

LA STRAGE - La sentenza della Corte d'Appello confermata dalla Cassazione - ha condannato lo Stato a risarcire le vittime

Palermo, i giudici: scenari di guerra attorno al Dc 9 abbattuto a Ustica

«Inverosimile che ad esplodere sia stata una bomba provata la bomba del missile»

Un'isola diroccata che vola sulle il mare di Sicilia. A Scarpone di Capriata affonda l'elicottero al momento delle vittime aerea ha rovesciato.

Sandra Pignatelli

Una lunga serie di azioni... l'isola diroccata che vola sulle il mare di Sicilia. A Scarpone di Capriata affonda l'elicottero al momento delle vittime aerea ha rovesciato.

Un'isola diroccata che vola sulle il mare di Sicilia. A Scarpone di Capriata affonda l'elicottero al momento delle vittime aerea ha rovesciato.



Il relitto del Dc 9 ricostruito nell'hangar dell'aeroporto dell'Aviazione militare di Pratica di Mare

L'arresto di alcuni uomini da parte di un giudice in relazione alla tragedia dell'aereo ad opera della scogliera Ustica e al dirottamento di un aereo di linea... l'ufficio direzione di Pratica di Mare, ricostruito nelle sale in questi giorni.

IL RETROSCENA - L'ex capomafia di Altofonte raccontò nel 1993 quanto aveva appreso mentre si trovava in carcere

Il pentito Di Carlo: uno 007 arabo mi svelò cosa accadde

Stefano Marfisi

Una lunga serie di azioni... l'isola diroccata che vola sulle il mare di Sicilia. A Scarpone di Capriata affonda l'elicottero al momento delle vittime aerea ha rovesciato.

Un'isola diroccata che vola sulle il mare di Sicilia. A Scarpone di Capriata affonda l'elicottero al momento delle vittime aerea ha rovesciato.



Il giudice

Una lunga serie di azioni... l'isola diroccata che vola sulle il mare di Sicilia. A Scarpone di Capriata affonda l'elicottero al momento delle vittime aerea ha rovesciato.

SPROVAMENTE INTERVISTATE
DI SICILIA
MAGGIO 2013

EVE

izzazione
uole
e dei presidi

na riorganizzazio-
le scolastica come
pionieristica all'in-
quale gli studenti
derati numerosi. Il
l'Associazione na-
ssidi in Sicilia si
naniera molto criti-
che procedure av-
legione e sui tempi
programmare ac-
di istituti. L'Anp
«Il dimensiona-
rele scolastica per
anno si limiti alla
re delle istituzioni
sottodimensiona-
»

ITTORE ETNEO
ciò il racket
ente
lonato

stati lasciati soli
Siamo totalmente
Il presidente del-
ocetta è l'unica per-
suo dare una mano
e lui ha combattuto
a parlare è Rosario
renditore vitivini-
giolosa che ha de-
acket e che ora è al
to di sciopero della
rete per denuncia-
lono da parte dello

ALI
arma contro
statale
nborsi

arma boccia la nu-
di accordo sul siste-
nerazione delle far-
ntata nelle settima-
Il ministero della Sa-
to disattende l'inte-
6 ottobre 2012 all'Ai-
ente sostenuto dai

LIA
o eletto
nte
la Giovani

glio Regionale del-
ha eletto Maurizio
nsigliere comunale
fel Cantiere popola-
ite Regionale della
vani Amministrato-

RO SPINELLI
giudizio

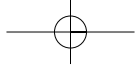


USTICA, LA VERITÀ in CONFESSABILE

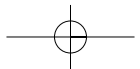
DALL'ESPLOSIONE DEL DC9 ITAVIA ALLA SENTENZA DEL 2013 NELLE PAGINE DEI GIORNALI SICILIANI

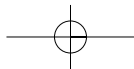
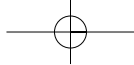
Strage di Ustica, fu un missile... DALL'ESPLOSIONE DEL DC9 ITAVIA ALLA SENTENZA DEL 2013 NELLE PAGINE DEI GIORNALI SICILIANI





ASSEMBLEA REGIONALE SICILIANA
BIBLIOTECA E ARCHIVIO STORICO





USTICA, LA VERITÀ **in**CONFESSABILE

**DALL'ESPLOSIONE DEL DC9 ITAVIA ALLA SENTENZA DEL 2013
NELLE PAGINE DEI GIORNALI SICILIANI**

Palermo, 13 giugno - 15 luglio 2013
Palazzo Reale - Loggiato del piano parlamentare



ASSEMBLEA REGIONALE SICILIANA
BIBLIOTECA E ARCHIVIO STORICO

USTICA, LA VERITÀ in CONFESSABILE
DALL'ESPLOSIONE DEL DC9 ITAVIA ALLA SENTENZA
DEL 2013 NELLE PAGINE DEI GIORNALI SICILIANI

PROGETTO CURATO DALLA BIBLIOTECA
 DELL'ASSEMBLEA REGIONALE SICILIANA

Consiglio di Presidenza

On. Giovanni Ardizzone, Presidente
 On. Antonio Venturino, Vice Presidente Vicario
 On. Salvatore Domenico Pogliese, Vice Presidente
 On. Francesco Rinaldi, Deputato Questore
 On. Paolo Ruggirello, Deputato Questore
 On. Salvatore Antonino Oddo, Deputato Questore
 On. Anthony Emanuele Barbagallo, Deputato Segretario
 On. Orazio Ragusa, Deputato Segretario
 On. Cataldo Fiorenza, Deputato Segretario
 On. Salvatore Cascio, Deputato Segretario
 On. Annunziata Luisa Lantieri, Deputato Segretario
 On. Salvatore Lo Giudice, Deputato Segretario

Commissione di vigilanza sulla Biblioteca

On. Marika Cirone Di Marco
 On. Giambattista Coltraro
 On. Valentina Zafarana

Comitato scientifico

Daria Bonfietti, Presidente dell'Associazione parenti
 delle vittime della strage di Ustica
 Anthony De Lisi, Consulente giuridico del Presidente
 dell'ARS
 Rosario Priore, Magistrato
 Andrea Purgatori, Giornalista
 Antonio Purpura, Direttore del Servizio della Biblioteca e
 dell'Archivio Storico dell'ARS

Segretario generale
 Giovanni Tomasello

Vicesegretario generale dell'Area istituzionale
 Mario Di Piazza

Capo di Gabinetto
 Sebastiano Di Bella

Mostra e catalogo a cura di

Arianna Gerardi, Capo dell'Ufficio Biblioteca e Archivio
 storico dell'ARS
 Giovanna Mazzei, Biblioteca ARS
 Sara Rabito, Archivio storico ARS
 Cinzia Consoli, Biblioteca ARS
 Angelo Marino, Biblioteca ARS
 Giulia Valenti, Biblioteca ARS
 Salvo Costa, Biblioteca ARS
 Clelia Burlon, Biblioteca ARS

Progettazione e allestimento
 Monica Modica, Architetto

Progetto grafico
 Giancarlo Salerno

Fotografie
 Giuseppe De Michele, Servizio Informatica ARS

Stampa
 Officine tipografiche Aiello & Provenzano, Bagheria (PA)
 Euprint Service, Palermo

Ringraziamenti
 Per il prestito degli espositori:
 Fondazione Ignazio Buttitta

Per la collaborazione:
 Lelio Cusimano, Direttore della Fondazione Federico II
 Francesco Aiello, Direttore Servizio di Questura e del
 Provveditorato dell'ARS
 Gaetano Savona, Direttore Servizio Informatica dell'ARS
 Cosimo Alessi, Ufficio del Cerimoniale dell'ARS
 Aldo Catalano, Andrea Causa, Paolo Pianpiano, Alberto
 Puglisi assistenti parlamentari dell'ARS

Il catalogo è stato realizzato con carta Fedrigoni
 certificata FSC Mixed source COC-000010

Copyright © 2013
 Assemblea Regionale Siciliana
www.ars.sicilia.it

Ustica, la verità inconfessabile: dall'esplosione del DC9 Itavia alla sentenza del
 2013 nelle pagine dei giornali siciliani : 13 giugno - 15 luglio 2013 Palazzo Reale,
 Loggiato del piano parlamentare. - Palermo : ARS, Assemblea regionale siciliana,
 Biblioteca e archivio storico, 2013.

1. Incidenti aerei - Ustica <isola> - 1980 - Cronache giornalistiche - Sicilia -
 1980-2013 - Cataloghi di esposizioni.

363.1246509458233 CDD-22 SBN PaI0258704

CIP - Biblioteca centrale della Regione siciliana "Alberto Bombace"



ASSEMBLEA REGIONALE SICILIANA



fondazione ignazio buttitta

INDICE

Presentazioni

On. Giovanni Ardizzone	7
On. Marika Cirone Di Marco	9
Giovanni Tomasello	11
Antonio Purpura	13

La verità acclarata	15
Daria Bonfietti	

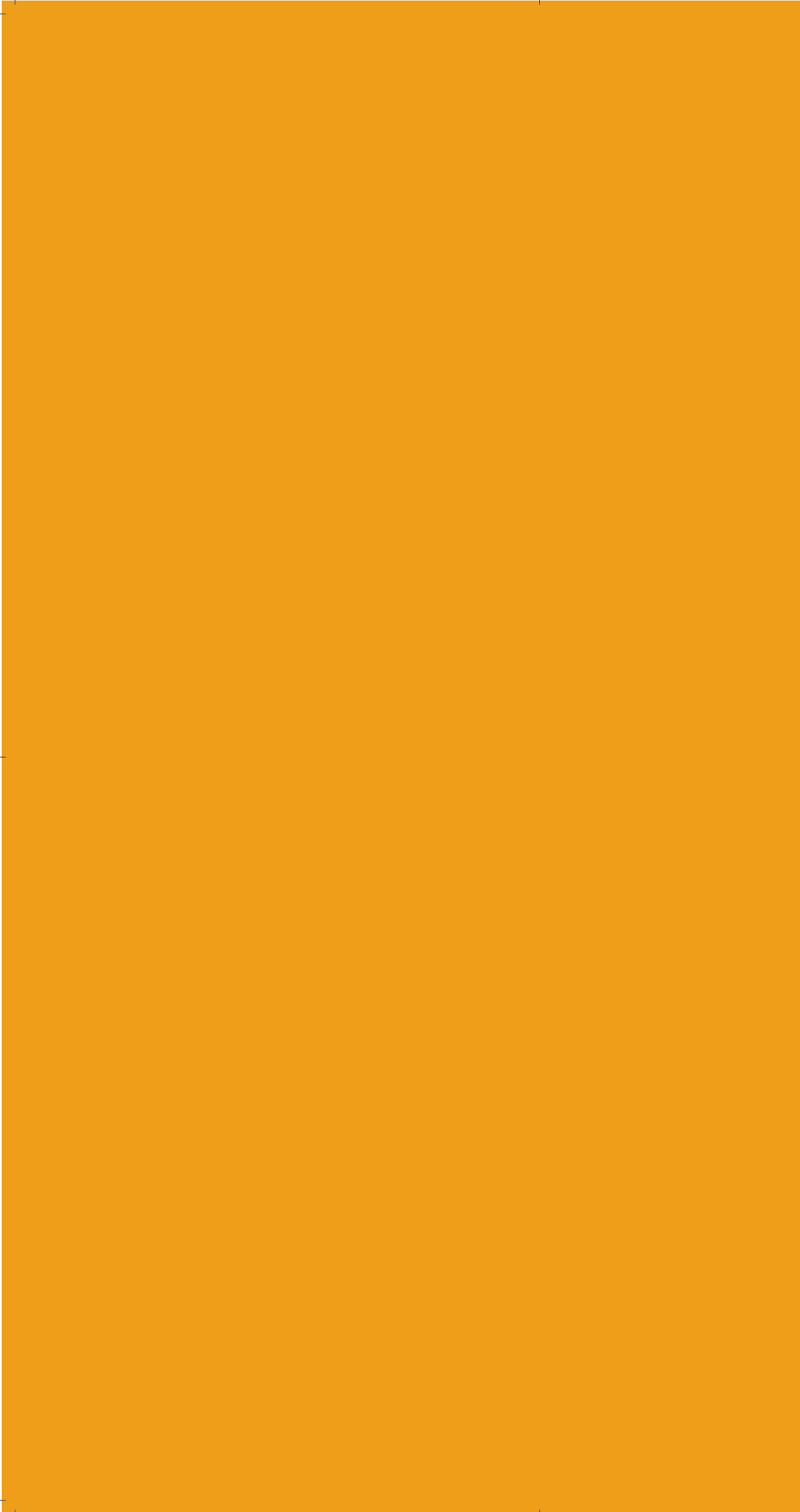
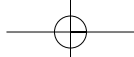
Il ricatto <i>inconfessabile</i>	17
Andrea Purgatori	

Cronache di una strage	19
-------------------------------	----

Storie e memorie	39
-------------------------	----

Il diritto alla verità	65
-------------------------------	----

I segreti i diaframmi la verità	89
Rosario Priore	



Il 27 giugno del 1980 è stata scritta una delle pagine più tristi della storia del nostro Paese. Sono già trascorsi trentatré anni da quella tragica notte, quando il DC9 si abissò misteriosamente nel mare di Ustica, ma abbiamo il dovere di ricordarci... di ricordare. Anche se si tratta di una verità dolorosa, c'è il bisogno di non dimenticare quegli ignari 81 passeggeri, che hanno pagato con la vita, da innocenti. E per farlo vogliamo ripartire, per la prima volta, da qui, dalla Sicilia. Con una commemorazione che serva a trasmettere alle future generazioni una pagina di storia (triste), ma sempre storia della nostra bella Italia (nonostante tutto). Abbiamo il dovere di farlo per testimoniare un impegno per la ricerca di quella verità che, in qualche modo, serva a lenire una ferita, ma anche a dare giustizia alle vittime e restituire dignità allo Stato italiano.

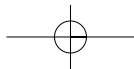
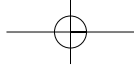
Ritengo, per questo motivo, che sia indispensabile che tutte le Istituzioni facciano un sforzo per giungere, dopo lunghi anni di indagini, che purtroppo non hanno ancora consentito di individuare i colpevoli, a una ricostruzione fedele di cosa accadde veramente quella notte.

Ricordo ancora l'emozione, qualche mese fa, in occasione della mia visita a Bologna al Museo per la memoria di Ustica, allestito grazie al cuore, al coraggio e alla determinazione della Presidente dell'Associazione parenti delle vittime della strage, la senatrice Daria Bonfietti. Un momento toccante, in un luogo suggestivo, che ti porta indietro con la mente a quel drammatico 27 giugno.

Così come sono certo avverrà, qui a Palermo, per la mostra con le pagine dei quotidiani di quei giorni, con la cronaca, i racconti dell'attesa straziante dei parenti all'aeroporto di Punta Raisi, gli interrogativi di quella tragedia. Un'iniziativa che vuole contribuire a onorare le vittime innocenti, ma anche ad accrescere la partecipazione collettiva al ricordo di un disastro che, nonostante i tanti anni trascorsi, resta ancora vivo nella coscienza del Paese.

Il Parlamento regionale siciliano, tra i più antichi e prestigiosi della storia, non intende sottrarsi a questo dovere morale e per questo motivo ringrazio la Presidente della Camera dei deputati, Laura Boldrini e la Presidente dell'Assemblea legislativa dell'Emilia Romagna, Palma Costi, oltre naturalmente la senatrice Bonfietti, per la fattiva e appassionata collaborazione alla realizzazione dell'iniziativa.

GIOVANNI ARDIZZONE
Presidente dell'Assemblea Regionale Siciliana



Riguardando le pagine ingiallite degli articoli dei giornali siciliani dedicati alla strage di Ustica, raccolti nell'imponente preziosa emeroteca dell'Assemblea Regionale Siciliana, il ricordo di ciascuno degli 81 passeggeri riaffiora con prepotenza alla mente e lascia senza fiato.

Dalle interviste rilasciate dai parenti riemergono squarci di vita, profili, notizie sulle vittime; così l'elenco degli scomparsi, pubblicato nei giorni successivi alla strage talvolta privo dei nomi di battesimo, si fa più dolente e colma di stupore.

64 adulti, 11 bambini, 2 neonati attendono da trentatré anni che lo Stato li ricomprenda paternamente, dopo averli disconosciuti, e lo faccia assumendo in toto le sue responsabilità, riconoscendo loro il diritto ad una giustizia giusta.

Di verità e giustizia, completa - definitiva - pacificatrice, avanzano domanda reiterata - paziente - ineludibile, le vittime e i loro familiari; chiedono che quel tratto di mare, che ha inghiottito il DC9 Itavia con il suo carico di vite, compreso fra le coordinate 39°49' nord e 12°55' est, a 66 miglia a nord dell'isola di Ustica, territorio di Sicilia, territorio d'Italia, torni trasparente e non copra più silenzi, ritardi, complicità accumulatisi in anni di opacità istituzionali.

La loro è una richiesta protratta - tenace - sostenuta da sentimenti di amore e compassione ma che rivela, occorre sottolinearlo, anche fiducia nelle istituzioni, attestata dall'inesauribile attività dell'Associazione parenti delle vittime della strage di Ustica. Le parole dette e le attività intraprese sono finalizzate a far luce sulle responsabilità ormai palesi di pezzi dello Stato, altresì ambiscono a liberare l'idea di Stato dall'incombenza del buio della menzogna e delle mezze verità.

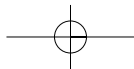
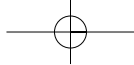
A 33 anni di distanza, un tempo infinito che non lenisce il dolore della perdita, nonostante il precisarsi sempre più nitido e rigoroso di inchieste e sentenze giudiziarie, resta in campo, per intero, il tema della dignità nazionale, cui richiama con ostinata lucidità la senatrice Bonfietti.

Il suo appello è, oggi, anche il nostro: oggi, in questo scorcio di 2013, recuperando un colpevole ritardo, altrettanto forte sentiamo l'esigenza di sottolineare la tutela della nostra dignità, della dignità regionale ferita dalla scomparsa dei suoi cittadini. Nasce da questa ritrovata consapevolezza la decisione di coltivare la ricerca della verità sulla strage di Ustica affiancando solidalmente le famiglie delle vittime. Lo testimoniamo ora, con la Mostra di articoli tratti dalle più importanti testate giornalistiche isolane, alcune delle quali come *L'Ora* e *Il Diario* ormai definitivamente chiuse, Mostra che mi auguro possa trasferire ai visitatori la stessa emozione e lo stesso spirito di condivisione che pagina dopo pagina hanno trasmesso a me.

Sento il dovere di porgere il mio personale riconoscente ringraziamento al Presidente dell'ARS, alla cui intuizione politico-istituzionale e sensibile volontà si deve l'iniziativa.

Un particolare grato pensiero va ai colleghi deputati della Commissione per la vigilanza sulla Biblioteca e sull'Archivio storico dell'ARS, che hanno garantito una attenta partecipe collaborazione progettuale, e uno specialissimo grazie, non formale, al personale della Biblioteca che con il suo generoso puntuale insostituibile impegno ha reso possibile la realizzazione dell'evento.

MARIKA CIRONE DI MARCO
Commissione per la vigilanza sulla Biblioteca
dell'Assemblea Regionale Siciliana



Con la mostra *USTICA, LA VERITÀ inCONFESSABILE* l'Assemblea Regionale Siciliana intende porre l'attenzione sui 33 anni alla ricerca della verità di uno degli avvenimenti più oscuri della storia dell'Italia repubblicana, il disastro aereo del 27 giugno 1980, in cui persero la vita al largo dell'isola siciliana tutti i passeggeri dell'aereo di linea Bologna-Palermo.

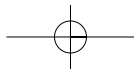
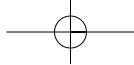
L'esposizione, allestita nel loggiato del piano parlamentare del Palazzo Reale, di pagine di quotidiani appartenenti al patrimonio della Biblioteca dell'ARS, si propone di ripercorrere le cronache dei primi giorni della strage, la testimonianza dei familiari delle vittime e alcuni momenti della complessa vicenda giudiziaria, attorno ai temi della memoria e della ricerca della verità.

L'iniziativa, fortemente voluta dal Presidente Giovanni Ardizzone, e realizzata con la direzione della Commissione per la vigilanza sulla Biblioteca, si inserisce nel solco di quelle già intraprese negli ultimi anni dal Servizio della Biblioteca e dell'Archivio storico al fine di accrescere il ruolo di promozione culturale dell'Istituzione parlamentare. In questa sede basta ricordare le mostre *Mai rassegnati! Da Portella a via D'Amelio: la Sicilia che si è ribellata alla mafia*, organizzata nel 2012 in occasione del ventennale delle stragi, e *150 anni: unità e autonomia. Il Risorgimento dalla Sicilia* organizzata nel 2011 per celebrare l'anniversario dell'unificazione.

Con queste e altre iniziative - quali l'apertura dell'*Info point*, lo svolgimento di attività di informazione e formazione istituzionale rivolta alle scolaresche, la collaborazione con le principali istituzioni universitarie siciliane per finalità di ricerca e scambio di professionalità a beneficio delle giovani generazioni - insieme alla rinnovata fase di studi e ricerche sul complesso monumentale del Palazzo Reale di Palermo, l'Assemblea Regionale Siciliana ha agito sempre di più con l'intento di creare un canale di apertura e collegamento con il mondo esterno, specie in un momento, come quello attuale, caratterizzato da una crescente problematicità dei rapporti tra cittadini e istituzioni.

Per l'ampio lavoro svolto, di cui il presente catalogo è testimonianza, desidero ringraziare, insieme al Direttore e al personale della Biblioteca, la senatrice Daria Bonfietti, Presidente dell'Associazione parenti delle vittime della strage di Ustica, il giudice Rosario Priore e il giornalista Andrea Purgatori.

GIOVANNI TOMASELLO
Segretario Generale
dell'Assemblea Regionale Siciliana



Oltre 120 mila documenti che riguardano le discipline politiche, economiche, storiche e sociali, nonché, ovviamente gli atti parlamentari. Sin dal momento della sua istituzione, che risale al lontano 1949, la Biblioteca dell'Assemblea Regionale Siciliana ha curato la selezione di un prezioso patrimonio fruibile dai deputati, ma anche da studenti e studiosi. Tale patrimonio comprende altresì una ricca raccolta delle principali testate giornalistiche nazionali ed internazionali.

Proseguendo nell'attività di promozione culturale che la Presidenza ha voluto assegnarle già da qualche anno, anche in quest'occasione attingendo dalla propria emeroteca, la Biblioteca intende dare testimonianza di un'importante pagina della storia, non soltanto italiana, ricordando il disastro aereo di Ustica, su cui tanto è già stato scritto in ogni sede, da quella giudiziaria a quella giornalistica.

Lo fa allestendo la mostra *USTICA, LA VERITA' in CONFESSABILE. Dall'esplosione del DC9 Itavia alla sentenza del 2013 nelle pagine dei giornali siciliani*. Ripercorrendo, quindi, un modello già adottato lo scorso anno, quando nel ventesimo anniversario delle stragi di Capaci e Via D'Amelio, ha organizzato la mostra *Mai rassegnati! Da Portella a via D'Amelio: la Sicilia che si è ribellata alla mafia*.

Lo fa accogliendo con interesse lo spunto offerto dal Presidente dell'Assemblea che, recatosi a visitare il Museo per la memoria di Bologna, è rimasto colpito dalla determinazione dei familiari delle vittime che tanto hanno lottato, per più di trent'anni, tra silenzi, omissioni e depistaggi, alla ricerca di una verità, che finalmente sembra intravedersi.

La Biblioteca dell'ARS non ha la pretesa di offrire con questa mostra particolari spunti di novità da aggiungere a quanto finora è stato detto e scritto; non è questo il suo compito. Tuttavia, pur non potendo segnalare ulteriori elementi di conoscenza sulla vicenda, essa intende con questo contributo concorrere a tenerne viva la memoria, così sostenendo le ragioni di quanti, parenti delle vittime, giornalisti, magistrati, si sono adoperati per la ricerca della verità.

