiglio Matteo Renzi annuncia l'avvio della desecretazione dei documenti in possesso dello Stato sulle stragi, eustica e compresa. Il 20 dicembre 2017 il Corriere della Serra e la trasmissione di la Sette Atlantide riportano la testimonianza di Brian Sandlin che all'epoca dei fatti era marinaglio sulla porta aerea americana Saratoga. Quella Serra afferma, assistette dalla plancia della nave ancora vicino al Golfo di Napoli, a rientro di due caccia fantom disarmati scarichi sarebbero serviti ad abbattere altrettanti miglibici, come quello ritrovato in Rottami sulla Silla, in volo proprio lungo la traiettoria aerea del XIX.

Quella Serra racconta l'ex marinaglio, ci hanno detto che avevamo abbattuto due miglibici, era quella

la ragione per cui siamo salpati mettere alla prova la Libbia. Guarda cos'è, concludono Giuseppe Asta e Antonio Bonanata nella loro ricostruzione, era un missile o un aereo da guerra. 43 anni dopo i fatti la storiografia non ha più dubbi, nonostante alcuni militari uomini politici restino attaccati alla tesi della bomba, sconfessata in più sedi. La giustizia italiana è riuscita a metterlo nero su bianco solo in una sentenza civile passata in giudicato, chissà se si potrà mai assistere anche a un processo penale.

Sottotitoli e revisione a cura di QTSS