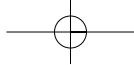
La mostra si articola in tre sezioni: la prima, intitolata *Cronache di una strage*, racconta i giorni che vanno da quella tragica sera del 27 giugno 1980, in cui il DC9 Itavia si inabissò nel mare di Ustica, fino ai primi del mese di luglio, in cui l'inchiesta da Palermo passa a Roma. Sono i giorni in cui si susseguono le ipotesi sulle cause del disastro, i giorni in cui sul giornale *L'Ora* viene pubblicato un emblematico ed inquietante necrologio del Consolato libico.

La seconda sezione, che raccoglie *Storie e Memorie*, apre, come scrive Daria Bonfietti, "uno scrigno dolente", raccontando quella tragica notte, ma anche i trentatré anni successivi in cui quelli che col passare del tempo sono diventati "i parenti delle vittime della strage di Ustica" hanno dovuto metterci il cuore e lottare contro il "muro di gomma", che in tanti hanno contribuito ad innalzare, e contro il disinteresse dell'opinione pubblica, inevitabilmente acuito dal trascorrere del tempo.

L'ultima sezione, dedicata a *Il diritto alla verità*, ci conduce verso quella verità che agli osservatori non condizionati dalla ragion di stato è apparsa chiara sin dall'inizio e che risalta dal titolo de *La Sicilia* del 29 gennaio 2013: "Strage di Ustica, fu un missile". Quella verità che resta ancora parzialmente "inconfessabile" e per il cui disvelarsi questa mostra spera di poter fornire un proprio, sia pur minimo, contributo.

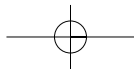
Un susseguirsi, quindi, di giornali, di titoli, di notizie, che abbiamo tratto dalla cronistoria di questi trentatré anni; un susseguirsi di eventi che, pur abbracciando un arco temporale così ampio, rendono chi lo ripercorre partecipe di quello che è stato il dramma dei familiari delle vittime.

Un ringraziamento ad Andrea Purgatori che ha dato un input decisivo alla



preparazione e alla scelta del percorso della mostra, al giudice Priore, che ci ha testimoniato tutta la sua passione, ed in modo particolare un ringraziamento va indirizzato a Daria Bonfietti che ci ha reso partecipi di una condizione di sofferenza, dando prova al tempo stesso di grande determinazione e forza di volontà.

ANTONIO PURPURA
Direttore del Servizio della Biblioteca e dell'Archivio storico
dell'Assemblea Regionale Siciliana



La verità acclarata

In ogni casa, in ogni famiglia, si conserva una scatola, uno scrigno, con le memorie più care del passato, della buona come della cattiva sorte.

Con questa esposizione, con questa raccolta di pagine di quotidiani, si apre uno scrigno dolente della Sicilia, ma anche dell'intera nostra nazione, perché era l'Italia che univa quel DC9 Itavia, ed erano cittadini di tante regioni quelli che viaggiavano. Ci troviamo di fronte immagini lontane di una tragedia che ancora ci prende e ci stringe il cuore e che nello stesso tempo ci interroga come cittadini. La storia di un aereo caduto nel mare tra Ponza e Ustica, in una notte di giugno, senza nessun motivo apparente, portando negli abissi la vita dei suoi innocenti passeggeri. Stiamo parlando di quella che chiamiamo la strage di Ustica, che a poco a poco è diventata una grande ferita per l'intero Paese e una non eludibile questione di verità, giustizia e dignità nazionale.

Riviviamo, con le pagine dei giornali, l'inizio della tragedia, il repentino sparire di un aereo, il drammatico aspettare dei parenti a Punta Raisi e in tante case sparse per l'Italia.

Ci rimbalzano davanti agli occhi immagini, notizie che abbiamo sofferto e che ancora ci straziano il cuore: "alle 20,56 si sono persi i collegamenti, l'aereo è scomparso, forse esploso in volo". Rivediamo i volti provati dall'attesa e dal dolore incombente.

Comincia così questa vicenda fatta di tanti drammi personali, e comincia una vicenda che diventa storia del Paese.

Si cercano le possibili cause del disastro, rimbalzano i primi interrogativi; si comincia a parlare di una rotta mortale, troppo frequentata da scorribande militari, di possibili guasti tecnici o di avarie prodotte da elementi climatici.

Dopo i primi giorni di grande attenzione, che il materiale esposto largamente illustra, Ustica a poco a poco cede la ribalta, diventa un argomento dimenticato. Credo di aver buone ragioni per sostenere che Ustica è una vicenda già chiara nell'immediatezza e dalle prime notizie abbiamo già tutte le indicazioni per proseguire nel racconto; la inquietante ombra di Gheddafi, la ingombrante presenza militare, ipotesi come l'avaria che destano subito incredulità tra gli addetti ai lavori. La costituzione di una Commissione Ministeriale e il trasferimento delle indagini da Palermo a Roma. Sono piste che vanno percorse per continuare il nostro racconto, per dipanare i fili della storia.

Dai giornali apprendiamo del trasferimento delle indagini a Roma: trasferimento forse giustificato formalmente, ma che procura – a mio parere – danni profondi. Il nuovo giudice indaga infatti senza conferire incarichi peritali, dunque in base al suo sapere, come per un incidente stradale per non rispetto della precedenza.

Comunque è assodato che quando anni dopo subentrerà nelle indagini il Giudice istruttore, prenderà atto che quello che è stato fatto è penalmente irrilevante e dovrà ricominciare, appunto, nominando periti.

Si sono persi anni di lavoro e troppe indagini non sono state fatte. E allora è illuminante un altro episodio che troviamo proprio segnalato in questa mostra, l'episodio della trasmissione Telefono giallo, e delle indagini, a Marsala, del compianto dottor Borsellino.

Durante la trasmissione, la telefonata di un aviare anonimo rivela che tutto nella notte era stato visto, ma poi c'era stato l'ordine di dimenticare. Borsellino decide di

indagare e di sentire gli avieri, cosa mai fatta in precedenza, e di una certa difficoltà perché l'Aeronautica afferma di non essere in grado di fornire elenchi.

Borsellino racconterà poi le sue impressioni e le sue perplessità: tutti i militari si presentarono ad un primo colloquio ostentando una totale volontà di collaborare e servire la verità; poi ci fu una grande catena di giustificazioni, certificati che volevano dimostrare la non presenza in servizio e poi gli immancabili "non ricordo". Anche quella di Borsellino una attività senza frutti per il troppo tempo sprecato in precedenza. E io continuo a pensare che nell'immediatezza gli interrogatori avrebbero potuto dar altri risultati e che quindi i primi anni di indagini sono stati davvero deleteri. Nei giornali dei primi giorni leggiamo che proprio i piloti hanno molte perplessità sulla possibilità di un guasto tecnico, un cedimento strutturale. E invece il cedimento strutturale è la soluzione che sosterrà ostinatamente l'Aeronautica, una soluzione che permette di assicurare il Governo (in cielo non è successo niente) e "spuntare" ogni esigenza di verità, perché purtroppo bisogna accettare la "tragica ovvietà" che gli aerei cadono.

Bisogna prendere atto che proprio la scarsa tenacia dell'azione della Magistratura romana, il disinteresse del Governo, la cappa dell'atteggiamento militare portano poco alla volta al disinteresse dell'opinione pubblica. Un disinteresse contro il quale rimangono soli a combattere i parenti delle vittime e alcuni giornalisti.

Si può davvero parlare di una grande solitudine dei parenti, ma poi, ancora una volta dalle immagini di questa esposizione, cominciano i segni del cambiamento: abbiamo la notizia della costituzione del Comitato per la verità su Ustica, poi nascerà l'Associazione dei Parenti, abbiamo i segni di un nuovo interesse del mondo politico che è il preludio al proficuo lavoro della Commissione Stragi del Presidente Gualtieri. Si apre finalmente, con il giudice Priore, una stagione di indagini proficue e arriviamo al presente, alla fine di questa vicenda, alla conclusione giudiziaria con la Sentenza della Cassazione che conferma le sentenze del Tribunale civile di Palermo, che ribadendo le conclusioni a cui era arrivato il giudice Priore "l'incidente al DC9 è occorso a seguito di azione militare di intercettazione, il DC9 è stato abbattuto", condannano i Ministeri dei Trasporti e della Difesa per non aver salvaguardato le vite dei cittadini inermi e per aver in ogni modo ostacolato la ricerca della verità.

Le pagine dei giornali ci hanno riconsegnato questa storia.

Sentiamo il bisogno di ringraziare i giornalisti che materialmente le hanno scritte, dando un contributo impareggiabile di passione e professionalità, e con loro la stampa italiana tutta, ma sentiamo l'obbligo di continuare; il problema oggi è arrivare ai diretti protagonisti, alle responsabilità degli Stati.

Ci troviamo di fronte ad una pagina di una storia non soltanto europea e che non è collegata unicamente alla tradizionale disputa tra occidente capitalista e oriente comunista: è una vicenda che ci porta ad un dissidio diverso, ancora non interamente sondato, che incrocia trasversalmente i paesi del Mediterraneo.

Sono questi i nuovi orizzonti che dobbiamo scrutare per scrivere fino in fondo la storia di Ustica, è il compito che ci consegna questa esposizione.

DARIA BONFIETTI

Il ricatto *inconfessabile*

Non è stata un'operazione di occultamento frettolosa o casuale. No. La scelta delle carte, dei nastri radar, delle registrazioni telefoniche che avrebbero permesso di consegnare subito alle famiglie delle 81 vittime del DC9 Itavia e al Paese la verità sulla strage di Ustica, è stata ragionata, meticolosa, chirurgica. Almeno quanto la selezione e il furto di molte parti dell'aereo in fondo al mare, sottratte all'esame di magistrati e periti molto prima delle campagne ufficiali di recupero del relitto.

Ma sulle menti e le mani espertissime che hanno agito non possiamo che affidarci ai sospetti. E i sospetti, si sa ed è giusto che così sia, non possono assumere i contorni di uno o più volti. Di una o più identità. Tuttavia, il *muro di gomma* dietro cui si sono ben nascosti i responsabili diretti e indiretti di questa strage non ha retto per trentatré anni solo grazie al rispetto di questa garanzia elementare.

C'è stato qualcosa di più forte. Un patto stretto intorno a un ricatto – contestualizzabile quanto si vuole, ma ingiustificabile persino richiamando alla memoria le gravi tensioni internazionali che nel 1980 attraversarono il Mediterraneo – costruito sulla minaccia (la vergogna) di essere costretti a dichiarare l'incapacità dello Stato a garantire la sovranità nazionale, dunque la sicurezza del nostro spazio aereo, e sulla dipendenza politico-militare da altri Stati, alleati o nemici (ma indispensabili partner commerciali), rispetto ai quali mantenevamo un atteggiamento di grande ambiguità, giocando come al solito su più tavoli. Un ricatto che ancora esiste e resiste.

Il *muro di gomma* ha ricevuto altra forza e consistenza anche dalla oggettiva complessità di un'indagine giudiziaria consumata a più livelli, e tuttora aperta presso la Procura della Repubblica di Roma. Ma basterebbe leggere le 4696 pagine della Sentenza ordinanza di rinvio a giudizio nelle quali il giudice istruttore Rosario Priore ha sintetizzato quasi due milioni di atti compiuti in Italia e all'estero nell'arco di un decennio, per scoprire che la verità sulla strage era stata trovata nel 1999. La stessa verità che ha consentito al giudice Paola Proto Pisani del Tribunale civile di Palermo di vedere confermati nel 2013 dalla Cassazione lo scenario di guerra aerea nel quale il DC9 Itavia fu abbattuto dal missile di un caccia ancora sconosciuto, e l'atto d'accusa contro le istituzioni dello Stato che non riuscirono ad impedire che quell'evento si verificasse.

Quale sarebbe questo scenario, dunque? Verosimilmente, uno o due Mig libici in volo lungo la stessa rotta del DC9 in volo da Bologna a Palermo, nello spazio aereo italiano, nascosti nel cono d'ombra radar dell'aereo civile. Una portaerei sconosciuta. Un aereo radar sconosciuto. Due caccia quasi certamente francesi che decollano dalla base di Solenzara in Corsica, effettuano una manovra di intercettazione dei caccia libici e, nel tentativo di abatterli, colpiscono accidentalmente il DC9. Più o meno quello che il Presidente emerito della Repubblica Francesco Cossiga rivelò ventiquattro anni dopo la strage e l'assoluzione dei generali dell'Aeronautica accusati di depistaggio, forse in un sussulto di coscienza (nel 1980 il capo del governo era lui). È evidente che alla fotografia di quella notte mancano ancora molti dettagli. Soprattutto la firma del responsabile della strage. È altrettanto evidente che, dopo l'aiuto offerto alla nostra magistratura dalla struttura militare della Nato, che grazie all'intervento del Presidente Napolitano ha dipanato dubbi e riempito di aerei militari quasi tutte le caselle vuote in quel cielo di Ustica che la nostra Aeronautica si è

sempre ostinata a dichiarare deserto, adesso tocca alla politica. Tocca al governo trovare il coraggio di assumersi la responsabilità di premere sui nostri alleati (Stati Uniti e Francia) e sul nuovo governo di Tripoli perché ci aiutino a chiudere questa pagina dolorosa, nella quale anche noi abbiamo almeno una responsabilità indiretta da confessare. Di aver consentito a uno o più aerei libici di violare il nostro spazio aereo. Ci sono voluti trentatré anni perché su una sentenza definitiva si potesse leggere che è "abbondantemente e congruamente motivata la tesi del missile". Quanti ancora ce ne vorranno perché su quel missile si possa mettere una bandiera e finalmente si confessi l'*inconfessabile* verità della strage di Ustica?

ANDREA PURGATORI

CRONACHE DI UNA STRAGE

L'OPERA
Anno LXXVI - N. 118 - Sabato 23 Giugno 1980
IL DISASTRO DELL'AEREO BOLOGNA-PALESTRA
L'itavia prima parla di bomba, poi
fa marcia indietro con il ministro
L. 300
TUTTI
le notizie
foto sul
66370

avato al largo
• Com'è
ULTIMO
poli

Il Diario, 28 giugno 1980
Precipitato in mare il Bologna-Palermo

Giornale di Sicilia, 28 giugno 1980
L'aereo Bologna-Palermo precipita nel mare di Ustica

La Sicilia, 28 giugno 1980
Precipita in mare DC-9 diretto a Palermo partito da Bologna con 81 persone a bordo

Gazzetta del Sud, 28 giugno 1980
L'aereo Bologna-Palermo con 81 a bordo è scomparso in mare al largo di Ponza

L'Ora, 28 giugno 1980
Esploso in volo

L'Ora, 28 giugno 1980
L'ultimo contatto

L'Ora, 28 giugno 1980
L'hanno trovato

Giornale di Sicilia, 29 giugno 1980
Il DC-9 Itavia è scoppiato in cielo. Tutti morti. Recuperate 42 salme

L'Ora, 30 giugno 1980
Quella rotta è mortale

Gazzetta del Sud, 30 giugno 1980
Sono morti in aria. Lo rivela l'autopsia

L'Ora, 30 giugno 1980
L'inchiesta a Roma

L'Ora, 1 luglio 1980
Il mistero del carrello

Il Diario, 1 luglio 1980
Collisione

L'Ora, 1 luglio 1980
Che scorribande lassù

Il Diario, 2 luglio 1980
Quella notte caddero due aerei

L'Ora, 2 luglio 1980. Fondo pagina: Necrologio del Consolato libico

L'Ora, 3 luglio 1980
Ora è colpa del vento

Il Diario, 3 luglio 1980
L'inchiesta si fa più «calda» Palermo passa la mano a Roma



IL DIARIO DI PALERMO



EDIZIONI

Sped. Abb. Post 4/70

ANNO V - 138 - UNA COPIA L. 300

QUOTIDIANO DEL MATTINO

SABATO 28 GIUGNO 1980

Con 81 passeggeri a bordo Precipitato in mare il Bologna-Palermo



Nel cerchio la zona dove sarebbe caduto il DC9



Folla di parenti dei passeggeri al baneo Itavia di Punta Raisi in attesa di notizie

Un ultimo contatto poi silenzio

ROMA - Cosa può essere accaduto al DC-9 dell'Itavia? Sia dal momento in cui si sono persi i contatti radio si è data la stura alle ipotesi più diverse. Qualcuno ha immediatamente parlato di dirottamento, ma questa a ventualità non ha suscitato molto credito per il fatto che dopo l'ultimo collegamento radio alle ore 20.55 stabilito con il velivolo che si trovava più o meno a tredici miglia a sud di Ponza, la sua rotta è stata seguita con il radar per altre trenta miglia. Poi all'improvviso l'immagine è scomparsa dal radar, né si sono avute altre notizie. Tale circostanza sembrerebbe escludere anche l'ipotesi di una caduta del DC-9. Se l'aereo infatti fosse precipitato, secondo l'opinione degli esperti dell'aeronautica militare, sullo schermo radar si sarebbe vista la classica scia, la tragica «cometa» che annuncia una tale forma di catastrofe. L'ipotesi più probabile, per logica esclusione, stando alle notizie pervenute sino a tarda notte, sarebbe quella secondo la quale il velivolo è esploso in volo. Tutto ciò naturalmente è suscettibile di quelle conferme che potranno aversi soltanto nelle prossime ore. Parenti hanno trovato scarsa credibilità le voci secondo le

quali l'aereo avrebbe compiuto un atterraggio di emergenza in un altro aeroporto italiano. Le condizioni del tempo lungo la rotta dell'aereo, alle ore 20 erano buone, con visibilità oltre i dieci chilometri, ma il mare a causa di un forte vento era molto mosso, con forza quattro cinque. A Ponza il cielo era sereno o poco nuvoloso, con vento da nord ovest di intensità 25 nodi. Condizioni simili, con vento di quindici nodi intorno a Ustica, dove vengono altresì svolte le ricerche da parte di natanti. Proprio ad Ustica è stata messa in stato di allerta, pronta a lasciare gli ormeggi la nave oceanografica del CNR «Bannock» attualmente presente in rada. In allarme anche gli equipaggi di due elicotteri giunti nell'isola con il ministro della marina mercantile Signorello.

(Servizi nell'interno)

La lista passeggeri

Signora LICATA; Signora DE CICCO; Signor GALLO; Signor UGOLINI; Signor RONCHINI; Signor VOLANTI; Signor GUERINO; Signor CAMMARATA; Rag. ARMINO MOLteni; Ing. GAETANO PRESTILEO; ANTONINO GRECO, 22 anni, guardia di P.S.; Signor LICATA; Signor A. BONFIETTI; Signor PARRIELLO; Signor FONTANA; Signorina PAOLA PAPI; Signorina FRANCESCA DIODATO; Signor FRANCESCO BAIA-MONTE; Signora GRUBER;

Signorina LICOTTA; ANTONIO CASDIA; Signora S. DE FAVERI; Signor GUELFO GHERARDI; Signor LA CRINA; Signora REINA; MARIA VOLPE; C. H. (bambini dai due ai dodici anni); D'ALFONSO FRANCESCA; C. H.; GIULIANA SUCCHERCHI; C. H. PARISI; C. H. VINCENZO DIODATO; C. H. NICOLA ZANETTI; C. H. SEBASTIANO D'ALFONSO; C. H. MARFISI; C. H. MARFISI; Infat. da 0 a 2 anni; Infanti FRANCESCO DI NATALE; Infanti DIODATO; Signor BOSCO; GIU-

SEPPE MANITTA; Signor C. MARCHESE; Signor P. TORRES; Signora C. ANDRES; Signor L. ANDRES; Signor LA ROCCA; MASSIMO VENTURI; MARIA ASSUNTA MIGNARI; MICHELE DAVI; VINCENZO GUARDI; LINO DIODATO; FRANCESCA DIODATO; Signora F. GATTI; GIULIA TREPICIANO; GIUSEPPE VALENZA; Signor IVORRITO; EMANUELE ZANETTI; ANDREA RIINA; FRANCESCO PINOCCHIO; ANTONIETTA PINOCCHIO; Signor P. BO-

NATI; Signora C. CICHITTO; MARIA D'ALFONSO; SALVATORE D'ALFONSO; Signor PARISI; Signora GUERRA; Signor GUALANO; Signor ONGARI; ANTONELLA CAPPELLINI; Signorina RITA GUZZO; Signor G. CERAMI; PIETRA MARIA VINCENZA CALDERONE; Signor CAMPANINI; DANIELA DI NATALE; GIACOMO FILIPPI; Signora LEMOMANT - SPECIALE; ROSARIO FULLONE; Signorina CARMELA FULLONE; Signora GATTI YANSFN.

Ore 21, di nuovo tragedia

DI ANDREA BALLERINI

E' precipitato in mare mezz'ora dopo il decollo avvenuto alle 20.08 dall'aeroporto di Bologna il DC 9 ITG 0870 dell'Itavia diretto a Palermo con 77 passeggeri e quattro uomini di equipaggio. L'allarme è stato dato alle 21, quando la traccia dell'aereo era scomparsa dallo schermo radar della torre di dell'aeroporto di Fiumicino. Alle 20.37 la torre di Ciampino ha ricevuto l'ultima comunicazione ufficiale con la quale il pilota comunicava di trovarsi sopra l'isola di Ponza. Secondo notizie non confermate alcuni minuti dopo sarebbe stato effettuato un contatto radio con l'aeroporto di Punta Raisi col quale il

pilota chiedeva notizie sulla situazione meteorologica sullo scalo palermitano dove l'atterraggio era previsto per le 21.35. Questi sono state gli ultimi messaggi secondo una notizia appena arrivata il pilota avrebbe comunicato di cambiare frequenza sintonizzandosi su quella di emergenza. Quando il radar improvvisamente ha cessato di registrare la presenza dell'aereo sullo schermo è scattato l'allarme. Tutte le ipotesi sono state formulate anche se nessuna suffragata da dati attendibili. Alle

23 l'aereo è stato dichiarato ufficialmente disperso. La sua autonomia di volo infatti non supera le tre ore. Sulla base delle ultime indicazioni è possibile individuare il punto da cui era partita l'ultima comunicazione. La capitaneria di porto di Palermo, che coordina le ricerche in mare insieme a quella di Napoli, ha indicato il possibile punto di caduta dell'aereo in un raggio di dieci miglia nella zona compresa tra le coordinate 39.35 nord, 13.04 est, che corrisponde ad un

tratto di mare a circa 12 miglia a sud dell'isola di Ponza ed a novanta miglia a nord dell'isola di Ustica. Su questa zona sono state fatte convergere tutte le navi che percorrono la rotta tra Palermo e Napoli. Tra queste la motonave Clodia, la motonave Nomentana, la Carducci. Da Ustica sono salpate la nave oceanografica Bannock e la motovedetta della capitaneria 2064 che però è stata fatta rientrare per i limiti di autonomia. Da Napoli e Gaeta sono partiti i mezzi della capitaneria e il guardiacoste Michele Fiorillo.

Segue a pag. 11



GIORNALE DI SICILIA



Anno CXX - N. 173 - Livo TRECENTO

Fondatore: GIROLAMO ARDIZIONI

PALERMO - Sabato 28 giugno 1980

A bordo 77 passeggeri più 4 uomini d'equipaggio L'aereo Bologna-Palermo precipita nel mare di Ustica

L'ultimo contatto radio con Roma-Ciampino a 19 minuti dall'aeroporto di Punta Raisi, sulla verticale dell'isola di Ponza. Nessuna avaria segnalata dal comandante Gatti - Mezzi della Marina e dell'Aeronautica impegnati nelle ricerche - Alcuni minuti di speranza per due razzi avvistati da un traghetto: ma il DC 9 dell'Itavia non aveva strumenti di segnalazione luminosa

Un'ora terribile scagurata senza altre vittime famigliare piangono. Ancora una volta la maledice ha colpito Palermo. Un DC 9 della Itavia, in servizio di linea sulla tratta Bologna-Palermo, precipita nel mare, ieri sera, diciannove minuti prima dell'atterraggio. L'aereo, partito da Ponza alle 21.30, aveva imbarcato 77 persone e quattro uomini d'equipaggio. Del velivolo che "Itavia" definisce "moderna, sicura e affidabile" non sono state trovate tracce.

Sui 77 passeggeri e sui 4 uomini d'equipaggio, si è tentato di stabilire, in un'ora di attesa, e in attesa di notizie, se il velivolo era precipitato nel mare o se era stato distrutto in volo. Le speranze di trovare il velivolo o i sopravvissuti sono state presto scemorate. Per tutta la notte il mare ha restato in calma. Il fatto che il velivolo era precipitato nel mare è stato accertato da un traghetto che ha avvistato due razzi, ma il DC 9 dell'Itavia non aveva strumenti di segnalazione luminosa.



La cartina del volo ITAVIA tra Bologna e Palermo. L'aereo, secondo notizie della direzione dell'Aeronautica Civile avrebbe perso i contatti radio mentre volava tra le isole di Ponza e di Ustica.



Prima il fastidio per un lungo ritardo, poi la preoccupazione, l'angoscia. Verso le 23 si sono presentati i soccorsi. I soccorsi sono arrivati ai banchi degli operatori, richieste convulse di informazioni, su quell'aereo sparito nel nulla.

L'ANGOSCIOSA ATTESA Tra i parenti a Punta Raisi

Tra le vittime la moglie e la figlia dell'ing. Parisi, dell'ICEM, Molteni dell'ENSAMS e Prestileo dell'ISPEA

Prima è stata la pasticcata, poi un fastidioso senso di preoccupazione, quindi un lampo di tremendo dubbio negli occhi e dunque le braccia dell'angoscia. Quest'angoscia tragica del cielo è durata il tempo di un'attesa, poco a poco tra i familiari dei passeggeri a Punta Raisi. Dalle 21.30, ogni minuto d'attesa ha scandito il ripetitivo mutare dello stato d'animo di ciascuno. Alla fine non è rimasta che la casa operante, ma, come sempre, un copione colossale degli aerei in tempo d'attesa: passeggeri in partenza in attesa del loro volo, familiari di passeggeri in arrivo con l'occhio agli allestimenti, a far da contropunto alla tragedia.

I passeggeri

- signor Annetta signora Lisa signor Giulio signor Iginio signor Ronchini signor Volanti signor Gaetano signor Cammarata signor Mella signor Prestileo signor Greco signor Zucchi Emanuele signor Rima Andrea signor Pincino Francesco signor Pirovano Antonella signor Bonatti F. signor D'Amico Salvatore signora D'Alfonso Maria signora Parisi signora Guerra signor Bova signor De Cervo signor Giuliano

Ore 20,56: chiesto a Punta Raisi il bollettino meteo. Poi il silenzio Sparito sull'eco dell'ultimo «O.K.»

Il destino del DC 9 dell'Itavia è stato sul Tirreno e sul mare. Il destino è stato sul Tirreno e sul mare. Il destino è stato sul Tirreno e sul mare. Il destino è stato sul Tirreno e sul mare.

Il destino del DC 9 dell'Itavia è stato sul Tirreno e sul mare. Il destino è stato sul Tirreno e sul mare. Il destino è stato sul Tirreno e sul mare. Il destino è stato sul Tirreno e sul mare.

Il destino del DC 9 dell'Itavia è stato sul Tirreno e sul mare. Il destino è stato sul Tirreno e sul mare. Il destino è stato sul Tirreno e sul mare. Il destino è stato sul Tirreno e sul mare.

Cgil, Cisl e Uil lanciano un avvertimento al governo, ma per ora evitano lo scontro frontale

I sindacati al governo: "Trattiamo tutto ma per la scala mobile niente da fare"

Il governo ha lanciato un avvertimento al sindacato. Il sindacato ha risposto che non si può trattare con il governo se non si accetta la scala mobile. Il sindacato ha risposto che non si può trattare con il governo se non si accetta la scala mobile.

Il governo ha lanciato un avvertimento al sindacato. Il sindacato ha risposto che non si può trattare con il governo se non si accetta la scala mobile. Il sindacato ha risposto che non si può trattare con il governo se non si accetta la scala mobile.

Il governo ha lanciato un avvertimento al sindacato. Il sindacato ha risposto che non si può trattare con il governo se non si accetta la scala mobile. Il sindacato ha risposto che non si può trattare con il governo se non si accetta la scala mobile.

E' in edicola il settimanale del «Giornale di Sicilia»

CARIERI
Viale della Libertà

dal 24 giugno al 26 luglio

SCONTI del 40%

su tutti i reparti

Al maggior listino del settore e garantito dall'esperienza dell'Art. 1 legge n. 80 del 19-2-1980

La commemorazione dell'anno giuliano è stata effettuata a mezzo succentratissimi di comizi di Palermo.

COME IL COMITATO NAZIONALE...
L'anno giuliano è stato celebrato...
L'anno giuliano è stato celebrato...

RICOFATE appuntamento da
CARIERI
VIALE DELLA LIBERTÀ - PALERMO

FEUGENIO C.
Codere in ERITTO ad BRASILE
da MESSINA
dal 18 al 22 settembre 1980
tel. presso AGENZIA VIAGGI

Gazzetta del Sud

FEUGENIO C.
Codere in ERITTO ad BRASILE
da MESSINA
dal 18 al 22 settembre 1980
tel. presso AGENZIA VIAGGI

ANNO XXIX - N. 173 - L. 300

Quotidiano - Edizione - Amministrazione - Via di Messina, via Terracina, Tel. 091/21041
R. D'AZEGLI - CATANZARO - COSENZA - REGGIO CALABRIA - SIRACUSA
Spedizioni in abbonamento postale gruppo 1/09 - Ediz. Caricati Postali 6/1980

QUOTIDIANO D'INFORMAZIONE

Pubblicità in abbonamento: Società Pubblicitaria Editoriale (SPE) - MESSINA, via Prati 8
Tel. 091/21018-21019 - REGGIO CALABRIA, via Promontorio di S. Stefano 2, Tel. 0965/1011
CATANZARO, via Saverio 2, Tel. 0961/1000 - COSENZA, via Poeta 36, Tel. 0981/1011

Sabato 28 Giugno 1980

Fulminea sciagura aviatoria ieri sera alle 21: s'inabissa un Dc-9 dell'Itavia
L'aereo Bologna - Palermo con 81 a bordo
è scomparso in mare al largo di Ponza

Trasportava 77 passeggeri (di cui 64 adulti, 11 ragazzini e due bimbi) e 4 membri d'equipaggio - L'ultimo contatto radio con la torre di controllo di Ciampino: il volo procedeva in perfetta regolarità - Poco dopo però la tragica caduta nel Tirreno: il mare era molto mosso, le condizioni del tempo e la visibilità ottime - Unità aeree e navali della marina, dell'aeronautica e dell'esercito sono subito affluite nella zona per le operazioni di ricerche e soccorso - E' il terzo disastro sulla rotta per Punta Raisi



L'elenco dei dispersi

Questa l'elenco dei cognomi dei passeggeri resi noti dall'Aviazione Civile...
Signora Liata, sig. De Cicco, Gialli, sig. Ugnoli, sig. Rocchini, sig. Grano, sig. A. Baffanti, sig. Liberati, Gualti, sig. Valentini, sig. Ferraro, sig. Cammaro, sig. Mottola, sig. Prestipoli, sig. Lirio, sig. Pirelli, sig. Carrara, sig. Pirelli, sig. Fontana, signora Paola Papi, signora Francesca Biadoli, sig. Francesco Battamonte, signora Greter, signora Liotta, sig. M. P. Frasci, signora Francesca Favari S., sig. Ungari, signora Antonella Cappelloni, signora Rita Grazia, sig. Vincenzo, signora Pietrina Calabrese, sig. Campanini, signora Daniela Di Natale, sig. Filippo, signora Lorenza, signora Spicola, sig. Filippo Bonario, signora Fulvia Carrara, signora Gatti E., signor Gatti Jussan, signora Giulia Trepiani, sig. Valera Giovanni, sig. Ivorra, sig. Zucchi E. monaco, sig. Andrea Lima, sig. Giuseppe Maida, signora Antonella Pirocchia, signora Rosali B.

NEL QUADRO DELLA MANOVRA PER SOSTENERE LA LIRA E L'OCCUPAZIONE

Il governo deciso a bloccare di due punti la scala mobile

Il « vertice » delle confederazioni sindacali frena le reazioni fortemente critiche della base: per ora non vi sarà uno sciopero generale - Riunioni di ministri ed esperti alla dc e al psi

di Martino Mariti

ROMA - E' accaduto senza preavviso...
La decisione di bloccare di due punti la scala mobile...
Il vertice delle confederazioni sindacali...
Le reazioni delle basi...
Riunioni di ministri ed esperti alla dc e al psi...

Allo stesso tempo...

Allo stesso tempo...
Il governo ha deciso di bloccare di due punti la scala mobile...
Le reazioni delle basi...
Riunioni di ministri ed esperti alla dc e al psi...

Michele Cimino

PALERMO - Il volo Itavia Bologna-Palermo H 870 con 81 persone a bordo è scomparso ieri sera alle ore 20,45. L'aereo, un Dc 9 serie 10, partito da Bologna alle 20,08 doveva arrivare a Palermo alle 21,45. L'ultimo contatto radio si è avuto tra l'aereo e la torre di controllo di Roma-Ciampino alle 20,45, e l'ultimo era regolare. L'ultima segnalazione radar lo dava a cento miglia a sud del canale di Ponza. L'aereo aveva un'autonomia di tre ore, che è quindi terminata alle 22,02. Le ultime notizie del volo H 870 sono state fornite dal comandante di un aereo dell'Aviazione Civile, il capitano Michele Cimino, che ha riferito di aver visto l'aereo scomparire in mare al largo di Ponza. L'aereo aveva un'autonomia di tre ore, che è quindi terminata alle 22,02. Le ultime notizie del volo H 870 sono state fornite dal comandante di un aereo dell'Aviazione Civile, il capitano Michele Cimino, che ha riferito di aver visto l'aereo scomparire in mare al largo di Ponza. L'aereo aveva un'autonomia di tre ore, che è quindi terminata alle 22,02.

reclamato, ad attrattore regolarmente il velivolo, una volta preso, si è indirizzato sulla propria rotta.

reclamato, ad attrattore regolarmente il velivolo, una volta preso, si è indirizzato sulla propria rotta.
Una volta preso, si è indirizzato sulla propria rotta.
Una volta preso, si è indirizzato sulla propria rotta.
Una volta preso, si è indirizzato sulla propria rotta.

reclamato, ad attrattore regolarmente il velivolo, una volta preso, si è indirizzato sulla propria rotta.

reclamato, ad attrattore regolarmente il velivolo, una volta preso, si è indirizzato sulla propria rotta.
Una volta preso, si è indirizzato sulla propria rotta.
Una volta preso, si è indirizzato sulla propria rotta.
Una volta preso, si è indirizzato sulla propria rotta.

indice

Indice dei contenuti della pagina...

Proposti deamicisiani

Proposti deamicisiani...
Le proposte di legge presentate dal ministro della Giustizia...

A Catanzaro si chiedono garanzie

A Catanzaro si chiedono garanzie...
Le richieste di garanzie presentate dalle autorità locali...

Il ministro Rognoni parla dei delitti Valerioti e Losardo

Il ministro Rognoni parla dei delitti Valerioti e Losardo...
Le dichiarazioni del ministro della Giustizia...

Calabria: 5406 uomini nella lotta alla mafia

Calabria: 5406 uomini nella lotta alla mafia...
Le forze di polizia impegnate nella lotta alla criminalità organizzata...

Gazzetta del Sud, 28 giugno 1980

L'ORA

Anno LXXXI - N. 148 - Sabato 28 Giugno 1980

7 edizioni in abbo
postale/tir. 178

L. 300

TUTTE

*le notizie e le
foto sul disastro*

SPECIALE 9 PAGINE

IL DISASTRO DELL'AEREO BOLOGNA-PALERMO

*L'Itavia prima parla di bomba, poi
fa marcia indietro con il ministro*

66370



ESPLOSO IN VOLO

Il Dc9 trovato al largo di Ustica



● Com'è nata l'ipotesi del sabotaggio

ULTIMORA/NAPOLI (Ansa) — La Prefettura di Napoli ha comunicato che le vittime saranno portate in serata a Palermo e non a Napoli, come era stato stabilito in un primo momento. La decisione è stata presa per venire incontro alle richieste della maggior parte dei familiari delle vittime. Sono già 28 le salme recuperate in mare dalle navi militari.

CHI SONO I PALERMITANI SCOMPARSI NELLA SCIAGURA

I servizi sono di Orazio Barrese, Attilio Bolzoni, Antonio Calabrò, Gian Mauro Costa, Giacomo Galante, Roberto Leone, Gianni Lo Monaco, Claudia Mirto, Alberto Spampinato, Bianca Stancanelli. Le foto sono di Letizia Battaglia e Franco Zecchin.



Carieri S.p.A.
Viale Libertà, 18/C

VEDERE IN ALTRA PAGINA
**AVVISO
IMPORTANTE**

> CRONACHE DI UNA STRAGE



L'ORA

ATTUALITA'

Sabato 28 Giugno 1980

Trovati i primi resti al largo dell'isola di Ponza

L'ultimo contatto

L'HANNO trovato poco fa, in mare, a circa 75 miglia a Sud dell'Isola di Ponza. Purtroppo non c'è traccia di superstiti anche se le ricerche continuano.

Il braccio di mare è cosparso da una vasta macchia oleosa, ad un bordo della quale galleggia a pelo d'acqua il troncone di coda del DC 9. Tutt'attorno affiorano cadaveri, indumenti, bagagli, suppellettili dell'aereo. Sono stati avvistati anche alcuni battellini gonfiabili facenti parte della dotazione di serie dell'aereo di linea proveniente da Bologna.

Il drammatico annuncio è stato dato alle 10 di stamattina da Ciampino. Ma la notizia circolava già da mezz'ora. «Il troncone di coda sembra un grande cono di gelato posato sul pelo dell'acqua», ci ha riferito via radio alle 9,45 il capo ufficio stampa della Società di navigazione Tirrenia, imbarcato sulla motonave «Carducci», che ha localizzato il relitto. Il postale ieri sera è partito da Napoli alle 21,30 alla volta di Palermo ma dopo meno di un'ora, quando si trovava ancora al largo di Capri era stato dirottato via radio sulla zona delle ricerche.

Da ieri sera a stamattina, il postale ha setacciato il braccio di mare attorno a Ponza, eseguendo continui aggiustamenti di rotta in base alle indicazioni del Centro di Soccorso Aereo di Martina Franca. Alle 9,30, dopo undici ore di ricerche, la sinistra immagine del relitto si è profilata, ed è cominciata la manovra di avvicinamento.

Mentre scriviamo, nella zona stanno accorrendo tutti i mezzi di soccorso aerei e navali nella speranza di recuperare dei superstiti.

Il luogo del ritrovamento, almeno ad una prima lettura, accredita la tesi di un'esplosione in volo, sostenuta dalla compagnia Itavia. Tesi accreditata dall'improvviso silenzio radio, dall'assenza di ogni segnale di soccorso e ora anche dalla posizione del relitto. L'ultimo contatto radio il «DC 9» lo ebbe alle 20,55 quando si trovava a novemila metri di altezza e a 13 miglia da Ponza. Il radar seguì per altre 30 miglia a sud il velivolo, che improvvisamente spari dallo schermo.

La coda dell'aereo si trova esattamente su questa posizione: fornita dalla motonave Carducci: 39° 31' nord di latitudine e 13° 31' est di longitudine. La nave della Marina Militare «Alpino» ha segnalato nella stessa zona corpi galleggianti, relitti di salvagente e battelli pneumatici. Mentre questa edizione va in macchina è in corso il recupero dei corpi senza vita. Quindi sono già stati portati a bordo delle navi soccorritrici.

Alberto Spampinato



IL TRONCONE di coda dell'aereo. Una grossa macchia d'olio. E brandelli d'indumenti. Sono queste, sino ad ora, le uniche tracce del DC-9 Itavia Ih 870 in volo da Bologna a Palermo, scomparso ieri sera pochi istanti dopo le 20,37.

Il troncone è stato trovato stamane poco dopo le nove dalla motonave Carducci. La chiazza d'olio era stata avvistata poche ore prima dagli elicotteri della Marina e dell'Aeronautica che da ieri sera sorvolano la zona: è a 75 miglia a sud di Ponza ed a 68 miglia a sud di Ustica. Cioè proprio in corrispondenza del punto in cui si trovava l'aereo nel momento del suo ultimo messaggio. Navi, aerei, ed elicotteri che da ieri sera perlustrano il basso Tirreno si stanno cercando ancora attorno al punto in cui sono state avvistate la coda dell'aereo e la chiazza d'olio. Il resto del DC-9 dovrebbe essere proprio lì, in fondo al mare.

Tutta la storia continua ad avere i segni del mistero. Si sa che l'aereo è scomparso improvvisamente. Si sa ades-

so, che è in fondo al mare, in corrispondenza del punto in cui ieri sera si sono interrotti i collegamenti con la torre di controllo di Ciampino. Si teme di non riuscire a trovare superstiti. E si fanno le prime supposizioni, tra cui quella, terribile, del sabotaggio: una bomba, cioè (ne parliamo più dettagliatamente in un'altra pagina). Tutto il resto rimane molto oscuro: il silenzio che ha accompagnato la scomparsa dell'aereo, l'improvvisa interruzione di ogni notizia, la mancanza di motivi che in qualche modo possano far pensare ad un incidente per maltempo o ad un guasto a bordo rendono ancor più cupa la tragedia che s'è compiuta ieri sera, nelle acque scure e profonde del mar Tirreno.

Ricostruiamo la scartata cro-

nica dei momenti che precedono e di quelli che immediatamente seguono la tragedia. In mezzo c'è il vuoto della scomparsa. Chissà se mai sarà possibile colmarlo.

LA PARTENZA — L'aereo, un DC-9, che all'Itavia definiscono «un gioiello», è alle 19,30, fermo sulla pista di Borgo Panigale, l'aeroporto di Bologna. È arrivato da poco da Palermo, con parecchio ritardo sull'orario. Non è una novità, comunque. Pochi passeggeri, clienti abituali su quella linea, possono ricordare regolarità. Rifornimento, controlli (da consueta ispezione di transito è durata mezz'ora ed ha accertato che tutto era a posto), hanno dichiarato stamane i responsabili dell'Itavia, cambio d'equipaggio. A bordo salgono il comandante Domenico Gatti, il secondo Pilota Enzo Fontana, lo steward Paolo Morici e l'hostess Rosa Di Dominici. Si compiono tutte le operazioni in vista della partenza. E si dà il via libera per l'imbarco dei passeggeri: 77 persone di cui 11 ragazzi e due bambini al di sotto dei due anni. Dei 90 prenotati, 20 non si sono presentati ai banchi dell'accettazione. E 7 nuovi passeggeri prendono il loro posto. È venerdì, giornata di rientro a casa per chi lavora fuori. Ma anche occasione di week-end o di corredi incontri d'affari, approfittando della domenica. Su quel DC-9 salgono anche alcuni siciliani emigrati in Germania: stanno tornando in Sicilia, per passarvi le vacanze d'estate.

Si parte alle 20,08. In ritardo. Pochi istanti dopo il decollo, l'hostess informa i passeggeri che voleranno a circa 9 mila metri d'altezza, ad una velocità di crociera di 900 chilometri all'ora. E che l'arrivo a Palermo è previsto per le 21,20. Tutto regolare. Buon viaggio.

IL VOLO — Il viaggio all'inizio è un po' agitato. C'è maltempo, sull'Italia centrale. Turbolenze disturbano il volo. I vuoti d'aria frequenti fanno soffrire qualcuno dei 77 passeggeri. Ma il fastidio dura poco. Arrivati sul Tirreno, il tempo migliora, le turbolenze cessano. C'è solo un vento te-

so, ma non molto forte. Ottima visibilità. L'aereo lascia la torre di controllo della zona di Milano, entra in contatto con Ciampino. Esegue, tranquillo, la sua rotta, come tante altre volte. Alle 20,37 il comandante Gatti comunica: «Stiamo sorvolando l'Isola di Ponza». Ed aggiunge: «Ora cambio frequenza-radio». Una operazione di routine, nel momento in cui si lascia l'assistenza aerea della torre di controllo di Ciampino per entrare sotto quella di Punta Raisi, a Palermo.

Un aereo dell'Alti, in volo da Napoli a Palermo, entra in contatto con il DC-9 Itavia. Il punto è ad 80 miglia a sud ovest di Ponza. I dati tecnici dicono: «punto «Condors» lungo l'aerovia «Arbra 1», coordinate 39 gradi 35 secondi nord, 13 gradi 04 secondi est. 11 — o poco più giù — l'aereo scompare. Senza un avviso, un allarme, un segnale. L'aereo è finito a mare.

IL SILENZIO — Il silenzio è lungo, angoscioso, tremendo. Ciampino comunica a Punta Raisi di aver abbandonato l'aereo. E Punta Raisi cerca d'entrare in contatto. Inutilmente. Riprova. Ancora silenzio. L'aereo Alti comunica: «È scomparso dal mio radar». Sono passate da pochi istanti le 20,37. In cielo, la tragedia del volo Ih 870 è conclusa. A terra, ci sono alcuni attimi d'esitazione, prima di ammettere a se stessi che per la terza volta in pochissimi anni Punta Raisi si prepara a vivere un altro «venerdì nero» (era venerdì sera anche quel 5 maggio del '72, anche quel 22 dicembre del '78). Ma il dubbio dura pochi attimi. Le speranze cadono ben presto. Un aereo non può scomparire nel nulla, non dar più notizie via radio, non lasciare traccia nel radar che lo cercano in cielo. Quell'aereo è caddo.

Già, nell'aerostazione affollata di parenti ed amici in attesa, non si sa ancora nulla.

Si guarda l'orologio, in attesa dell'atterraggio previsto per le 21,20. Passerà ancora tempo, prima che la verità imponga dolore, strazio.

L'ALLARME E LE RICERCHE — Navi militari partono da Ustica, Palermo, Napoli. Gli elicotteri e gli aerei di Aeronautica e Marina si alzano in volo. Altre navi in servizio passeggeri sulla rotta del basso Tirreno vengono dirottate verso il luogo che corrisponde all'ultima segnalazione del DC-9. C'è mare agitato. Vento. Le ricerche vanno avanti per tutta la notte, ma inutilmente. Poi stamattina poco dopo l'alba, il primo avvistamento: la chiazza d'olio. E, via via, tutto il resto. Montano le prime ipotesi sulle cause del disastro. E la più plausibile, fino ad ora, sembra proprio l'esplosione in volo. C'è chi azzarda una parola pesantissima: sabotaggio. Alla tragedia, si aggiunge l'ombra di un tremendo sospetto.

Antonio Calabrò

L'ORA

Direttore responsabile **NICOLA CATTEDRA**
 Editrice «Giornale L'Orsa» società cooperativa r.l.
 Consiglio d'amministrazione: **VITTORIO NISTICO** (presidente), **ETRIO FIDORA** (Consigliere delegato), **ALDO COSTA**, **GIUSEPPE CERASA**, **GAETANO SANZERI** (Consiglieri).

Federazione Italiana Editori Giornali

DIREZIONE, REDAZIONE e AMMINISTRAZIONE: Via Stabile Palazzo L'Orsa Palermo Codice Postale 90141. Telefoni in PBX 501733

REDAZIONE DI ROMA: Piazza di Pietra n. 44 - Telefono 5794715

Abbonamenti: Per l'intero anno L. 72.000 con recapito, L. 40.000 presso sede - Semestre la metà, L. 31.000 centralizzato - Per l'Estero: Annuo L. 85.000 - Semestre L. 50.500 - Trimestre L. 35.750 - Spedizioni in abbonamento postale Conto Corrente Postale 7/289

Un numero L. 300
 Arretrato L. 400

Tipografia «Rinascita» - Società Cooperativa s.r.l.

La scheda tecnica del DC-9

Il progetto del «DC-9» è nato negli anni 50 come risposta degli americani all'aereo francese «Caravelle» che aveva aperto con i motori a reazione una nuova era nel trasporto a corto e medio raggio, ma solo il 25 febbraio 1965, il primo aereo decolla dalla pista di Long Beach per il volo di prova. Il «DC-9» serie «10» ha una fusoliera che può contenere 95 passeggeri più gli uomini di equipaggio; ha ali a freccia pronunciata, impennaggio a «T», due motori «Pratt and Whitney» che gli consentono una velocità di crociera di 850 km/orari ad una quota di poco superiore ai diecimila metri. Il DC-9 è inoltre in grado di percorrere duemila km con un peso a bordo di 48 ton., e operare su piste relativamente corte come quella, appunto, di Bologna.

È DAL 1971 che l'Itavia ha in linea il «DC-9» serie «10», acquistato dalla casa americana di Long Beach, per sostituire i meno capaci «Fokker 28», sulle rotte più affollate.

L'ORA

Anno LXXXI - N. 148 - Sabato 28 Giugno 1980

Spedizione in abb. postale (art. 1.70)

L. 300

TUTTE
le notizie
sul disastro

7 PAGINE

Il troncone della coda dell'aereo Bologna-Palermo avvistato dalla motonave Carducci tra le isole di Ponza e Ustica

L'HANNO TROVATO

Itavia: è stata una bomba



Il Comando del Centro di soccorso aereo di Martina Franca conferma che pezzi di velivolo, corpi, battellini e salvagente stanno affiorando nella zona di mare compresa fra le coordinate 39° 49' nord e 12° 55' est, a 66 miglia a nord dell'isola di Ustica.

* *

Quindici le vittime già recuperate

* *

Perchè la compagnia aerea avanza la terribile ipotesi del sabotaggio

* *

Minuto per minuto la cronaca del volo, della attesa angosciata a Punta Raisi e delle ricerche

* *

I tre «venerdì maledetti»

CHI SONO I PALERMITANI SCOMPARSI

L'Orà, 28 giugno 1980

> CRONACHE DI UNA STRAGE

agnel viaggi Via Roma, 485 - Tel. 321081-324002-321150 Ti propone la sua (ESTATE 1980)

GIORNALE DI SICILIA

SICILPIERRE INTONACI - GRANIGLIATI - PITTURE Via Messina Marina 2 - Tel. 237.624 - 23188 FA.

Anno CXX - N. 174 - Lire TRECENTO

Fondatore: GIROLAMO ARDUZZONE

PALERMO - Domenica 28 giugno 1980

Ancora avvolta nel mistero la tragedia dell'aereo precipitato a largo di Ustica

IL DC-9 ITAVIA È SCORPIATO IN CIELO TUTTI MORTI. RECUPERATE 42 SALME

Una rotta maledetta?

Una rotta maledetta? È difficile spiegare di fronte a questa nuova tragedia e a questa nuova tragedia... (text continues)



Il corpo di una vittima galleggia al largo dell'isola di Ustica. La telefonata è stata scattata da bordo di un elicottero

I tecnici ritengono che il disastro sia stato provocato da una "causa esterna" e prospettano tre ipotesi: lo scoppio di una bomba a bordo, lo scontro con una meteorite o la collisione con un aereo militare straniero...

Scala mobile: una trappola mortale per il governo

I sindacati reagiranno con la massima energia

I magistrati: Amato poteva essere salvato

A MEDICINA LEGALE È INIZIATO IL RICONOSCIMENTO DELLE VITTIME

La pena dei parenti tra le lastre di marmo In tutti l'angoscia di non trovare una bara



L'arrivo delle salme all'istituto di medicina legale

Un rito diventato a Palermo maledettamente vecchio - Le prime salme recuperate benedette dal cardinale Pappalardo

Qui, all'Istituto di Medicina Legale, è iniziato il riconoscimento delle vittime... (text continues)

IL RITROVAMENTO DEL TRONCONE DI CODA DOPO UNA NOTTE DI RICERCHE

Ore 9,10 il sergente grida: «Ecco il relitto»

Quattro erano le salme era... (text continues)

Le divinità... (text continues)

Per le strade di Ustica... (text continues)

In un'isola di direzione nord... (text continues)

- A pagina 2
A pagina 3
A pagina 4
A pagina 5

CARIERI Viale della Libertà dal 24 giugno al 26 luglio SCONTI del 40% su tutti i reparti

L'ORA

Anno LXXXI - N. 149 - Lunedì 30 Giugno 1980

Spedizione in abb. postale/G. 178

L. 300

Uccisione di Moro/«Indizi insufficienti»

Scarcerati Piperno e Pace

ROMA — Franco Piperno il docente calabrese ex leader nazionale di «Potere operaio» arrestato il 16 agosto dello scorso anno a Parigi e poi estradato in Italia con l'accusa di concorso nella strage di via Fani e l'omicidio dell'on. Aldo Moro, è stato oggi scarcerato dal consigliere istruttore Achille Gallucci per «insufficienza di indizi», così recita la motivazione. Contemporaneamente il giudice ha disposto anche la scarcerazione di Lanfranco Pace, il redattore di Metropoli arrestato e accusato degli stessi reati imputati a Piperno.

Il mistero dell'aereo Bologna - Palermo

Una cosa è certa QUELLA ROTTA E' MORTALE

Nel punto in cui è accaduto il disastro l'aerovia civile incrocia un corridoio di esercitazioni militari: pericoli di collisione enunciati parecchie volte. Il caso del DC-9 esplose in Parlamento. Ripercussio-

ni sulla stampa nazionale alle dichiarazioni del sen. Corallo a L'Orà - Domani a Palermo la commissione ministeriale d'inchiesta per esaminare i relitti dell'aereo e la relazione del medico legale

Nell'interno 5 pagine di servizi e foto con le ultime notizie sulla sciagura



Si caricano su un elicottero dell'esercito i corpi trovati in mare delle vittime del DC-9 Itavia

L'Orà, 30 giugno 1980

> CRONACHE DI UNA STRAGE

ANNO XXIX - N. 175 - L. 300

QUOTIDIANO D'INFORMAZIONE

Stampato in Italia - Direzione: Società Editrice Editoriale (SEPE) - Messina, via S. Pietro 21, tel. 090/421111

Non morire di vuote parole

di Manfredo Briguglio
L'assassinio della signora...

QUALCHE SPIRAGLIO NEL MISTERO DELLA SCIAGURA AEREA DI USTICA

Sono morti in aria. Lo rivela l'autopsia

E' stata infatti esclusa l'ipotesi del decesso per annegamento - Nessun dubbio che a bordo si sia verificata un'esplosione di natura imprecisata - Sono 33 le vittime già identificate

Avvistati branchi di squali nella zona dove il relitto si è inabissato - Scene di dolore all'obitorio



NAPOLI: Il cono della coda del De-9 recuperato dalla nave oceanografica «Bannock»

DAL CORRISPONDENTE Michele Cimino
PALERMO — Solo le salme dei passeggeri rimaste all'aeroporto del trionfo...

di Florindo Borzicchi
PALERMO — Il maneggio...

Tante ipotesi per spiegare un disastro

BALCANIA
ROMA — Non si sa se la...

LA LOTTERIA DI MONZA

A Roma e Milano i primi tre premi

300 milioni nella capitale; 180 e 100 milioni nel capoluogo lombardo - Una vincita di consolazione (10 milioni) in provincia di Messina - Città e regioni fortunate

Tutti i biglietti vincenti

Table with columns for prize categories (PRIMO PREMIO, SECONDO PREMIO, TERZO PREMIO, etc.) and winning numbers for various cities (Roma, Milano, Napoli, etc.).

Il sequestro del vicepresidente della categoria

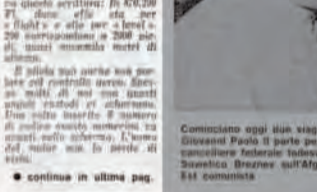
L'industriale francese rapito dai terroristi?

Un anonimo ha telefonato rivendicando il gesto ad «Azione diretta» - La polizia ritiene più verosimile la pista della Maia

di Paolo Romani
PALERMO — Un anonimo...

Il Papa in Brasile, Schmidt a Mosca

Cominciano oggi gli viaggi destinati ad incrinare sull'attuale momento storico e politico...



Cominciano oggi gli viaggi destinati ad incrinare sull'attuale momento storico e politico...

Table titled 'sommaro' listing various news items and their page numbers.

Table titled 'totip' listing names and numbers, likely a lottery or contest results table.

indice

DELLA GALIA di delitti... Cossiga come Tambroni?

Cossiga come Tambroni?

Gracchi tenta altre elezioni, fallite le quali respinge le dimissioni del governo...



IL MISTERO DEL DC9

L'ORA

ATTUALITA'

Lunedì 30 Giugno 1980

Dopo i primi atti urgenti compiuti dalla magistratura palermitana

L'inchiesta a Roma

L'INCHIESTA sulla sciagura del DC-9 I-H 870 precipitato venerdì sera fra Ustica e Ponza dovrebbe essere condotta dalla magistratura di Roma, in quanto per l'aeromobile caduto in acque internazionali la competenza è del giudice del luogo dove l'aereo è stato immatricolato, cioè Roma. Finora comunque tutti i complessi atti urgenti della inchiesta sono stati condotti dal sostituto procuratore Aldo Guarino, che ha provveduto anche a fare eseguire sequestri a Bologna e a Roma. Il giudice Guarino che si mantiene in continuo contatto con il Procuratore Capo Gaetano Costa è stato coadiuvato anche da altri sostituti. In pratica sono stati mobilitati tutti i magistrati della nostra Procura.

Fra gli atti urgenti compiuti dal magistrato c'è il riconoscimento ufficiale di 33 cadaveri. I resti di altri quattro corpi difficilmente potranno avere un riconoscimento certo.

Il primo degli atti urgenti compiuti dal giudice Guarino è stata la concentrazione dei cadaveri a medicina legale. E' stato sempre il dottor Guarino a disporre le autopsie, le perizie medico-legali, le radiografie, ecc. Per l'identificazione di alcuni cadaveri si è proceduto sulla base anche di piccoli particolari forniti dai familiari delle vittime. I segni di un intervento chirurgico, una protesi dentaria, un neo, ecc.

I periti sono al lavoro anche per chiarire il mistero che avvolge la sciagura. Esami di laboratorio su tessuti polmonari e su sangue dovrebbero stabilire l'eventuale presenza di gas estranei all'aria.

Poiché il magistrato provvede anche al sequestro dei corpi di reato (alcuni come abbiamo detto sequestrati a Roma e a Bologna) anche i resti finora recuperati dell'aereo sono stati concentrati a Palermo e al porto dovrebbe giungere fra qualche ora, una delle navi che partecipano alle ricerche con altri resti metallici.

Le ricerche sul luogo della sciagura sono riprese stamane alle cinque, ma fino alle 8,30 al magistrato non era giunta comunicazione di altri ritrovamenti né di cadaveri né di oggetti o parti dell'aereo.

Intanto la questura sta preparando un suo rapporto sul lavoro compiuto finora dalla polizia, mentre il medico legale Alfonso Verde sta anche lui redigendo un primo rapporto. Dall'esame dei cadaveri è emerso che non vi sono tracce di bruciature. Alcuni cadaveri sono quasi intatti, come quello di Molteni e quelli di alcuni bambini. Segno, questo, che i corpi sono caduti in mare quando l'aereo stava per sprofondare nelle acque profonde in quel punto quasi tremila metri. Stamane si era sparsa la notizia che l'intera inchiesta si sarebbe svolta a Palermo ma lo stesso procu-

ratore Costa ha smentito la notizia. «Abbiamo interessato il ministero dei trasporti ha detto il magistrato per sapere con certezza il luogo della immatricolazione e, quindi, per ragioni di delicatezza verso i colleghi che dovranno svolgere le indagini non volendo interferire nei loro compiti stiamo limitandoci agli atti urgenti». Lo stesso procuratore capo ha confermato che il primo esame dei corpi recuperati fa ritenere che le vittime siano morte per schiacciamento. Certamente però i medici legali avranno ampi margini per ulteriori esami soprattutto di laboratorio.

Apprendiamo intanto che a medicina legale è in corso l'identificazione dei resti di un'altra salma. Per ufficializzare la identificazione a medicina legale si è recato il giudice Alberto Di Pisa, in quanto il dottor Guarino, che, compie gli atti urgenti, è impegnato in una serie di altre incombenze relative alle indagini. Il magistrato ha stabilito che tutti i reperti dell'aereo vengano convogliati a Rocca di Capo e qui dovrà recarsi la commissione ministeriale di inchiesta per esaminarli.

La Commissione tornerà a riunirsi domani a Palermo. E' presieduta dal direttore dell'aeroporto di Alghero Carlo Luzzati.

Gianni Lo Monaco



La muta disperazione di uno dei parenti delle vittime

Continuano le ricerche Si fotografa il fondo del mare

ALL'ALBA sono riprese, in un'ampia zona di mare fra le isole di Ponza e Ustica, le ricerche delle altre 39 vittime del DC-9 ancora disperse e che è ormai improbabile — secondo il parere di tecnici — trovare. E' opinione diffusa che i 39 corpi siano rimasti impigliati nel rettilo della carlinga dell'aereo che si è inabissata nella cosiddetta «Fossa del Tirreno», dove i fondali sono ad oltre tremila metri di profondità. Questo rende problematico e difficile sia la localizzazione dei relitti, sia il loro recupero. Ciò che il mare restituisce sono solo frammenti.

Alle ricerche a nord di Ustica che verranno sospese al tramonto, partecipano quattro unità navali della Marina militare («Doria», «Orso», «Rizzo» e «Prometeo»), elicotteri della Marina militare, della Guardia di finanza, dei carabinieri, della polizia e del centro di soccorso di Ciampino. Sono inoltre interessate tutte le unità che

incrociano nel Tirreno. Nel basso Tirreno si trova anche la moderna nave per ricerche e lavori sottomarini «Buccaniers» Sah Sea Oil Service, che nei giorni scorsi è stata ad Ustica in occasione della rassegna internazionale delle attività subacquee. La Buccaniers, al comando di Giorgio Coopmans, è attrezzata tra l'altro di un sofisticato minisommersibile per le immersioni alle alte profondità.

A bordo della nave c'è anche il primo pilota italiano di sommergibili ad aver stabilito il record di immersione per lavoro a duemila metri di profondità. Molto probabilmente anche oggi si comincerà ad usare le speciali pellicole fotografiche sperimentali «Walter Penetrations», arrivate ieri da New York dalla direzione del deposito della Kodak, su richiesta del Presidente della Regione, Mario D'Acquisto, e che possono consentire la individuazione di oggetti immersi a notevole profondità.

Pioggia di interrogazioni sulle condizioni degli aerei

Richieste di chiarimenti, sospetti, accuse

DA TRE giorni è un coro di accuse, di drammatiche testimonianze, di interrogazioni parlamentari, di richieste di chiarimenti, di perché ufficiali, di sospetti fondati e documentati.

I primi a farli sono stati i politici. Con tempestività ed estrema durezza. «Non c'è più spazio per temporeggiare, è ora di chiarire» hanno detto tra gli altri gli onorevoli comunisti La Torre, Spataro, Perrini presentando al Ministro dei trasporti una stringata interrogazione. In tre punti i deputati chiedono di sapere immediatamente

a) quali interventi e provvedimenti urgenti si vogliono adottare per accertare le cause tecniche e le eventuali responsabilità operative ed amministrative che abbiano potuto provocare la sciagura; b) l'elenco dei vettori Itavia completo di anno di fabbricazione, messa in servizio e ore di volo effettuate da ciascun mezzo; c) per quali motivi l'Alitalia è stata indotta a stipulare un contratto di noleggio di mezzi Itavia e quali siano i termini di questo accordo; in particolare su questo ultimo punto insistono i deputati anche perché un

loro compagno di partito il senatore Corallo nel gennaio dello scorso anno presentò una interrogazione su questo argomento e

mai gli fu data risposta da parte dell'allora Ministro dei Trasporti.

Ma, insieme a chi avanza l'ipotesi di gravissime

carenze tecniche dei mezzi Itavia cause che avrebbero potuto determinare la sciagura, c'è anche chi sostiene il sussistere di gravi inefficienze nell'addestramento dei piloti e nella manutenzione e nel controllo degli aerei impiegati dalle compagnie italiane. E' il caso dell'onorevole Aldo Rizzo della sinistra indipendente, magistrato inquirente nella sciagura di Montagnalonga. Rizzo ha chiesto anche l'immediata destituzione dell'attuale responsabile della Direzione dell'Aviazione civile. Un severo controllo sulle con-

dizioni di idoneità degli aeromobili delle compagnie nazionali destinati al collegamento con la Sicilia è stato chiesto stamane anche dal gruppo regionale comunista in una interrogazione rivolta al presidente della Regione in cui si chiede di conoscere anche quale esito abbia avuto il dibattito e l'ordine del giorno n. 284 approvato dall'Ars il 24 gennaio 1979.

Altre due richieste di immediati accertamenti nazionali sull'aeroporto palermitano provengono dal vice segretario liberale Patuelli e dal deputato Emilio Santi, socialista.



Per le vittime di Punta Raisi l'assicurazione pagò appena 5 milioni

Risarcimento senza limiti se la colpa è della compagnia

PER I PARENTI delle 81 vittime della sciagura del DC-9 Itavia precipitato venerdì notte al largo di Ustica, dopo la lunga attesa di questi giorni ne inizia adesso un'altra, ben diversa, ma pure triste e angosciata, quella della pratica per ottenere il risarcimento dall'assicurazione della compagnia aerea.

Secondo i nuovi massimali aggiornati da alcuni anni dalle maggiori compagnie aeree italiane per ogni vittima i parenti riceveranno 58 mila dollari, pari a circa 48 milioni di lire.

E' questa la cifra pagata per il disastro di Punta Raisi

del dicembre di due anni fa, mentre per quello di Montagnalonga del '72 l'assicurazione pagò appena 5 milioni e 300 mila lire per ciascuna vittima.

Ed è questa in realtà la cifra che ancora oggi è prevista nella nostra legislazione, che è ferma al 1952.

Il codice aereo della navigazione all'articolo 943, oltre a prevedere questa somma come risarcimento, afferma che la compagnia può essere esonerata dal pagamento, qualora dimostri di avere adottato tutte le misure necessarie per evitare il danno. Se invece i parenti delle vitt-

me riescono a dimostrare che la sciagura è avvenuta per dolo o colpa grave della compagnia possono chiedere il risarcimento senza limiti.

«L'assicurazione stipulata per i passeggeri Itavia — ci hanno detto i funzionari della compagnia aerea giunti a Palermo — paga comunque in tutti i casi. Appena un passeggero sale la scaletta dell'aereo è immediatamente coperto dalla polizza. Qualunque cosa gli succeda. Dal fulmine che colpisce l'aereo al dirottamento».

— Qual è la prassi per ottenere il risarcimento?

«Per i familiari che hanno

riconosciuto la salma di un parente è molto semplice. Dovranno presentare il certificato di morte ed un atto notarile che stabilisce di essere gli eredi del defunto».

— C'è quindi qualche problema per i parenti di coloro i quali non sono stati ancora recuperati?

«Ci sarà soltanto da attendere un po' di più. In questi casi, infatti, occorre la dichiarazione di morte presunta. Normalmente questo è atto che si ottiene dopo dieci anni, ma nel caso specifico bastano solo sei mesi. Intanto noi daremo corso alle pratiche ed attenderemo quindi solo l'atto

ufficiale che ci permetterà di passare alla liquidazione. Tutto sommato quindi non ci sarà una grossa differenza nei due casi».

— L'eventuale costituzione di parte civile di qualcuno dei parenti delle vittime, può bloccare il risarcimento o ritardare la liquidazione sino a quando non si concluderà il processo?

«No assolutamente. Si tratta di vicende staccate e indipendenti. Da un lato procedono le inchieste, quella della magistratura dell'aviazione civile e quella della compagnia, dall'altro l'assicurazione che è già in grado di pro-

cedere all'espletamento delle pratiche necessarie per le liquidazioni dei risarcimenti. Questo perché qualunque cosa emerga dai risultati delle inchieste l'assicurazione deve pagare in ogni caso i parenti delle vittime. Se poi ci saranno possibilità di rivalsa della compagnia sulle case costruttrici o di manutenzione del velivolo questo non ritarderà minimamente il pagamento del risarcimento delle vittime. Sarà soltanto una questione che riguarderà la compagnia di assicurazione e quella aerea».

Roberto Leone

66899

L'ORA

Anno LXXXI - N. 150 - Martedì 1 Luglio 1980

Spedizione in abb. postale (gr. 1/78)

L. 300

Nello Jonio dopo aver lanciato l'SOS Nave in fiamme abbandonata

MESSINA — Il mercantile «Maddalena Lo Faro» di 1.600 tonnellate di stazza lorda ed iscritto nel Compartimento marittimo di Napoli, è in fiamme nello Jonio. È stato abbandonato dai sedici membri dell'equipaggio dopo l'«SOS» lanciato dal comandante.
L'incendio si è sviluppato a 30 miglia sud-est da Capo Spartivento, mentre il «scarico», con un carico di automobili usate, era in navigazione da Anversa a Beirut.
Una nave danese che si trovava nella zona, la «Mercurius Export II», ha raccolto e messo in salvo tutti i membri dell'equipaggio.

SCIOPERO
nelle
industrie,
i sindacati
si scon-
trano con
Cossiga
sulla
SCALA
MOBILE

• NELL'ATTUALITÀ

Tra i rottami del DC9 recuperate e portate a Palermo due ruote che, secondo alcuni, potrebbero essere i resti di un aereo militare

IL MISTERO DEL CARRELLO

Prende consistenza l'ipotesi della collisione I piloti: irregolarità di aerei militari

Intervista col comandante militare di Punta Raisi. Una flotta invecchiata. Le opinioni del prof. Magazzù docente di meccanica del volo a Palermo • NELL'INTERNO



Oggi i funerali delle vittime. Nella foto quelli dei fratelli Pinocchio che si sono svolti a Monreale. Questa sera la funzione religiosa in Cattedrale

Da oggi, ogni giorno 4 pagine dedicate alle vacanze



In questo numero

L'italiano turista

Una indagine Demoscopea: dove va, perché ci va, la cucina, la lingua, il clima.

Nudi sulle spiagge

E' un reato? Cosa dice la legge

Il manifesto turistico

Mostra a Catania: il giro del mondo sognando a occhi aperti

**In anteprima le foto
della BMW da 35 milioni**

• NELLE PAGINE SPORTIVE

68334

SIRA
 Concessionaria
FIAT
 Tutti i modelli di auto
 e veicoli commerciali
 Tel. 584333

IL DIARIO DI PALERMO

SIRA
 Concessionaria
FIAT
 Tutti i modelli dei veicoli
 industriali, leggeri, medi
 e pesanti • Tel. 584333

EDIZIONE ANNO V - 140 - UNA COPIA L. 300 QUOTIDIANO DEL MATTINO MARTEDÌ 1 LUGLIO 1980

Fra i rottami 2 ruote: non sono del DC 9

Collisione

Questa l'ipotesi che prende corpo

Tra i rottami del DC 9 ITA-VIA naufragato venerdì sera al largo dell'isola di Ponza ci sono anche i resti di un altro aereo. Li abbiamo visti all'interno del grande hangar dei vigili del fuoco a Punta Raisi mentre i tecnici della compagnia effettuavano una prima perizia sui resti recuperati in mare e subito trasportati in elicottero a Palermo. Si tratta di due ruote tenute insieme da un asse di lega leggera e di tre frammenti di polistirolo espanso, ricoperti da fogli di lega d'alluminio, dipinti in giallo e in rosso. Prende quindi sempre più corpo l'ipotesi della collisione con un jet

misterioso. La zona della tragedia è spesso battuta da velocissimi aerei Nato. Oltre scimmia, secondo un rapporto ufficiale dell'aviazione civile, sarebbero state le «evitate collisioni» nel solo 79. Le due ruote rosse e gli altri frammenti sono stati accantonati in un angolo del grosso hangar e su di essi vige, per il momento, il più fitto segreto. Tra i rottami è stato ritrovato anche il sediolino del pilota con le cinture di sicurezza non ancora utilizzate. A bordo, non c'è stato il tempo di capire.

Nicola Lombardozzi

«Ruote militari» dice l'esperto

Sul ritrovamento di due ruote d'aereo con l'interno rosso, pescate a mare fra i detriti del DC-9 precipitato, abbiamo chiesto il parere del comandante Valerio Gloriantza, pilota da 43 anni, genovese, prima trasvolatore italiano in America attraverso la rotta polare. Ecco quanto ha dichiarato al «Diario».

«Le ruote con l'interno rosso non possono appartenere a un DC-9. Questo tipo di aereo ha gli interni neri e comunque sono ruote enormi, se ruote di carrello sono state trovate fra i detriti, si possono formulare queste serie ipotesi: o si tratta di ruote appartenenti a un FC-110 oppure a un F-104. Praticamente aerei militari. E' anche possibile una collisione col DC-9 in quanto questi aerei riescono ad arrivare a 40 mila piedi (13 mila metri d'altezza per l'FC-110) e 25 mila piedi (8000 metri per l'F-104) cioè oltre la quota dell'aereo civile».

«Sulla reale ipotesi d'uno scontro in cielo? Possibilissimo. Io stesso mi sono trovato in 43 anni d'attività privata di fronte, voglio dire faccia a faccia, con altri aerei, anche militari. Si solito, per le esperienze che mi sono fatte, anche nei cieli di Sicilia e di tutte le nazioni, incidenti come quelli capitati al DC-9 Bologna-Palermo, si possono ricondurre a due serie ipotesi: o una bomba o uno scontro aereo. Naturalmente è la mia opinione la quale si basa anche sul fatto che qualsiasi altro incidente permette al pilota di dare l'SOS, almeno questo».



Il misterioso «carrello» ripescato insieme ai rottami del DC 9

Le suggestioni ci sono tutte. Tre venerdì, giorno di cabala infausta, il nome sinistro dello scalo palermitano: Punta Raisi che riecheggia il raso della matanza, di quel feroce e quasi estinto rito di morte marinaro. Anche il mistero, l'elemento che sfugge alla conoscenza e spinge verso l'irrazionale, l'istintivo, il misterico.

Le suggestioni ci sono tutte per spingere questa cittadina, messa a lutto per tre volte, a lenire la sua angoscia nel senso del fatale; e ci sono pure per consentire di indulgere al magico anche a quegli osservatori che si accomodano con poco. E' questa, però, la vera rotta maledetta, la rotta fuorviante, sbagliata.

Montagnalonga e la tragedia dell'antivigliis di Natale di due anni fa, hanno messo in evi-

denza somme di errori, di insufficienze tecniche inaccettabili in «congegni» di precisione quali devono essere aerei, piloti, e aereoporti. Le diverse inchieste che si sono accavallate, incrociate, vicendevolmente eluse, un punto hanno sempre avuto come limite: la realtà dell'aereoporto di Punta Raisi che tecnici avveduti e associazioni di piloti - cioè di coloro che rischiano la pelle insieme ai passeggeri - hanno sempre definito insufficiente, mancante di attrezzature pressoché indispensabili, come il T Vasis.

In quest'ultima tragedia, Punta Raisi, è innegabile, non c'entra, se non come destinazione di un aereo mai arrivato.

Non è malasorte

Ma non c'entra nemmeno la malasorte, malgrado il venerdì, al contrario di come da più parti si sostiene, di come fra la gente, ferita, colpita dai lutti, si adombra.

Dagli elenti che sempre più numerosi emergono - se non dalle acque, da ciò che l'intelligenza umana è in grado di mettere insieme - almeno uno è stato qualcosa di diverso della maledizione, qualcosa di molto più concreto a far esplodere il DC 9, che sempre più viene indicato come «carretta» del cielo, sbalestrata fra intemperie ad essa inadeguate, in una zona in cui più volte sono stati segnalati pericolosi «incontri ravvicina-

Situazione

All'istituto di medicina legale, del Policlinico di Palermo continuano le penose operazioni di identificazione delle salme. Tra lo strazio dei parenti sono già state avviate ai luoghi di origine le bare delle salme con un nome. Rimangono ancora da riconoscere i corpi di un uomo e tre donne, due delle quali «contese» da più famiglie. Alle spalle di ognuno dei corpi martoriati c'è un frammento della tragedia.

nati» del tipo caccia NATO, che si esercitano, che giocano a spaventare i conducenti del naviglio civile.

Non abbocciamo quindi alle facili suggestioni, così «più facili» in questa città, in quest'isola. Tanto accettabili, bastevoli a lasciare le cose per come sempre sono state. Con i cieli zeppi di velivoli che giocano a fare la guerra, zeppi di carcasse male incollate, in attesa che diventate più logore si sbrogolino al Terzo Mondo, liberi di andare a sbattere quando vogliono. E con una stazione aerea com'è Punta Raisi, dove persino mancano dignitose strutture per chi sta ad aspettare, guardiamoci dall'accusare la malasorte.

N. G.

(In cronaca)

Scala mobile - Oggi le proposte del governo

Bloccata la busta paga?

I sindacati pronti allo sciopero generale

Nell'interno

Sfratti: da oggi senza case ottocento famiglie

Liberi Piperno e Pace: mancanza di indizi

ROMA. - Oggi il governo presenta ai sindacati e alla Confindustria il «sullerto» pacchetto di provvedimenti per fermare l'inflazione e ritoccare in qualche modo il meccanismo della scala mobile. La delicatezza di questa operazione contro la

quale si è stata una levata di scudi da parte dei sindacati (la scala mobile non si tocca) consiste proprio nei rischi con i quali si cercherà di intervenire sulla autonomia dello scatto di contingenza senza far pagare alle masse lavoratrici le diffi-

coltà della situazione economica del paese.

Ciò non toglie però che le parti siano sul piede di guerra.

(Nell'interno)

Calcio mercato - Il Palermo senza buste



Osellame al Cagliari, ritorna Trapani

Teri, a Milano, sono stati definiti incompromessi. Giuliano resta a Cagliari. Trapani torna a Palermo. Casari rientra a Catanzaro. Fatti definiti e tre giocatori scap - 11111111

(Nello sport)

La vostra estate con
SICANTUR
 Via E. Amari 136
 Viale Strasburgo 50

Dedicato all'eleganza...
LAROS
 VIA LIBERTÀ, 24/C - TEL. 32.22.61 - PALERMO

CRONACHE DI UNA STRAGE



Stormi di aerei militari volteggiano e a volte sparano (a salve) su quelli civili

Che scorribande lassù

ROMA — Per la sciagura del DC-9 Itavia i piloti civili puntano adesso soprattutto su due ipotesi: la collisione con un aereo militare o l'usura di alcune strutture. Vi sono coloro che ritengono più attendibile la prima ipotesi, altri invece per la seconda.

Il comandante Renato Benzi, che nel marzo scorso nel cielo di Alghero fu quasi sfiorato da un F-104 tedesco mentre era alla guida di un DC-9, ritiene molto attendibile l'ipotesi della collisione. E non viene dato molto peso alle smentite del ministero della Difesa, che perlato non si fida di un'autostrada nei giorni dell'esodo. Completamente intasata: stormi di aerei tedeschi, inglesi, francesi di altre nazionalità, oltre che italiani. E i piloti militari hanno l'abitudine di «intercettare» gli aerei civili che sono un facile bersaglio, perché più lenti e perché si conosce la loro rotta. Vi sono decine di denunce delle scorribande dei piloti militari, che talora sparano anche dei colpi a salve: e ieri se n'è conosciuta un'altra. Il comandante Di Sala dell'Alfa ha detto, nel corso di una riu-

nione al ministero dei Trasporti, che recentemente il suo DC-9 s'è trovato quasi «incastrato» tra due F-104: uno a poche decine di metri sopra, l'altro a poche decine di metri sotto. Esercitazioni, possono provocare disastri, anche per l'altissima velocità dei caccia militari.

Questa è la premessa che fanno coloro che «privilegiano» l'ipotesi della collisione. Vi sono altri elementi. Anzitutto il fatto che le ricerche abbiano avuto un esito positivo così rapido.

In generale occorrono giorni e giorni, e invece si è andati a colpo sicuro e si sono recuperati decine di corpi — che erano relativamente vicini — nel giro di poche ore. Ciò significa che i servizi sono stati efficienti, ma anche «troppo brillanti» i risultati. Un fatto estremamente eccezionale. Basti pensare — ci dicono — ai tempi impiegati nel dicembre 1978 a Punta Raisi, dove pure c'erano oltre i mezzi militari, decine di pescherecci e in una zona estremamente limitata. V'è poi da chiedersi perché l'aereo abbia improvvisamente chiesto l'autorizzazione a ridurre la sua quota e perché i piloti non abbiano dato alcun segnale d'allarme. Tutto è accaduto quindi in un istante.

Altra considerazione: perché mai — dicono alla Sipac, il sindacato Cisl dei piloti civili — a Ciampino la sera della sciagura è stato disposto quasi un «cordone di sicurezza» decine di carabinieri cioè che impedivano ogni contatto

tra il personale dell'aeroporto e l'esterno?

Alla Sipac lamentano poi che nella commissione ministeriale d'inchiesta sia stato inserito un tecnico dell'Anpac ma nessun rappresentante della Fiat, la Federazione dei sindacati confederali. Perché questa discriminazio-

ne? Forse c'è qualcosa che si vuole nascondere?

Comunque non è difficile stabilire se effettivamente vi sia stata collisione o meno. Se vi è stato l'impatto, la conseguenza è stata un'implosione, ossia il contrario di un'esplosione. L'esplosione va verso l'esterno, l'implosione verso

l'interno. Quindi se tra i corpi delle vittime dovessero trovarsi delle schegge metalliche, è da escludere l'esplosione, e si avrebbe un elemento a favore dell'ipotesi della collisione. Naturalmente altri accertamenti vanno fatti sulle strutture metalliche.

Ma a favore dell'altra ipotesi quella dell'usura dell'aereo della quale si parla in altra parte del giornale, stanno vari altri elementi: il fatto che l'aereo precipitato si era seduto di coda un anno addietro in un aeroporto di Sardegna o la caduta del cono di coda.

Il comandante Antonio Cavini dice che ciò può anche non significare molto. In questi aerei il cono di coda è a distacco prestabilito e basta quasi un calcio per farlo cadere. E allora perché c'è? Per due motivi: il primo, banalissimo, di natura estetica, il secondo invece per ragioni di sicurezza, nel senso che al cono di coda è fissato uno scivolo per le uscite d'emergenza che si praticano facendo appunto cadere questa appendice. E del resto negli Stati Uniti un aereo si perse in volo il cono di coda, continuando regolarmente o quasi il suo viaggio.

Il problema vero è invece quello delle strutture, della usura metallica. Solo così si può spiegare un eventuale decompressione esplosiva e la frattura dell'aereo. L'affaticamento metallico che allora dovrebbe essere sfuggito ai periodici controlli a cui viene sottoposta la flotta aerea. Vi

sono controlli ogni 100 ore di volo, altri ogni 470, altri ancora ogni 1800 ore e infine la revisione totale ogni 10 mila ore. Tutto l'aereo, in quest'ultimo caso viene smontato e scrupolosamente controllato con procedimenti particolari dai raggi X e gamma. E allora ammesso che si tratta di un disastro dovuto al logoramento vi sono delle ipotesi da fare. Al momento del controllo non c'erano microlesioni, oppure non sono emerse all'esame fatto male.

«Bisognerebbe — dice un pilota — fare anche una ricerca statistica per stabilire quali inconvenienti aerei dello stesso tipo con lo stesso numero di ore di volo e di cicli. Certo il DC-9 non era più nel suo anni ed è soprattutto questo che può tra l'altro far pensare a un cedimento delle strutture sottoposte tra l'altro a fortissime sollecitazioni dato che durante il suo ultimo volo, ha incontrato in quota un vento che spirava a circa 200 chilometri orari. Tali sollecitazioni potevano benissimo dilatare eventuali microlesioni, sino a provocarne la depressione esplosiva».

Ma vi sono altri «pezzi d'appoggio»? ci rispondono: soltanto una di carattere psicologico. E abbastanza singolare che l'Itavia abbia fatto immediatamente circolare l'ipotesi di una bomba a bordo. Certo come ipotesi è plausibilissima, anche logica, ma quali elementi aveva la compagnia per accreditarla?

Orazio Barrese

L'ORA Autobus in sciopero domani per 3 ore (13,30-16,30)

È Cono Di Graziano, vice-presidente dello scorperto che l'ospolo... di un giovane a viso ancora rivolt...

C'è pericolo di disastri nel cielo di Palermo
Lima l'europeo

Ecco quel che scriveva L'Orà il 19 dicembre dello scorso anno all'indomani della caduta di un aereo militare USA alle porte di Palermo

Intervista con il comandante militare dell'aeroporto di Punta Raisi

Collisione? Il colonnello dice no, ma...

I PRECEDENTI — «Gli aerei militari delle forze Nato sono indisciplinati. Scorrazzano per i cieli italiani senza renderne conto, spesso, alle torri di controllo degli aeroporti sorvolati. Tagliano la strada agli aerei di linea. E travolgono nei loro incidenti, talvolta, la popolazione civile. C'è pericolo anche nel cielo di Sicilia, come dimostra la drammatica ed ancora oscura vicenda dell'aereo della marina Usa «Grumman» decollato dalla portaerei «Nimitz» domenica pomeriggio e caduto, in serata, su tre villette (per fortuna disabitate) a Capaci». Sono queste le prime righe di un servizio pubblicato da L'Orà il 19 dicembre dello scorso anno, all'indomani della caduta di un aereo militare americano alle porte di Palermo. L'aereo tornava da una missione segreta (dalla Libia, probabilmente), si era alzato in volo dalla portaerei Nimitz, si era avvicinato all'aeroporto di Punta Raisi senza avvertire, senza rispondere alle stesse richieste della torre di controllo per l'identificazione. Una procedura tutt'altro che rispettosa delle regole, cioè:

La denuncia fatta da L'Orà non era certo la prima. Già da tempo i piloti civili segnalavano di aver avuto la strada tagliata da aerei militari fuori dai loro riservati canali di volo. Ricordiamo un solo episodio: giovedì 29 novembre dello scorso anno un DC-9 dell'Alisarda, proveniente da Cagliari, con 70 passeggeri a bordo, mentre volava nel cielo di Olbia si vide tagliare improvvisamente la strada da un aereo militare della base Nato di Decimomannu.

Solo la bravura del pilota, allora, evitò un disastro. E l'Anpac (l'associazione dei piloti civili) non ha mai risparmiato, in passato, denunce e prese di posizione. Da esse si ricava che esiste ormai una prassi, pericolosissima, che provoca quotidianamente il rischio di collisione in volo. Gli aerei delle forze Usa e Nato ne sono responsabili. Non rispettano le aerovie e le procedure di avvicinamento stabiliti dalla legge. Invadono spazi occupati dal traffico civile. «Solo per fortuna, sino ad oggi, non è successo un disastro», commentavano alcuni esponenti dell'Anpac nel dicembre scorso, dopo l'incidente del Grumman.

E una pioggia d'interrogazioni parlamentari chiedevano ai

ministeri competenti conto e ragione sulla mancanza di sicurezza in volo, per colpa degli indisciplinati aerei militari.

L'INTERVISTA — Ne parliamo con il tenente colonnello Garufi, comandante dell'aeroporto di Punta Raisi, la più alta autorità militare aerea della città.

Colonnello, è possibile che un aereo militare abbia investito il DC-9 Itavia?

«Potrebbe pur darsi, anche se non mi sembra l'ipotesi più probabile».

«I piloti civili, spesso, hanno denunciato l'invasione degli aerei militari negli spazi riservati al volo civile. Le risultano casi del genere?»

«No. Questi casi non sono possibili. Ogni aereo ha un suo spazio di volo, che non si sovrappone ad altri».

Anche gli aerei militari?

«L'aereo militare è un aereo qualsiasi, a meno che non voli su zone riservate. Può seguire le sue aerovie, oppure abbandonarle per spazi non controllati. Ma in questo caso deve seguire le direzioni indicate sul piano di volo, che presenta al momento del decollo e di cui sono informate le autorità militari delle zone interessate».

Si presenta sempre un piano di volo?

«Sempre, certo. A meno che il volo non avvenga a vista, attorno al punto di decollo: una portiera o una base a terra. L'aereo, allora, presenta solo una notifica, sta in volo un breve tempo attorno al punto di partenza e vi ritorna».

Zone riservate ai militari. Quali sono?

«Gli spazi aerei attorno alla Puglia, ad esempio».

Fuori dagli spazi riservati, non è possibile che gli aerei militari scorrazzino fuori da ogni regola?

«No, non è possibile».

E il Grumman precipitato a dicembre vicino Punta Raisi? Si disse, allora, che non aveva presentato a Palermo alcun piano di volo.

«L'avevo presentato. Non eravamo semmai riusciti a metterlo in contatto con lui».

«Pensiamo ad un aereo in missione segreta. Se vi comunica il suo piano di volo, che segreto è?»

«Comunica i piani, non gli obiettivi».

Per il DC-9 Itavia, è possibile uno scontro in volo con aereo non identificato?

«E' molto, molto improbabile. Non risultano, fino ad ora, tracce di aerei in quella zona. Escludo un aereo militare italiano».

E straniero?

«Anche gli aerei della Nato devono rispettare le stesse regole degli aerei italiani: comunicare i piani di volo alle autorità militari ed agli aeroporti interessati».

Un aereo non della Nato, allora?

«Qualunque aereo straniero non identificato ma in volo sui nostri cieli avrebbe dovuto essere intercettato dai nostri caccia».

Come spiegare, allora, l'incidente?

«Aspettiamo il lavoro della commissione d'inchiesta, della magistratura. Io non credo molto allo scontro in volo. Mi sembra più probabile un guasto alle strutture del DC-9. Ma è solo una prima impressione, che vale quel che vale».

LE CONSIDERAZIONI — Il colonnello Garufi ha ragione: nessun aereo può volare senza aver presentato i piani di volo, in modo da evitare interferenze pericolose. Ma hanno anche ragione i piloti civili, quando denunciano il mancato rispetto di quelle regole, le esercitazioni «ad intercettare» gli aerei civili, le acrobazie in cielo sulle stesse rotte degli aerei di linea. Ed allora? Allora va chiesto conto e ragione di questa pericolosa situazione di caos nello spazio aereo italiano alle autorità civili, militari, amministrative e politiche che hanno il dovere di far rispettare le leggi e garantire la sicurezza dei cittadini. Perché il governo, ad esempio, non risponde in modo chiaro e convincente alle tante interpellanze ed interrogazioni sull'argomento?

Antonio Calabrò

68434

SIRA
Commercio
FIAT
Tutti i modelli di auto
e veicoli commerciali
Tel. 584333

IL DIARIO DI PALERMO

SIRA
Commercio
FIAT
Tutti i modelli dei veicoli
industriali: leggeri, medi
e pesanti • Tel. 584333
Spec. Abil. Post 1/70

EDIZIONE ANNO V - 141 - UNA COPIA L. 300 QUOTIDIANO DEL MATTINO MERCOLEDÌ 2 LUGLIO 1980

Collisione - Un fatto passato sotto silenzio

Quella notte caddero due aerei

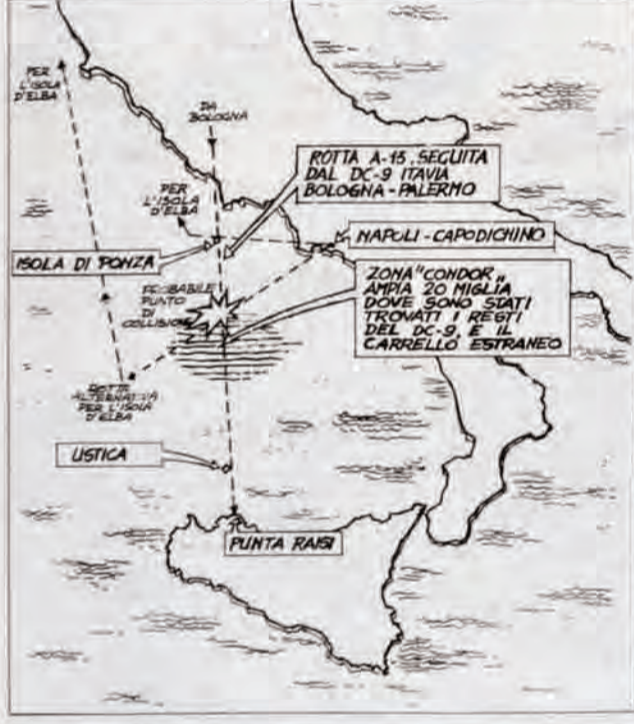
La stessa tragica sera dell'esplosione del DC 9 Itavia nelle rotte intasate attorno a Ponza un altro aereo, un Islander privato con pilota e una coppia di coniugi baresi a bordo, viaggiava. Anche questo aereo ha avuto un incidente: è andato ad ammarare nelle acque dell'Isola d'Elba.

Di questo aereo si sono perdute le tracce. Il capo scalo dell'isola d'Elba ha detto che l'Islander era rimasto in fondo al mare; da fonti non ufficiali invece si apprende che l'esecutive è stato ripescato e ricoverato sull'isola, lontano da sguardi indiscreti.

Di certo c'è solo che una commissione d'inchiesta si interessa attivamente all'incidente.

Di questo Islander, non si riesce a sapere nemmeno il piano di volo: dall'aeroporto di Capodichino rispondono che si trova a bordo dell'aereo; da Roma, con cui è stato stabilito l'ultimo contatto, niente di niente; peggio - come abbiamo detto - all'Elba. La sensazione è che uno spesso velo di omertà circondi questa vicenda. Introvabili ormai anche il pilota e i due passeggeri.

Era un turboelica vicino la rotta BO-PA



Ottantuno morti vogliono chiarezza

ieri abbiamo formulato l'ipotesi che il DC 9 Bologna-Palermo non è arrivato a destinazione con il suo carico di passeggeri perché entrato in collisione, nella notte di venerdì, con altro aereo. Per dire tanto avevamo elementi nuovi e sconosciuti agli altri. Un nostro fotografo e un nostro cronista erano infatti riusciti ad assistere all'inizio della perizia fatta nell'hangar dell'aeroporto di Punta Raisi. Da ciò è nato il sospetto ragionevolissimo sull'andamento dei fatti.

Cos'è accaduto dopo lo spieghiamo ai lettori. Di fronte alle nostre rivelazioni, e cioè di fronte alla scoperta di due ruote trovate nel mare del disastro, portate a Palermo e non appartenenti al DC 9 precipitato, le risposte ufficiali sono state tante e diverse, nessuna chiara. Le riassumiamo: si è detto che l'aereo trasportava ruote; si è poi detto che non era vero e che mai un aereo trasporta cose del genere; la commissione d'inchiesta ha fatto sapere che «potevano essere ruote d'un carrello che serve per portare barche a secco»; ancora da fonti vicine alla commissione si è parlato di ruote d'aereo americano caduto non si sa quando; l'Itavia non si è pronunciata. Intanto le ruote da noi fotografate venivano portate di corsa all'aeroporto militare di Boccadifalco.

Pare dunque che si sia scatenato il mulinello su queste ruote, che sole possono contribuire a chiarire molti aspetti d'una misteriosa vicenda. Nonostante ciò, da fonti ufficiali solo allusioni e dubbi, nessuna chiarezza.

A proposito di misteri relativi alla caduta del DC 9 bolognese-Palermo, eccome un altro. Ci riferiamo alla caduta di un altro aereo, avvenuta nella stessa serata di venerdì e nella stessa fascia oraria in cui si è verificata la tragedia del Bologna-Palermo. L'aereo di cui parliamo oggi è un Islander, partito da Napoli venerdì sera da Capodichino per destinazione Isola d'Elba. Abbiamo voluto fare un lungo giro di telefonate per sapere qualcosa di più, visto che le due rotte (quella del DC 9 e quella dell'Islander) erano terribilmente vicine. Niente: non si è potuto sapere nulla. Uno dice che è affondato, un altro che l'hanno ripescato, un altro ancora risponde che c'è una commissione d'inchiesta (anche qui) e altri, che in fondo «non sono fatti che possano riguardare». Tutte risposte evasive e nemmeno una certezza che possa far escludere una collisione fra i due aerei.

Ora però qualche domanda è legittima, addirittura sacra se pensiamo al sangue, al lutto e al dolore di tanta gente perduta nel disastro del Bologna-Palermo. E' possibile che nessuno, fra i tanti esperti dell'aeronautica abbia saputo dire rapida-

mente e con chiarezza la natura e l'origine di quelle due ruote?

E' possibile che non si riesca a sapere nulla sulle vere cause che hanno fatto precipitare due aerei nella stessa serata, nella stessa zona aerea e nella stessa fascia oraria?

In nome di ottantuno morti, è lecito o no chiedere poche ma lucide risposte ai dubbi che attanagliano?

Contrariamente la smentita non convince.

E. B.

Nell'interno
A pagina 2: Come abbiamo fatto a vedere e fotografare i corpi estranei ai rotami del DC 9.
A pagina 3: Inchiesta in pericolo: si profila un conflitto di competenza. In caso di collisione con un aereo militare Nato, le indagini sarebbero «sottratte» alla magistratura.

L'indizio e la libertà

La notizia è di ieri. Franco Piperno e Lanfranco Pace, due tra i più noti del folto gruppo di arrestati nel quadro delle stragi del terrorismo, e in particolare della strage di via Fani e dell'uccisione di Aldo Moro, sono stati scarcerati, dopo poco meno di un anno di carcere. Il consigliere istruttore Gallucci ha infatti ritenuto insufficienti gli indizi che avevano portato alla loro incriminazione.

Ma la notizia, così come è avvenuto per altri, analoghe scarcerazioni nei mesi scorsi, rischia di passare sotto silenzio. La stessa stampa che al momento degli arresti aveva riservato grandi spazi alle conclusioni accusatorie dei magistrati, sembra ora disattenta e registra in tono del tutto normale la notizia della libertà restituita.

Perché questo «silenzio»?

Forse per evitare che si sia in molti a ricordare che al tempo degli arresti gli stessi magistrati non festinavano dichiarazioni nelle quali esprimevano - facendo certamente un torto al loro dovere - più in partenza, la certezza della colpevolezza; e ora, dopo un anno, ma in alcuni casi anche più, sono costretti a riconoscere che tante ipotesi di assassinio, di terrorismo, e così via sono state date in modo stranamente leggero, sulla base soltanto di alcuni indizi (spesso, come si sa, divisi a denunce anonime) che sono via via crollati man mano che il lavoro di indagine andava avanti.

C'è da chiedersi, a questo punto, che ne sarà di tanti altri presunti assassini o brigatisti che restano ancora in carcere. Di Toni Negri, per esempio; Calogero, dopo l'arresto, nel lontano aprile dell'anno scorso,

Inchiesta
Cosa resta delle ville Liberty di Palermo

Alle pagine 12 e 13 il primo di una serie di servizi

Maturità domani il via



(Nell'interno)

CRONACHE DI UNA STRAGE



L'ORA

A PALERMO

Mercoledì 2 Luglio 1980

A colloquio con il presidente della commissione d'inchiesta

Al lavoro tra i relitti

RINCHIUSI all'aeroporto di Boccadifalco ad esaminare i pochi resti del DC-9 «I-TIGI», che il mare ha restituito, i membri della commissione ministeriale di inchiesta, giunta ieri a Palermo, stanno così prendendo visione degli scarsi elementi concreti su quali basare il loro lavoro.

La commissione è arrivata ieri mattina con un volo di linea da Roma e si è immediatamente riunita nella direzione dello scalo palermitano.

Quindi il presidente, Carlo Luzzatti e gli otto componenti, ai quali si sono aggiunti due tecnici stranieri (un inglese ed un giapponese, della Douglas, la casa costruttrice dell'aereo precipitato) si sono trasferiti a Boccadifalco. Prima che la commissione si mettesse al lavoro nella zona militare nella quale sono stati trasportati proprio ieri mattina i resti del DC-9 dell'Itavia, che erano stati ammassati in questi giorni nel capannone dei vigili del fuoco, a pochi metri dall'aerostazione, il presidente della commissione, esplicitamente interrogato da cronisti sulla presenza fra i resti dell'aereo precipitato di due ruote che certamente non sono quelle di un DC-9, ha detto: «Mi sembra di poter affermare che non si tratta di materiale di fabbricazione aeronautica, ma comunque potrà essere più preciso nel pomeriggio».

Gli esperti si sono quindi diretti a Boccadifalco dove hanno lavorato tutto il pomeriggio a poche decine di metri di distanza dall'hangar nel quale sono conservati i resti di un altro DC-9 precipitato in mare l'«Isola di Stromboli» dell'Alitalia, caduto davanti Punta Raisi la notte del 22 dicembre del '78. Nelle loro mani per la verità non c'è molto.

A parte il cono di coda, che è l'unica parte consistente dell'aereo recuperata dalle unità di ricerca nel Tirreno, i

membri della commissione si sono trovati davanti una gran quantità di gommapiuma e dei rivestimenti rossi e blu dei sedili dell'aereo, due parti concave di lamiera, che sono state successivamente individuate come un «flaps», un battellino di gomma giallo e tutta una serie di piccoli oggetti che i mezzi della marina setacciando il mare hanno tirato in secco.



Il presidente della commissione ministeriale di inchiesta, Carlo Luzzatti.

Ci sono quindi anche oggetti che con l'aereo non hanno niente a che fare, ma che sono finiti lo stesso nell'hangar dell'aeroporto di Boccadifalco, nel quale da ieri atterrano direttamente gli elicotteri che devono scaricare i resti dell'aereo o trasportare salme.

I membri della commissione hanno anche esaminato il piccolo carrello, due cerchi dipinti di rosso, accoppiati da un piccolo tubo di metallo, con dei copertoni «Michelin» nuovi di zecca, che ieri ha fatto crescere improvvisamente le quotazioni dell'ipotesi, che a causare la tragedia sarebbe stata una collisione con un aereo militare.

La notizia sia pure immediatamente smentita è stata

diffusa anche dalla televisione e viene rilanciata questa mattina in una intervista all'«Occhio» dal vice presidente dell'Itavia, successivamente smentita al nostro giornale, come potete leggere nella pagina accanto, che comunque si limita ad affermare di sapere che «sono stati recuperati frammenti che non appartengono al nostro aereo».

Di che «frammenti» si tratti è difficile dirlo. Si parla di un seggiolino di tipo militare, in quanto privo di gommapiuma. Ma è bene ricordare che quelle poche strutture dei sedili del DC-9, che sono stati ritrovati sono assolutamente privi dell'irrobustitura e del rivestimento che si sono staccati dall'ossatura.

Sulla eventuale presenza di quest'ulteriore reperto non esiste comunque una comunicazione ufficiale, né testimonianze dirette dei pochi che hanno visto i rottami a Punta Raisi, prima che venissero trasportati a Boccadifalco.

Una dichiarazione ufficiale sul carrello ritrovato, il presidente Carlo Luzzatti l'ha invece fatta prima di salire sull'aereo per Roma alle 17.15. La partenza che a molti è parsa improvvisa ha fatto saltare l'incontro con i giornalisti che era stato fissato per dopo. Si è parlato anche impropriamente di una conferenza stampa che il presidente della commissione avrebbe dovuto tenere nel pomeriggio. In realtà già appena arrivato a Palermo Carlo Luzzatti aveva detto chiaramente di non essere autorizzato a rilasciare alcuna dichiarazione e che avrebbe chiesto il benestare del ministero nel caso in cui avesse avuto qualcosa da comunicare, dando così appuntamento ai cronisti alle 17.30.

Un quarto d'ora prima, però, come abbiamo detto, si è imbarcato per la capitale. Evidentemente deve essere maturata qualcosa nel pomeriggio, per cui si è resa necessaria la sua presenza a Roma. Comunque siamo riusciti a rivolgergli qualche domanda prima che salisse sull'aereo.

— Presidente, cosa può dire ufficialmente del carrello ritrovato?

«Le posso dire con certezza che non si tratta di materiale aeronautico. Neppure ai tempi di Baracca si usavano ruote del genere. Inoltre il copertone ha la battistrada assolutamente intatta. Non è certamente nelle condizioni di una gomma che abbia subito lo sforzo anche di un solo decollo».

— Allora che cosa può essere?

«Questo in realtà non lo so. Abbiamo già avviato dei controlli per cercare di stabilire se per caso il DC-9 non trasportasse ne bagaglio attrezzature agricole e per il traino».

— Quale procedura sta seguendo per il momento il vo-

stro lavoro?

«Adesso il nostro compito è solo quello di mettere assieme quanti più dati è possibile sulla sciagura. Non possiamo lavorare condizionati da quella o da un'altra ipotesi. In questo modo corriamo il rischio di finalizzare la nostra ricerca in una direzione, tentando di dimostrare una determinata ipotesi».

Questo sarebbe già un fallimento per il nostro lavoro, in

quanto in questo momento quello che occorre è tenere aperto il ventaglio di ipotesi, sulle quali bisognerà approfondire la ricerca solo nel momento in cui avremo in mano tutti gli elementi, che saremo riusciti a recuperare».

Il lavoro della commissione, rimasta a Palermo, procede adesso con gli incontri con i medici che hanno compiuto le autopsie e con il giu-

dice Aldo Guarino che ha avuto il compito di eseguire gli atti urgenti dell'inchiesta della magistratura.

Dalle perizie necropsiche potranno, infatti, venire elementi molto utili al lavoro della commissione. Anzi, potrebbero essere i dati più esenti sui quali lavorare, visto che i resti del DC-9 finora recuperati sono ben poca cosa.

Roberto Leone



I parenti delle vittime mentre assistono alla cerimonia in Cattedrale

La messa solenne celebrata dal cardinale Pappalardo

Ancora una volta il dolore in Cattedrale

IERI SERA, in Cattedrale, la città si è di nuovo stretta con mestizia intorno alla tragedia. C'era la messa solenne celebrata dall'arcivescovo di Palermo monsignor Pappalardo. C'erano i parenti delle vittime che sono state già ritrovate e riconosciute, e quelli degli scomparsi che molto probabilmente non avranno più il conforto di una tomba. C'erano il presidente dell'Assemblea siciliana Michelangelo Russo, il vicepresidente Lo Giudice, il sindaco Mantione, il prefetto Di Giovanni, il presidente della Provincia Di Cristina.

Il coro era composto da marinai e crocerossine. Tutti intorno corone di fiori. C'era anche quella dell'Itavia, rappresentata in Cattedrale dal presidente Aldo Davanzali.

E' stata una cerimonia sobria, austera e commovente: «Il nostro riunirci qui stasera non è un rito convenzionale e scontato, una volta che sulla nostra rotta aerea è occorso un nuovo immane disastro, non vuole essere la solita celebrazione che serva a

circoscrivere ed isolare un momento di grande emozione per poi passare ad altro, come sempre accade» ha esordito monsignor Pappalardo.

Il discorso del cardinale è stato semplice, toccante, si è limitato a cogliere gli aspetti cristiani e religiosi della tragedia senza addentrarsi nei perché, nella ricerca della responsabilità. Il tema è stato soltanto sfiorato: «Questa volta non è in discussione la funzionalità dell'aeroporto o la perizia dei piloti. Si affacciano altre ipotesi, ma non è lecito anticipare conclusioni che potrebbero disturbare la serenità e la libertà delle commissioni d'inchiesta che dovranno svolgere il loro delicato compito, non tanto per trovare i colpevoli, quanto per identificare le cause dell'accaduto ed evitare che possano ancora ripetersi su questa o su altre rotte».

E più in là: «L'uomo — che pur beneficia di tanti vantaggi del progresso — deve accettare anche i rischi che esso comporta ed i limiti di sicurezza che impone».

Monsignor Pappalardo è poi sceso dall'altare per andare incontro ai familiari affranti. E' stato il momento di più intensa commozione, tra i canti religiosi i pianti i singhiozzi accorati: «Rendiamo onore a questi morti che consideriamo qui tutti presenti, sia quelli i cui corpi stranii sono stati già identificati, sia quanti ancora giacciono nelle fredde sale dell'istituto di medicina legale o sono ancora in balia delle onde o nel fondo degli abissi».

Il Consolato Generale della Giamaiah Araba Libica Popolare Socialista partecipa sinceramente al dolore che ha colpito i familiari delle

VITTIME DELLA SCIAGURA AEREA DIUSTICA

manifesta tutta la sua solidarietà al Presidente della Regione e al Presidente dell'ARS per questo nuovo lutto che ha colpito la Sicilia. Palermo, 2 luglio 1980

● **ASSISTENZA TECNICA**
● **RIPARAZIONI** macchine per ufficio, da scrivere, calcolatrici, fotocopiatrici, duplicatori.

RIVENDITORI AUTORIZZATI REGISTRATORI DI CASSA

«CASIO»

LABORATORIO TECNICO e UFFICIO VENDITA
Via Nicolò Turrisi, 35-35
Tel. 33.36.19 - Palermo

ATMU
VENDITA MACCHINE E MOBILI PER UFFICIO ED AFFINI

POCO ALCOLICO **APEROL** DA SEMPRE



Giovedì 3 Luglio 1980

A PALERMO

L'ORA

Terza ipotesi dopo quelle di collisione e rottura

Ora è colpa del vento



di Emmanuele Rocco

Ma quel DC9 fu controllato?

UNA VOLTA tanto la nota politica romana può essere sostituita da un documento pat...

Il 13 dicembre 1979 (sei mesi fa) alla commissione trasporti della Camera fu discussa la seguente interrogazione del comunista Di Ottaviano:

«Al ministro dei Trasporti — per sapere se corrispondono a verità le notizie, riportate da vari organi di stampa, secondo le quali l'Alitalia in una circolare ai piloti, n. 272 del 29 novembre 1979, avrebbe comunicato che, sulla base di accertamenti tecnici, il cono di coda di alcuni aerei DC-9 della sua flotta presenterebbero lesioni di varia entità...

Ed ecco la risposta del ministro: «Effettivamente, la compagnia di bandiera, con circolare 272 del 29 novembre 1979, diretta ai comandanti ed ai piloti dei DC-9, li informava dei risultati delle particolari ispezioni effettuate alla paratia posteriore di pressurizzazione dei 25 aeromobili ispezionati sino alla data del 26-11-1979, dei quali: 9 erano risultati indenni da incrinature, in 10 erano state riscontrate incrinature entro i limiti per cui è previsto praticare dei voli di fermo, alle estremità delle incrinature, e ripetere l'ispezione ai raggi X entro i successivi 250 atterraggi, ed in 6 erano state riscontrate incrinature prossime ai suddetti limiti...

Detta circolare faceva seguito ad una precedente del 12 ottobre 1979 sullo stesso oggetto, con la quale il servizio tecnico operativo dell'Alitalia informava i comandanti e i piloti dei DC-9 che, a causa di un incidente occorso ad un DC-9 (carico) di una compagnia canadese per il cedimento della paratia posteriore di pressurizzazione, era stato disposto dalla F.A.A. (Federal Aviation Authority) un programma particolare di ispezioni da effettuarsi a scopo cautelativo anche sugli aeromobili «DC-9 Pax» adibiti al servizio passeggeri. E ciò in quanto tale programma di ispezioni avrebbe potuto causare, come ha causato, variazioni nei programmi...

Attualmente, il primo ciclo di ispezioni è stato completato su tutta la flotta DC-9 Pax e tutti gli aeromobili risultano riparati.

Si può, quindi, assicurare gli utenti e l'opinione pubblica che la sicurezza dei voli, sotto l'aspetto di cui si è trattato è pienamente garantita.

Domanda: l'aereo Itavia caduto a L'istia era stato sottoposto a controllo?

A sei giorni dal disastro del Dc 9 Itavia, c'è un solo punto fermo: l'aereo è esploso in volo. Sui motivi, tre le ipotesi che hanno maggiore attendibilità: guasto, collisione, danni per il forte vento.

Nel mare i resti di un aereo militare

IPOTESI della collisione del DC-9 dell'Itavia con un altro aereo «fantasma»: stamattina «Paese sera» rivela che tra i primi relitti pescati nel mare di L'istia sono stati trovati due salvagenti con il marchio Usn di probabile appartenenza ad un jet della marina Nato...

può così spiegarsi il silenzio radar del pilota dell'I-TIGI precipitato. Il comandante Gatti, durante i quaranta secondi necessari all'aereo per inabissarsi a mare dai 7500 metri di altezza, avrebbe dovuto avere tutto il tempo di lanciare un SOS. Se l'aereo da lui pilotato fosse stato invece speronato da un altro velivolo, il comandante non si sarebbe neanche reso conto di quanto successo.

L'associazione dei controllori di volo, rinforza indirettamente la tesi della collisione: «In quella zona di mare in cui si è verificata la tragedia, c'è un gran traffico di aerei militari Nato.

«I jet militari Nato si muovono senza avvisare nessuno — ha dichiarato Fulvio Spinelli, pilota dell'Itavia — e non sono neanche segnalati dai radar degli aeroporti».

La Regione Calabria Stop ai voli Itavia «Per me ha ceduto la fusoliera...»

LA GIUNTA regionale della Calabria ha deciso ieri di chiedere al ministro dei Trasporti la sospensione dei voli dell'Itavia dall'aeroporto di Lamezia Terme.

La giunta ha anche chiesto a «Civiltavia» una sollecita indagine sul numero di aerei in dotazione all'Itavia e sul numero dei mesi, impiegati direttamente in servizi di linea, con relativo numero di ore di volo, nonché notizie sui ritardi ed i voli cancellati nell'anno 1980.

La giunta regionale siciliana si riunirà oggi pomeriggio. «Ho preso atto della decisione della Regione Calabria. E discuteremo anche noi sull'opportunità di avanzare una analoga richiesta», ha dichiarato stamane a L'Orla il presidente della Regione Mario D'Acquisto.

Del disastro dell'aereo Itavia ha discusso ieri sera l'Ars. Hanno preso la parola il presidente della Regione D'Acquisto ed il presidente dell'Assemblea Michelangelo Russo.

PER ME il mistero ha un nome: cedimento strutturale di chissà quale parte della fusoliera. Ad argomentare in tal senso le sue convinzioni è il più grande progettista italiano dell'aviazione, il professor Giuseppe Gabrielli, siciliano ma cresciuto a Torino, l'uomo che ha inventato e costruito più aerei (con la Fiat: tutti i modelli con la sigla «G» che vuol dire Gabrielli) di ogni altro progettista europeo. Dice Gabrielli in un'intervista pubblicata stamane dal quotidiano «La Repubblica»: «La mia è una pura ipotesi basata sulla ragione, l'esperienza e la casistica degli incidenti di volo. Nulla di più, però alcune circostanze mi hanno fatto pensare a quello che successe una volta ai Comet. La stessa cosa potrebbe essere capitata al DC-9 precipitato che di ore di volo ne aveva già fatte parecchie. Ventisei anni fa due Comet inglesi precipitarono in mare disintegrandosi.

Anche il DC 9 dell'Itavia poteva dunque avere una fusoliera «anomala»? «Era in volo, quindi i servizi di controllo erano stati effettuati — afferma Gabrielli — Ma è soltanto in volo e non sulla carta che ci si rende conto di certi problemi. Se l'incidente c'è stato i casi sono due: o le ispezioni sono state difettose o le prescrizioni di controllo della casa costruttrice non sono esaurienti.

Tre storie di voli con il cuore in gola

TROPPI casi di guasti agli aerei Itavia. Dopo l'incidente del Dc 9 esploso in volo venerdì sera, parecchi dei nostri lettori ci hanno telefonato per raccontare le loro esperienze di «voli con il cuore in gola», per colpa di aerei tutt'altro che ben funzionanti. Ecco tre storie: PRIMA STORIA — E' recentissima. E quindi ancor più allarmante. Ecco il racconto di un nostro lettore, un industriale che per il suo mestiere, vola da anni sulle rotte di mezzo mondo.

Martedì, alle dodici e trenta, come ogni giorno, il Dc 9 dell'Itavia parte da Bologna verso Palermo. Il volo è It-927. A bordo, ci sono settantacinque persone, dirette quasi tutte a Lamezia. Pochi minuti dopo il decollo, mentre l'aereo punta verso l'alta quota di crociera (novemila metri) i passeggeri seduti nelle file di coda avvertono un fortissimo bilanciare, assordante. Chiarzano l'hostess. E l'hostess si rende conto subito che qualcosa non va e corre verso la cabina di pilotaggio. Torna un attimo dopo con il comandante. Brevissima ispezione al portello di coda e poi di nuovo in cabina di pilotaggio. C'è una concitata conversazione con la torre di controllo di Bologna. E, immediatamente l'aereo cam-

bia rotta e lentamente, a bassa quota (non su perando i tremila metri) vola verso Roma, verso l'aeroporto di Ciampino.

A bassa quota il fischio cessa. Probabilmente si tratta di un difetto di pressurizzazione, avvertibile solo quando le differenze di pressione, ad alta quota sono particolarmente evidenti. A bordo i settantacinque passeggeri vivono momenti di grande tensione.

Il DC-9 atterra a Ciampino poco dopo l'una e trenta. A bordo scoppia un grande applauso.

A terra ci sono pronte, alcune squadre di tecnici. I passeggeri scendono in attesa di ripartire pochi minuti dopo con un altro mezzo. Gli esperti smontano due paratie sulla parete dell'aereo dalla parte della coda. Fanno alcuni controlli. Non si può riparare un bel nulla. Pochi minuti dopo, un trattore rimorcherà l'aereo in un hangar. I passeggeri ripartiranno dopo mezz'ora con un altro mezzo verso Lamezia e Palermo.

Cosa dice l'Itavia? Ben poco. L'ufficio stampa ieri sera ha confermato l'atterraggio straordinario di Ciampino. Ed ha parlato di «escalo tecnico». Perché? «Motivi tecnici» risponde. Non si riesce a sapere di più.

SECONDA STORIA — E' la mattina del 10 marzo del '79. Il volo Bologna-Palermo parte regolarmente alle 9,45 dal capoluogo emiliano. Dopo pochi minuti, il comandante comunica:

«Per questioni tecniche, siamo costretti a fare scalo a Roma, Ciampino». I passeggeri scendono. E, dalle vetrate dell'aerostazione, si accorgono che una schiera di tecnici armeggia attorno ad un rotore. «C'è stato un guasto durante il volo?», si chiedono in molti. Pochi minuti dopo, l'aereo viene ricoverato dentro un hangar. I passeggeri, dopo una lunga attesa, vengono fatti salire su un altro Dc 9, per continuare il viaggio verso Palermo. Ma quel Dc 9 non partirà mai: «Quest'aereo non è in grado di volare», comunica la hostess ai viaggiatori, dopo un'ora di attesa. Si scende di nuovo a terra. Ed ecco uscire dall'hangar il primo aereo. «Il guasto sarà stato riparato?», ci si chiede. Si ha comunque fiducia nel senso di responsabilità della compagnia: «Non ci fanno volare con carrette». E si sale a bordo. Partenza. Dopo un po' tutti avvertono che qualcosa non va. «Era come se ci fosse di nuovo il motore guasto. L'aereo camminava male, come frenato». Arrivati su Poma, il comandante comunica ai passeggeri: «Per que-

stioni tecniche, rientriamo a Ciampino».

A bordo, scoppia il panico. C'è pericolo. Tutti i passeggeri sono preoccupatissimi. I numerosi palermitani presenti ricordano bene i due disastri aerei del '72 e del '78. Si chiede a gran voce: «Scendiamo a Napoli, a pochi minuti di volo». Il comandante replica: «A Napoli non c'è assistenza Itavia, un atterraggio qui ci costerebbe troppo». Si va a Ciampino, tra proteste e scene di disperazione. E, dopo un volo a bassissima quota e lentamente, per fortuna vi si arriva. «Una mattinata di terrore», ricorda la lettrice che ci ha raccontato la storia.

TERZA STORIA — «Due anni fa, all'aeroporto di Forlì, l'aereo che rullava sulla pista per partire verso Palermo, fu improvvisamente bloccato. Il fumo denso cominciava ad avvolgerlo. Un principio di incendio ad un motore. Siamo scesi di corsa. Per fortuna, tutto è successo mentre eravamo ancora a terra», ricorda un deputato dell'Ars.

COMMENTI — Nessuno. I fatti parlano da soli. E pongono forti interrogativi: quanto l'Itavia ha rispettato e continua a rispettare le regole di sicurezza per i propri passeggeri?

Antonio Calabrò

CRONACHE DI UNA STRAGE

L'Orla, 3 luglio 1980

DISASTRO
DC 9



CRONACA

Anche se formalmente ineccepibile la decisione può essere stata presa per motivi di opportunità. Si profilava infatti il rischio di un conflitto di competenza. Scelta quindi la sede di immatricolazione del DC 9 precipitato.

L'inchiesta si fa più «calda» Palermo passa la mano a Roma

Il parere di Falco Accame

Collisione con aereo militare? Possibile

«Una collisione in volo con un aereo militare Nato, o, più probabilmente di un aereo dell'Est-europeo? Perché no. Visti i precedenti, le migliaia di mancate collisioni che avvengono ogni anno e più che possibile. E' la classica tegola sulla testa del passante: un'ipotesi rara, ma non per questo impossibile. A parlare è Falco Accame, il parlamentare socialista del nostro sistema militare, ma anche delle sue distorsioni, delle sue carenze e delle gravissime insufficienze, primi controlli militari e civili sullo spazio aereo nazionale.

«Se ricordate, la lunga catena di mancate collisioni — si ricorda Accade — fu uno dei motivi delle proteste dei controllori di volo. Un pericolo, dunque, non nuovo, ripetutamente denunciato e ogni volta provato. Adesso non mi pare tanto improbabile, come invece si vorrebbe far credere, che dal pericolo di ieri si sia passati alla fine alla disgrazia.

Accame conferma la prassi di usare gli aerei di linea come aerei bersaglio guida per le esercitazioni militari e passa a denunciare le insufficienze, in uomini e mezzi, di cui oggi dispone il nostro sistema di controllo radar: «Intanto — dice — è urgente sapere qual'è in effetti la percentuale di copertura radar che esiste alle diverse quote. Dopodiché occorre anche che si dica se in realtà è sufficiente il numero di operatori civili e militari addetti ai radar. Non mi sento infatti di escludere — prosegue Accame — conoscendo le insufficienze del settore, che, nel caso particolare, i radar abbiano segnalato sullo schermo gli aerei in volo, e su rotte di collisione, e che non ci sia stato nessuno a guardarli per l'impossibilità di coprire adeguatamente tutti i turni di lavoro».

Accame chiude parlando delle indagini, della necessità di accertare la responsabilità: «Chiederemo che le riunioni delle commissioni siano pubbliche, aperte alla stampa e ai contributi degli esperti per evitare che un solo elemento possa sfuggire o possa essere, magari volutamente, sottovalutato».

Conclusa l'operazione fotografica»

Si è conclusa ieri sera alle 19,30 «l'operazione fotografica» di tutta la zona di mare che corrisponde al cono di caduta dei colpi e degli oggetti precipitati insieme alla carcassa del DC 9 Itavia. Le speciali pellicole della Kodak sono state già inviate a Milano per lo sviluppo. In grado di vedere al di sotto della superficie marina, potrebbero aver scoperto la presenza di altre reliquie

L'inchiesta sulle cause e responsabilità della sciagura aerea del DC 9 dell'Itavia precipitato venerdì scorso non sarà più condotta dalla Procura di Palermo ma da quella di Roma. A questa conclusione è pervenuta la stessa magistratura palermitana che ne ha dato notizia nel corso di una breve conversazione informale coi giornalisti. E' prevalsa dunque la tesi già più volte adombrata in questi giorni che, in assenza di un già dimostrato reato causa all'incidente, prevede l'applicazione automatica dell'articolo 1240 del Codice di Navigazione. Questo indica come competente la magistratura della città presso cui l'aeromobile ha la sua «dimora abituale», cioè dove è immatricolato. L'ITOI serie 14 era immatricolata a Roma e dunque questa sarà la sede dell'inchiesta. Questa decisione, formalmente indiscutibile, non appariva tuttavia scontata. Numerose circostanze infatti sembravano aver ormai preconstituito, sia in termini di diritto che di fatto, la titolarità dell'inchiesta alla magistratura palermitana. Questa era stata infatti la prima ad avviare, oltre a quelli che sono definiti gli atti relativi o urgenti, tutti gli adempimenti che sono caratteristici dell'inchiesta. La stessa magistratura di Napoli, dove in un primo tempo erano stati trasportati i corpi dei passeggeri ed i relitti raccolti dai mezzi di soccorso aveva avallato la competenza della Procura palermitana disponendo l'invio di tutto nel capoluogo siciliano.

Secondo la magistratura di Palermo tale decisione non corrisponderrebbe ad una rinuncia di prerogativa tale da costituire precedente giuridico ma, piuttosto, solo ad un gesto umanitario per lenire i disagi dei familiari delle vittime tutte concentrate all'aeroporto di Punta Raisi in attesa di notizie.

Tra una smentita e l'altra La Fergusson non aspettava ruote

Le ruote gemellate e gli altri misteriosi corpi estranei ripescati dai sommozzatori della Marina al largo di Ponza insieme ai resti del DC 9 ITAVIA precipitato venerdì sera non hanno ancora una «spiegazione ufficiale».

In attesa di una vera perizia dopo tutte le ricognizioni preliminari, se non spiegazioni sono arrivate smentite più o meno ufficiali.

Ai resti che, se appartenessero ad un aereo, confermerebbero l'ipotesi di una collisione in volo sono stati attribuiti i significati più disparati ma non c'è ancora una sola prova che consenta di fissarli.

Al resto che, se appartenessero ad un aereo, confermerebbero l'ipotesi di una collisione in volo sono stati attribuiti i significati più disparati ma non c'è ancora una sola prova che consenta di fissarli.

Ai resti che, se appartenessero ad un aereo, confermerebbero l'ipotesi di una collisione in volo sono stati attribuiti i significati più disparati ma non c'è ancora una sola prova che consenta di fissarli.

A Palermo dunque si sono avviate le procedure relative al disastro. Qui sono state effettuate le perizie necroscopiche e sono stati effettuati i prelievi necessari all'autopsia che attualmente è l'unico esame in grado di consentire una valutazione di alcune delle possibili cause del disastro. A Palermo è venuta la Commissione ministeriale d'inchiesta per una prima ricognizione dei materiali ritrovati nella zona di mare interessata dal disastro aereo e fra i quali sono presenti alcuni relitti inquietanti che certamente sono estranei alle strutture ed alla dotazione del DC 9 precipitato. A Palermo è stato anche disposto, il sequestro delle registrazioni delle conversazioni tra il DC 9 e le torri di controllo di Ciampino e Punta Raisi. Sono questi elementi validi a suffragare anche sul piano giuridico la competenza della magistratura palermitana? Secondo alcune valutazioni la risposta dovrebbe essere affermativa anche in rispetto della norma che assegna la competenza al magistrato che per primo avvia gli atti dell'inchiesta. Ma questi elementi non sono stati considerati sufficienti e non è escluso anche che si siano voluti evitare conflitti di competenza proprio quando l'inchiesta si preannunzia difficile e dagli sviluppi imprevedibili. Di queste difficoltà nessuno fa mistero ed anzi proprio la Procura sottolinea come a differenza dei due precedenti incidenti aerei che hanno funestato Palermo, nessuna ipotesi può essere per il momento formulata e nessuna scartata.

Sono apparse dunque quanto meno troppo poche le smentite che attribuisce al comandante militare dell'aeroporto di Punta Raisi ed al presidente della commissione d'inchiesta sulla possibilità che il DC 9 sia precipitato in seguito ad una collisione. Questa ipotesi sem-

bra invece mantenere, al pari di altre, tutta la sua consistenza e non solo per le ruote fotografate dal «Diario» e per gli altri relitti raccolti, che con sicurezza non appartenevano all'aereo dell'Itavia.

Una dichiarazione di un pilota dell'Anpac, riportata da un quotidiano nazionale, ribadisce che «nella zona aerea circostante la zona del disastro, un po' più a sud, era in corso una esercitazione militare della Nato».

I dirigenti dell'Anpac che abbiamo incontrato a Palermo hanno confermato che la zona «condor» raggiunta dal DC 9 a che corrisponde a quella dell'incidente, è solitamente attraversata, con quattro direttrici diverse e parallele, da aerei militari per cui satione delle ipotesi, una collisione non è assolutamente da scartare a priori.

Il presidente dell'Anpac, Pellegrino, ha rivelato che la Difesa Aerea Territoriale (D.A.T.) prende temporaneamente in consegna, per brevi tratti interessati dai voli militari e per il riconoscimento, anche aerei civili. Questa procedura è svolta con l'ausilio di radar che registrano memorizzando tutto ciò che appare sui loro schermi. Ciò dovrebbe significare che qualunque cosa sia avvenuta in quel tratto di cielo intorno alle 20,55 è conosciuta. La circostanza potrebbe trovare conferma in quanto riportato da un altro quotidiano, secondo il quale sarebbe accertato che, prima che venisse dato l'allarme ufficiale, un aereo militare italiano, un Atlantic antisommergibile, aveva già iniziato ad ispezionare la zona su cui era presumibilmente precipitato il DC 9 dell'Itavia. La notizia è a conoscenza della procura della repubblica di Palermo che provvedeva ad accertarla richiedendo conferma alle autorità militari.

I rappresentanti dell'Anpac,



Il presidente della commissione d'inchiesta all'aeroporto di Punta Raisi

hanno escluso che l'incidente possa essere attribuito a responsabilità a terra o degli stessi piloti. Riferendosi però alle notizie secondo le quali un grave difetto delle strutture del DC 9 possa aver determinato un'esplosione, hanno manifestato alcuni dubbi.

Il comandante Sari, ha confermato che l'aereo era stato acquistato usato. «Era però rimesso completamente a nuovo — ha detto — ed anche adesso non poteva essere considerato peggiore di quelli in uso in tutto il mondo: aveva forse un anno,

un anno e mezzo di più. L'ho portato io stesso in Italia dall'America, alla fine del 1971». Sari pochi minuti prima del disastro aveva avuto una conversazione col comandante del DC 9, Gatti.

«Mi ero appena alzato col mio aereo per Francoforte. Gatti mi ha detto di trovarsi sopra Latina e che tutto procedeva normalmente».

Pochi minuti dopo avveniva la tragedia. A meno di infatti, ma improbabili sviluppi, essa pare destinata a restare un giallo dell'aria. Andrea Ballerini

I controllori di volo favorevoli all'ipotesi di scontro Troppi «crash» sfiorati nella stessa fetta di cielo

ROMA — L'inquietante ipotesi che in quella tragica notte di venerdì a far esplodere il DC9 dell'Itavia, sia stata la collisione con un altro velivolo, sta prendendo sempre più piede. Questa tesi infatti, da non sovvertita fin dall'inizio, pare la più credibile se ci si sofferma sui rottami recuperati e se, con un minimo di attenzione, si collegano i due incidenti occorsi nelle stesse ore. Oggi infatti ad avvalorare la versione di uno scontro si aggiungono le affermazioni fatte dall'Associazione nazionale dei controllori del traffico aereo (Anacna) secondo la quale «la zona di mare in cui si è verificato l'incidente è notoriamente interessata da una notevole attività aerea militare Nato e in quella zona, sono stati frequenti i casi di cosiddette «mancate collisioni» denunciate con regolari rapporti sia dai piloti civili che dagli stessi controllori. L'ipotesi della collisione con il momento non viene screditata ma neppure scartata malgrado la smentita ufficiale del ministero della Difesa — potrebbe trovare verosimiglianza — si dice sempre all'Anacna — dove si consideri lo stato di precarietà della struttura di assistenza al volo in tutto il sud del paese precarietà che non permette un adeguato intervento operativo sugli eventuali traffici cosiddetti «sconosciuti

cioè non risultanti da una preventiva programmazione e, quindi, praticamente non controllati. E si tratta proprio dei traffici militari della zona del Mediterraneo. Nel punto incriminato — spiegano alla Anacna — termina la copertura radar di Ciampino, che finisce a 45 miglia a sud di Ponza, nel cosiddetto punto «Ambra 13 Alfa» e, fino a Palermo, non esiste nessun'altra copertura radar. L'assistenza viene quindi assicurata mediante il cosiddetto «sistema procedurale» basato sul controllo dei tempi e sui punti di riporto determinati dalle radioassistenza, peraltro largamente inefficienti.

Insomma, dal punto «ambra 13 Alfa» ai controllori non è possibile seguire visivamente sul radar le tracce degli aeromobili in volo. Ed è una situazione che, più volte denunciata dagli stessi controllori, interessa geograficamente, più di metà del territorio italiano (Trentino, Italia sud e Italia insulare) con un buco per di più sulla fascia appenninica fra il radar di Milano e quello di Roma. All'Itavia, ovviamente, si continua a smentire il comandante Paolo Palagi che ha effettuato il 27 giugno il volo Palermo — Bologna, immediatamente precedente a quello dell'incidente, con lo stesso aereo, ha ieri detto di aver preso in consegna a Palermo il veli-

volò «1-Tigis. Dopo i controlli previsti l'aereo risultava completamente idoneo al volo.

Di diverso avviso senatori e deputati. Il socialista Petronio chiede con una interrogazione al ministro dei Trasporti se sia vero che il DC9 aveva già dato segni di usura, «segnali ripetutamente dai comandanti che si erano succeduti sulla Roma — Lamezia e ritorno». In un comunicato diramato il gruppo comunista della Camera afferma poi lesioni al cono di coda di aerei DC9 pa erano state rilevate alla fine dello scorso anno da ispezioni della compagnia di bandiera «Alitalia»: in particolare, in sei velivoli su 25 esaminati fino al 26 novembre scorso erano state riscontrate incrinature al limite di tolleranza. Questo il dato fondamentale che emergeva dalla risposta che il 15 maggio scorso il ministro dei Trasporti ha dato per iscritto ad una interrogazione di deputati comunisti e socialisti sulle notizie riguardanti i DC9 pubblicate dalla stampa nel dicembre dell'anno scorso. Nella sua risposta — conclude il comunicato — il ministro dei Trasporti aggiunge che «il primo ciclo di ispezioni è stato completato su tutta la flotta dei DC9 e tutti gli aeromobili risultano riparati».

Anselmo Brun

STORIE E MEMORIE

A Punta Raisi la prima
 notizia arriva alle 22.15

ATTUALITÀ

ORA

L'attesa disperata

Un'attesa disperata, quella dei militari italiani che si battono in Afghanistan. Un'attesa disperata, quella dei familiari che rimangono in patria. Un'attesa disperata, quella dei civili che vivono in zone di guerra. Un'attesa disperata, quella dei politici che si scontrano in Parlamento. Un'attesa disperata, quella dei giornalisti che cercano di raccontare la verità. Un'attesa disperata, quella dei soldati che aspettano di tornare a casa. Un'attesa disperata, quella dei medici che aspettano di curare i feriti. Un'attesa disperata, quella dei genitori che aspettano di vedere i figli. Un'attesa disperata, quella dei fratelli che aspettano di essere riuniti. Un'attesa disperata, quella dei amici che aspettano di tornare a casa. Un'attesa disperata, quella dei nemici che aspettano di essere sconfitti. Un'attesa disperata, quella dei morti che aspettano di essere sepolti. Un'attesa disperata, quella dei vivi che aspettano di sopravvivere. Un'attesa disperata, quella di tutti.

angoscia

L'Ora, 28 giugno 1980
L'attesa disperata

Il Diario, 28 giugno 1980
Precipitato in mare DC9 Bologna-Palermo

Il Diario, 28 giugno 1980
L'ultimo contatto del DC9 con la torre di Punta Raisi

L'Ora, 28 giugno 1980
Tra Ustica e Ponza

Giornale di Sicilia, 29 giugno 1980
Ottantuno storie per un viaggio

La Sicilia, 29 giugno 1980
Sono caduti nella «Fossa del Tirreno»

Il Diario, 29 giugno 1980
Si ripete il tragico rituale lacrime, silenzi, disperazione

Il Diario, 29 giugno 1980
«E' come ricevere una martellata in testa»

Gazzetta del Sud, 29 giugno 1980
Non si esclude che una bomba abbia distrutto in volo il Dc-9

L'Ora, 30 giugno 1980
Veniva per le nozze

L'Ora, 30 giugno 1980
39 «fagotti», che pena

Giornale di Sicilia, 30 giugno 1980
Michele Davì la sua passione era l'agricoltura / Gaetano La Rocca era stato campione di bridge

Giornale di Sicilia, 30 giugno 1980
Ieri nessun recupero. Mancano 42 salme

Il Diario, 1 luglio 1980
Quattro bare ancora senza nome. Un corpo «riconosciuto» due volte

Giornale di Sicilia, 1 luglio 1980
L'angoscia ed il calvario dei parenti in attesa almeno di una bara

L'Ora, 1 luglio 1980
La città attorno a loro

Giornale di Sicilia, 1 luglio 1980
"Pietà anche per i vivi"

L'Ora, 7 novembre 1988
«Ma la verità è vecchia di otto anni»

La Sicilia, 7 settembre 1999
«Chiediamo solo giustizia e forse ora la otterremo»

La Sicilia, 18 ottobre 2000
«Non mi costituirò parte civile in un giudizio che finirà senza colpevoli»

La Sicilia, 28 ottobre 2000
«Chiediamo solo la verità»

La Sicilia, 28 giugno 2003
«Da 23 anni aspetto la verità»

La Sicilia, 24 giugno 2004
Strage di Ustica, «vogliamo sapere la verità»

La Sicilia, 27 giugno 2004
Ustica, strage in cerca di verità

Sabato 28 Giugno 1980

ATTUALITA'

L'ORA



A Punta Raisi la prima notizia arriva alle 22,15

L'attesa disperata

CHI PIANGE in silenzio e chi grida, chi fissa immobile un muro e chi racconta della sorella che non voleva partire, del fratello malato o del nipotino di neppure due anni, del figlio militare o dell'amico che lavorava a Bologna. Sono le scene di disperazione di stanotte a Punta Raisi.

Ognuno ha bisogno di piangere, parlare, scacciare i suoi pensieri che si accavallano. L'aeroporto è nel caos: centinaia di persone si spostano in massa, ora per seguire un funzionario di una compagnia aerea che stringe tra le mani un pezzo di carta, ora per ascoltare una comunicazione di un dirigente della polizia. Sono le 23,30. L'inquietudine da qualche minuto si è trasformata in angoscia. Mimmo Deodato ha una sessantina d'anni. E' di Castelvetrano. E' venuto insieme alla moglie a Punta Raisi per ricevere due figlie e tre nipoti. Chiede sconvolto notizie dell'aereo scomparso a tutti quelli che incontra ma riceve sempre la stessa risposta: non sappiamo ancora niente.

La polizia non sa nulla, la direzione dell'aeroporto neppure, il funzionario dell'Itavia non ha tempo. Mimmo Deodato individua due cronisti e non li molla più. Li segue ovunque: quando parlano tra di loro si avvicina e quando telefonano ai loro giornali per cercare i primi pezzi, cerca di capire anche i più piccoli particolari. Poi capisce. E proprio allora Mimmo Deodato comincia a singhiozzare e a contare come un automa le cinque dita della sua mano sinistra: cinque dita per i cinque parenti che si trovavano sul DC 9. A qualche metro dall'uomo c'è una ragazzina coi lunghi capelli biondi piange rannicchiata in un an-

golo. Piange il fratello. Piange la madre. Tutti a due erano partite due ore prima da Bologna.

Poi arriva un ragazzo e chiede: «Che è successo?». Nessuno risponde. Ma dopo qualche attimo non ha bisogno di parole per capire cosa è accaduto. Il viso del ragazzo diventa bianco. Dalle labbra scivola la sigaretta accesa e le sue mani strofinano nervosamente gli occhi già bagnati. Ma da un lato all'altro dell'aeroporto rimbalzano le notizie. A mezzanotte si sparge la voce che l'aereo è atterrato a Palermo e che tutti i passeggeri sono salvi. E' una notizia falsa. E tutti lo sanno. Ma tutti la prendono per buona. Dopo dieci minuti ritorna il silenzio. Qualcuno ricomincia a piangere. Su di loro piovevano impetuosi i lampeggi dei fotografi e le luci delle fivvi private. L'attenzione dei parenti ad un certo punto si concentra su un signore in doppiopetto, è Gaetano Chianello, il direttore palermitano dell'Itavia. Il funzionario ha il volto tirato, gli occhi stanchi, l'aria di chi sa di dover trascorrere una notte d'inferno. Nonostante l'apparenza e la figura un po' frastornata risponde a tutti i parenti con garbo, gentilezza e precisione: «Signori noi non sappiamo ancora cosa è successo. Non preoccupatevi. Per ora vi posso dire che intorno alle 22 il DC 9 ha perso il contatto radio con la torre di controllo di Roma. Noi non abbiamo avuto la possibilità di metterci in contatto con l'aereo». Non termina di parlare che una trentina di persone gli si stringono intorno: «Diteci cosa è successo, è accaduto davvero, sono tutti morti?». «Signori, signori, si prego, ne so quanto voi».

Il direttore dell'Itavia si allontana. A Punta Raisi giunge il questore Giuseppe Nicolichia insieme al suo staff. Breve summit in una delle stanze della compagnia aerea. Dietro la porta la gente aspetta.

I minuti passano. Fuori soffia un forte vento. Dentro, l'aria invece è irrespirabile. Fa caldo. Improvvisamente un uomo stramazza a terra urlando il suo dolore. Per trattenerlo interviene una mezza dozzina di agenti. La notte è lunga e le scene di disperazione si moltiplicano. Una coppia di fidanzati si aggira tra la folla. Attendono uno dei passeggeri. Antonino Greco, un ragazzo di 23 anni, un agente di Pubblica Sicurezza. Domani i due fidanzati si devono sposare e Nino avrebbe dovuto fare da testimone: «E' stato lui a presentarci — dice la ragazza — e lui doveva portarci la fede di nozze. Che festa potrà mai essere la nostra senza Nino?».

Tutti cercano qualcuno. Nessuno è in grado di fornire loro anche il più piccolo particolare. E' la tragedia nella tragedia.

Appoggiata ad un muro c'è una anziana signora. Vede passare due agenti e dice: «Io cerco mio figlio, mia zia e mio nipote, ditemi cosa devo fare, se devo partire dove devo andare, se ci sono delle navi che cercano i miei figli lo voglio salire a bordo, è un mio diritto». Gli agenti neppure l'ascoltano. «Ma non è possibile che sia atterrato a Tunisi? — chiede un ragazzino con due occhi neri — in qualche altro aeroporto in Africa?». Nessuno risponde. E il bambino non riesce nemmeno a piangere. L'Itavia poi comunica che dispone di una lista quasi ufficiale dei passeggeri che si trovavano a bordo del DC 9.



Il dolore dei parenti

I cronisti si precipitano. Prendono la lista e si ammassano ai telefoni. Sono circondati dai parenti dei passeggeri. «Per favore c'è un Martorana nella lista?», «Senta quanti Parisi ci sono? Parisi Elvira... ha letto questo nome?». L'unica certezza sino ad ora è che l'aereo è scomparso. Naturalmente nessuno crede più all'ipotesi del dirottamento. E' chiaro ormai a tutti che l'aereo è precipitato. L'unica possibilità di salvezza per i settantasette passeggeri e per i quattro uomini dell'equipaggio sembra quella che il pilota abbia tentato un atterraggio di fortuna a mare. Ma da diverse ore sono scattate le ricerche e nessuno ha individuato il DC 9. «Ma co-

speratamente. Si attendono notizie da un momento all'altro. «E' impossibile che non ci dicano ancora nulla — afferma il padre di un giovane che è partito da Bologna — cosa ci nascondono? Se è caduto perché non ce lo dicono subito e senza tante storie. Cos'è una fortuna?».

La stanchezza comincia a farsi sentire. Qualcuno si addormenta al bar e qualcun altro in automobile. Nell'aeroporto c'è silenzio. Poi sbarcano i viaggiatori provenienti da Roma con l'ultimo volo. Tra loro ci sono alcuni «inviati». Ci sono però tante persone che non sanno ancora cosa è accaduto nel cielo qualche ora prima. Appena notano l'animazione presente a Punta Raisi hanno un attimo di sbigottimento. Non hanno neppure la forza di chiedere qualche informazione. La lunga notte sta per finire. Alla direzione giungono ancora telefonate dove si segnalano la posizione delle varie unità di soccorso. Quattro uomini in tuta verde attraversano veloci l'atrio dell'aeroporto. Intorno a loro si forma subito un capannello. Cosa avete visto? Che c'è nel mare? Dove siete stati? Mentre sorvegliano un caffè caldo e fumano una sigaretta i quattro uomini scuotano il capo: «Niente, non abbiamo individuato niente. Tra un po' riproviamo, il tempo di fare un nuovo rifornimento e torniamo lassù». Ancora niente dunque.

Nessuna risposta neppure dalle unità di soccorso. Tra un po' farà giorno. Forse le prime notizie giungeranno tra qualche minuto. I parenti, la gente, i curiosi, aspettano. Inutilmente. Il sole lentamente sorge e il funzionario dell'Itavia alle domande risponde sempre allungando le braccia. A Punta Raisi alle 6 non c'è più nessuno.

Attilio Bolzoni

Ora per ora l'angoscia dei familiari

A PUNTA Raisi si è vissuta l'angoscia. L'anno del dramma è cominciato ora dopo ora da un susseguirsi di notizie, sempre vaghe, ma proprio nella loro ambiguità, ancora più preoccupanti.

L'attesa ansiosa inizia alle 21,30.

Il DC 9 Itavia proveniente da Bologna avrebbe dovuto toccare la pista dell'aeroporto palermitano già da un quarto d'ora. Il ritardo comunque ancora non è allarmante e fra i familiari in attesa non c'è preoccupazione, ma solo l'irritazione di dover stare ancora ad aspettare.

ORE 22.15 la situazione già si fa più tesa. Molti cominciano a chiedere con insistenza che cosa era successo, ma dai funzionari dell'Itavia si aveva sempre la stessa risposta: «Si tratta di un normale ritardo dovuto al traffico aereo».

ORE 22.30. E' chiaro che questa versione non regge più. L'aerostazione, infatti, si è riempita di fotografi e giornalisti e i familiari e gli amici dei passeggeri del DC 9 incominciano ad intuire che è accaduto qualcosa di anormale.

Passano così altri 20 minuti, tesi, drammatici, in cui l'assenza delle notizie rende ancora più preoccupati la gente in attesa.

ORE 22.50 viene annunciato ufficialmente che l'aereo ha perso il contatto radio con la torre di controllo di Ciampino quando si trovava a 70 miglia a nord di Ustica e a 90 ad ovest di Napoli.

Per molti l'annuncio non dice molto, ma qualcun altro scoppia già in lacrime. E' la prima corsa pazzica verso il telefono, per cercare di sapere se la persona che si aspetta si è veramente imbarcata. Alla conferma inizia lo strazio.

«Ma che vuoi dire che si è interrotto il contatto radio?», insomma dove è finito l'aereo? Che cosa si sta facendo? Sono le domande che i familiari in attesa rivolgono ai funzionari dell'Itavia. Intanto qualcuno accusa che l'aereo potrebbe essere stato dirottato. Ma dove? Da chi? Nessuno sa avanzare nemmeno una ipotesi. Si tenta di prendere tempo, ma è chiaro che la gente in attesa non potrà resistere ancora per molto senza sapere qualcosa di più preciso.

Cosa può essere successo è l'interrogativo al quale tutti tentano di dare risposta. In quella zona non ci sono certamente ostacoli, l'aereo è ancora sui 9 mila metri di quota, non è ancora nella fase di atterraggio. Cosa dunque po-

trebbe essere accaduto? ORE 23.00 — Si sparge la voce che il DC 9 ha effettuato un atterraggio di fortuna in una località sconosciuta, dalla quale però i passeggeri non possono mettersi in comunicazione con Palermo.

Per qualche attimo la tensione pare allentarsi. Abbracci e pianto: si pensa che il peggio sia passato. L'illusione dura però pochi minuti.

ORE 23.50 — il dottor Gaetano Chianello responsabile della Sicilia della compagnia Itavia fornisce l'elenco delle persone imbarcate sull'aereo, annunciando che l'aereo risulta disperso.

Molti in un primo momento non capiscono cosa voglia dire quell'elenco. Affollati davanti al banco di accettazione familiari ed amici ascoltano. La lista è lunga, settantasette nomi, fra i quali ci sono quelli di dodici bambini. In maggior parte sono solo cognomi.

Quando l'appello è terminato si intrufsa di colpo che ci si trova davanti alla sciagura. Una coppia di anziani sposi di Castelvetrano sono colti da maleore. Sull'aereo avevano cinque parenti, figlio, nuora e tre nipoti.

Con gli occhi pieni di lacrime la maggior parte delle

persone che erano in attesa cominciano a lasciare l'aerostazione, convinte che l'irreparabile è ormai accaduto. Manca ancora però la conferma ufficiale.

I mezzi di soccorso hanno raggiunto la zona in cui l'aereo è disperso — annunciano i dirigenti dell'Itavia — non possiamo dire di più fino a quando non riceveremo informazioni dalle unità impegnate nelle ricerche.

A che serve dunque continuare ad attendere a Punta Raisi? In molti se lo chiedono e concludono che è meglio fare ritorno a casa e piazzarsi davanti alla Tv, dove le televisioni locali hanno in corso le edizioni straordinarie dei telegiornali.

Qualcuno però rimane. Preferisce non rinchiusersi nella propria casa e spera ancora nel miracolo.

Le notizie continuano ad arrivare con il contagocce. Si dice che il mare è agitato e che le ricerche sono quindi rese più difficili dalle cattive condizioni meteorologiche, mentre si cerca di capire quale può essere la zona di mare nella quale l'aereo è caduto e si fanno ipotesi sulle difficoltà delle ricerche con il buio, comincia a farsi strada l'idea che con tutta probabi-

lità non si riuscirà a sapere niente di preciso prima che faccia giorno.

ORE 3.15 — Entrano nell'aerostazione i piloti di uno degli elicotteri impegnati nelle ricerche. Si sono alzati in volo da Catania, poco dopo le dieci, e sono stati quasi cinque ore a sorvolare la zona fra Panza e Ustica, ma senza risultato.

Ormai a Punta Raisi sono rimasti una quindicina di parenti dei passeggeri imbarcati sull'aereo. Non c'è più la corsa per sapere che sta succedendo ed a chiedere notizie sono ormai solo i giornalisti.

ORE 4 — All'interno dell'ufficio Itavia dell'aeroporto il dottor Chianello tiene una rapida conferenza stampa, nella quale legge il primo comunicato ufficiale della compagnia su quanto è avvenuto nella notte.

Vengono così confermate le notizie che davano l'aereo disperso a 91 miglia a nord di Palermo, mentre si trovava ancora sullo schermo radar del centro di controllo di Ciampino. Si sono poi altri particolari sull'equipaggio, che era stato imbarcato fresco a Bologna e che era composto dal comandante Domenico Gatti, un ingegnere ae-

ronautico con oltre 7 mila ore di volo, dal pilota Enzo Fontana e dagli assistenti di volo Paolo Morici e Rosa De Dominicis.

La conferenza stampa si conclude con l'annuncio che entro mezz'ora verrà diffusa la lista ufficiale dei passeggeri imbarcati sul DC 9 «Itigi», decollato dall'aeroporto «Giulio Marconi» di Bologna alle 19,30.

ORE 4,15 — L'aerostazione si va ripopolando dei viaggiatori che devono partire con i primi voli del mattino. L'ansia ha ormai lasciato il posto alla rassegnazione e si aspetta solo che il cielo torni a farsi chiaro, per potere sapere qualcosa di concreto sulle ricerche.

ORE 4,50 — Arriva la comunicazione ufficiale della lista dei passeggeri. Sono in pratica gli stessi nomi che cinque ore prima erano stati scanditi dal banco accettazione e che adesso nella maggior parte dei casi sono accompagnati dai nomi di battesimo. E' l'ultima comunicazione dell'Itavia della lunga notte a Punta Raisi. Adesso non resta altro da fare che aspettare le notizie che arriveranno dal «mare».

Roberto Leone

> STORIE E MEMORIE

L'Orsa, 28 giugno 1980

UFFICI PUBBLICITÀ: A. MANZONI & C.S.P.A. - Milano, via Agnello 12 - Tel. 02 - 871803 - 871886 - Alessandria, Tel. (0131) 86364 - 5 - Arezzo, Tel. (0573) 51010 - Avellino, Tel. (0825) 23792 - Bari, Tel. (080) 218990 - Bergamo, Tel. (035) 217443 - 247444 - Biella, Tel. (015) 23204 - 818 - Bologna, Tel. (051) 225609 - 31218 - Brescia, Tel. (030) 51502 - 3 - Carrara, Tel. (0585) 75007 - Casale Monferrato, Tel. (0142) 2134 - Caserta, Tel. (0823) 322103 - Catania, Tel. (095) 449558 - 436006 - Como, Tel. (031) 272478 - Cremona, Tel. (0372) 28682 - 4 - Crema, Tel. (0373) 52709 - Cuneo, Tel. (0171) 2036 - Ferrara, Tel. (0532) 47798 - Fidenza, Tel. (0524) 3714 - Firenze, Tel. (055) 219728 - Foggia, Tel. (0881) 22601 - Forlì, Tel. (0543) 44616 - Genova, Tel. (010) 566180 - Grosseto, Tel. (0584) 28052 - Imperia, Tel. (0773) 498233 - Lecco, Tel. 10832 - 32264 - Lecce, Tel. (0841) 362015 - 368151 - Legnano, Tel. (0331) 84890 - Livorno, Tel. (0586) 408070 - Lodi, Tel. (0371) 52530 - Lucca, Tel. (0583) 42719 - Mantova, Tel. (0376) 26509 - Massa, Tel. (0585) 41032 - Mazzara del

IL DIARIO DI PALERMO

Vallo, Tel. (0964) 44000 - Milano, Tel. (02) 75541 - Modena, Tel. (0521) 22711 - Napoli, Tel. (081) 21292 - 64909 - Novara, Tel. (0323) 19301 - Padova, Tel. (049) 82515 - 35108 - 23100 - 30042 - 3 - Palermo, Tel. (091) 2249 - Parma, Tel. (0521) 23100 - 30042 - 3 - Pavia, Tel. (0322) 22006 - Pinerolo, Tel. (011) 23241 - Piacenza, Tel. (0523) 25082 - Pistoia, Tel. (0573) 32161 - Pombalino, Tel. (0585) 22051 - Pisa, Tel. (050) 46361 - Rapallo, Tel. (0982) 45044 - 35161 - Reggio Emilia, Tel. (0522) 38917 - Rimini, Tel. (0541) 77370 - Roma, Tel. (06) 420051 - 4744911 - Salerno, Tel. (089) 233855 - Salsomaggiore, Tel. (0524) 70157 - Siracusa, Tel. (0931) 41322 - 41277 - Sondrio, Tel. (0342) 35976 - 28576 - Taranto, Tel. (099) 31002 - 34931 - 51934 - Terni, Tel. (0743) 28068 - Treviso, Tel. (0422) 45398 - Udine, Tel. (0432) 22181 - Varese, Tel. (0332) 230110 - Venezia, Tel. (041) 02224 - Verelli, Tel. (0181) 65129 - Verona, (045) 24170 - 34053 - Viareggio, Tel. (0584) 31432 - Vicenza, Tel. (0444) 31833 - 4506 - Vigevano, Tel. (0321) 35801 - Voghera, Tel. (0323) 43140.

Precipitato in mare DC9 Bologna – Palermo

Angoscia e disperazione a P. Raisi



VIALE STRASBURGO, 5
TEL. 502263
90146 PALERMO

Arte

Ceramica
SRL

LE PIÙ BELLE CERAMICHE
AI PREZZI PIÙ CONVENIENTI

VISITATECI



La paura si è impadronita di Punta Raisi pochi minuti prima delle 21,45 quando, cioè, l'aereo a percorso nazionale dell'Itavia, un DC9 volo IH 870 partito da Bologna alle 20,08 non dava più notizie di sé. La paura si è trasformata in terrore quando le ricerche di tutti i funzionari dell'aeroporto non hanno dato esito positivo. Pian piano tutti i sistemi d'allarme sono scattati. Ambulanze, mezzi dei vigili del fuoco, elicotteri d'emergenza, operai, pista illuminata, tutto faceva presagire una tragedia o, nella massima speranza, un atterraggio di fortuna.

Soltanto a mezzanotte meno dieci i dirigenti di Borgo Panigale hanno comunicato di avere passato la lista ai colleghi di Roma e Palermo.

Nello stesso orario cioè intorno a mezzanotte l'aereo Bologna-Palermo è stato dichiarato ufficialmente disperso perché esaurita la scorta di carburante che prevede l'autonomia dell'apparecchio.

**LA TUA LISTA.
DA HARPER**

PERCHÉ Harper pone molta cura in questo delicato servizio e ti riserva speciali attenzioni, oltre ad un dono finale per farti ricordare con simpatia.

HARPER
LISTE DI VOZZE

via Ruggero Settimo - Palermo

IL DIARIO PALERMO

sabato 28 giugno 1980 PAGINA 11

Ore 21, di nuovo tragedia L'ultimo contatto del DC9 con la torre di Punta Raisi

Segue

Il rimorchiatore Rivara e numerosi pescherecci in zona per la pesca al pescespada si sono uniti alle ricerche. Numerosi mezzi della marina militare hanno levato le ancore dirigendo verso Ponza. Tra di essi le fregate Alpino e Orsa e il rimorchiatore d'alto mare Prometeo.

Le ricerche aeree sono coordinate dal Centro di soccorso aereo di Marinafranca (Taranto), dell'aeronautica militare che ha inviato numerosi elicotteri particolarmente attrezzati per la ricerca notturna ed un velivolo Atlantic.

Nonostante l'imponente impiego di mezzi le ricerche non hanno ancora dato alcun esito, mentre non è possibile per il momento ipotizzare alcuna causa della sciagura. La repentina interruzione delle comunicazioni con l'aereo scomparso non offre molte speranze, infatti un'eventuale esplosione in volo escluderebbe le probabilità che vi siano dei superstiti. Esiste tuttavia la possibilità che il DC9 dell'Itavia abbia compiuto un ammaraggio anche se tale circostanza è ritenuta remota proprio perché non comunicata a terra.

L'aereo era decollato dall'aer

eroporto Guglielmo Marconi di Bologna alle 20,08 con un ritardo sull'ora prevista di 15 minuti. Le operazioni d'imbarco sul volo IH 870 erano state regolari e tutti i settantasette passeggeri prenotati avevano trovato posto. L'equipaggio era composto da quattro persone: il comandante Gatti, secondo pilota Fontana, assistenti di cabina Merigi e De Dominicis.

Tra i passeggeri oltre ai 64 adulti vi erano undici bambini dai due ai dodici anni e due latitanti. Il ritardo della partenza era sembrato di buon auspicio. Infatti aveva consentito di evitare un violento temporale abbattutosi sulla zona di Bologna.

Dopo circa cinquanta minuti veniva dato l'allarme e su tutta la Sicilia ripiombava l'angoscia dei terribili momenti del maggio 1972 e del dicembre del '78.

Familiari ed amici dei passeggeri hanno affollato la stazione dello scalo di Punta Raisi. Le domande sempre più angosciate sulla fine del DC9 non hanno trovato a lungo risposta.

Poi la conferma che un fatto terribile ed ancora imprecisabile si era verificato. Sul terrore della notizia si è sviluppata una nuova speranza, quella di un ammaraggio e della possibilità di superstiti. Questa è la speranza di tutti. Ma ancora nessuna notizia rincuorante viene dai mezzi che, in aria ed in acqua, cercano nel buio.



Folla di parenti dei passeggeri al banco Itavia



Ore 2 del mattino

La luce dei razzi riaccende la speranza

Alle 2.00 la motonave Clodia che partecipa alle ricerche ha avvistato, a levante dell'isola di Ustica, due razzi di segnalazione a luce bianca.

L'avvistamento è stato subito trasmesso al centro radio della capitaneria di porto di Napoli e sulla zona sono stati mandati due elicotteri. A causa delle condizioni del mare (forza 6-7) però è stato fatto osservare - i razzi di segnalazione potrebbero essere stati lanciati da qualche imbarcazione in difficoltà.

Altri razzi di colore giallo e rosso sono stati avvistati a 39 gradi Nord e 13 gradi Est da Ustica; lo ha comunicato la Banook, la nave oceanografica presente alla rassegna di Ustica.

Da parte degli aerei ed elicotteri che sorvolano la zona è arrivata la precisazione che nessuno di loro aveva lanciato razzi di segnalazione.

CONCESSIONARIO MOTOCICLI

CORSO CALATAFIMI, 348
90129 PALERMO - TEL. 483174

SOCIETÀ IMPORTANZA NAZIONALE

cerca per la Filiale di Palermo pensionati
PS. CC. 1st. Vigilanza

Telefonare per appuntamento al 589111
dalle 09,00 alle 13,00.

Gli ultimi momenti conosciuti del DC 9

Questi gli ultimi momenti «conosciuti» del DC 9 ITAVIA I TIG 0870 prima che l'aeromobile interrompesse i contatti radio. È decollato dal «Guglielmo Marconi» a Bologna alle 20,08. Tutti i controlli e la procedura sono stati regolari. Quando il comandante si è portato al livello di quota di crociera il controllo del Guglielmo Marconi l'ha consegnato al centro radar di Fiumicino.

Il controllo romano ha corretto la rotta del DC 9 e gli ha fornito il nuovo livello di volo. Sulla verticale dell'Isola di Ponza alle 20,37 il

comandante ha chiamato il «centro» di Fiumicino per comunicare che stava cambiando frequenza per entrare in contatto con il controllo radar di Punta Raisi. È uscito dagli schermi radar dell'aeroporto romano alle 20,39, qualche secondo dopo doveva riapparire su quelli palermitani.

Alle 20,40 il «centro» di Punta Raisi ha chiamato l'ITIG 0870 per prenderlo in consegna ma da questo momento in poi c'è stato il silenzio radio.

STORIE E MEMORIE



L'ORA

ATTUALITA'

Sabato 28 Giugno 1980

Il primo centro operativo stanotte è stato istituito nell'isola palermitana

Tra Ustica e Ponza

USTICA — Il primo centro operativo per le ricerche del DC-9 precipitato è istituito per la zona di competenza della capitaneria di Palermo fin da stanotte nell'albergo Grotta Azzurra di Ustica ed il lavoro è coordinato dal comandante Plantanida e dal comandante dei vigili del fuoco di Palermo ing. Furitano.

Plantanida si mantiene in continuo contatto con tutte le unità che stanno setacciando il tratto di mare in cui si ritiene che l'aereo sia precipitato. Sul posto sono già 10 unità che si può dire stanno scandagliando il mare a 26 chilometri a nord-est di Ustica a 39°10' di latitudine nord e a 13°30' di longitudine est.

Sul posto sono già giunti anche la nave oceanografica Bannock che da lunedì si trovava nel porto di Ustica per la rassegna e la nave per lavori sottomarini Bukaneer della Sub Sea Oil Services, la Carducci, la Panarea, la Clodia, la Freccia Rossa, gli incrociatori Doria, Orso e Primo.

Alle 2,25 dalla motonave Clodia è giunta al centro operativo di Ustica una prima drammatica comunicazione: il radar segnalava qualcosa in mare ma questa notizia restava vaga. Più tardi la comunicazione precisava che erano stati avvistati brandelli di stoffa molto lunghi ed altri oggetti di colore chiaro, sono i resti del DC-9.

Intanto allo Spalmatore e negli altri alberghi di Ustica l'angoscia aumenta di ora in ora. A bordo dell'aereo precipitato si trovavano infatti il padre del campione Riccardo Molteni che aveva partecipato ieri alla gara internazionale di pesca e la moglie e la figlia del dottor Parisi dell'Icem di Palermo. Le prime notizie della sciagura erano giunte ad Ustica proprio mentre stava cominciando lo spettacolo di Oreste Lionello



al villaggio dello Spalmatore. Tra gli spettatori c'erano anche il ministro della Marina Mercantile Nicola Signorello, il sottosegretario Colucci ed altre autorità fra cui il comandante della Capitaneria di Porto. A Lionello veniva tolto il microfono e veniva data una comunicazione: «Tutti

i marinai della Bannock e tutti i militari addetti agli elicotteri lasciano subito la sala e si recano nell'hall del villaggio per comunicazioni urgentissime».

In sala brusio e poi curiosità. Alcuni giovani si alzano dai loro posti e di corsa vanno nella hall. La notizia che l'aereo partito da Bologna e diretto a Punta Raisi era precipitato in mare si è sparsa subito ed i due telefoni del villaggio sono stati presi d'assalto, mentre il comandante della Capitaneria, il comandante dei vigili del fuoco, ufficiali dell'Arma ed altri ufficiali si consultano per organizzare le prime operazioni di soccorso. Un ufficiale responsabile della sezione elicotteri di Ustica si mantiene in contatto con ponte radio con i superiori. Ai piloti degli elicotteri viene consigliata soprattutto prudenza. Sono invitati cioè a non esporsi ad inutili rischi sia per le condizioni meteorologiche, sia per le condizioni del mare.

Intanto sia la nave oceanografica Bannock che la Bukaneer tolgono gli ormeggi e si avviano subito verso il largo nel punto cioè dove sarebbe precipitato l'aereo.

Agli elicotteristi viene comandato di levarsi in volo solo alle 5 del mattino appena cominciava ad albeggiare. Al villaggio e negli altri alberghi pochi stanotte hanno dormito ed in piazza c'è stata animazione fino all'alba.

A Ustica la notizia della caduta dell'aereo ha destato enorme impressione sia perché è vivo il ricordo delle due sciagure di Punta Raisi, sia perché nella prima di queste sciagure, quella del 5 maggio 1972 ha perduto la vita il sindaco della cittadina prof. Maggiora. Stamane nell'isola vi era foschia ed il mare è al quarto rosso.

Gianni Lo Monaco



Le ricerche a Napoli

NAPOLI — Le acque del golfo di Napoli 30 miglia a Sud dell'isola di Ponza, e il cielo che sovrasta questa zona sono solcati da navi e aerei impegnati nella ricerca del DC 9 dell'Itavia che, partito da Bologna alle 20 di ieri sera diretto a Palermo con 81 passeggeri a bordo. Il contatto radio si è interrotto quando il velivolo era a 15 miglia a Sud di Ponza, poi è stato seguito sullo schermo radar fino a 30 miglia e a questo punto non si sa più nulla di quanto è accaduto.

Appena la notizia si è diffusa è scattato il dispositivo di emergenza e presso la capitaneria di porto di Napoli si è organizzato un centro di coordinamento delle ricerche che vengono compiute con mezzi navali della stessa capitaneria, con unità della marina militare, con velivolo dell'aeronautica militare e con mezzi navali della guardia di finanza.

Uno spiegamento di forze notevole che sta rastrellando la zona di mare dove sono

stati trovati i primi resti dell'aereo.

Sul posto si trovano il guardacoste «Michele Fiorillo», fatto partire da Gaeta, un rimorchiatore d'alto mare e un altro guardacoste, il «2065». La marina militare ha fatto dirigersi sul posto alcune unità leggere mentre da Caserta si sono levati in volo un elicottero e un aereo dell'aeronautica militare particolarmente addestrate per ricerche di questo tipo. Stamane a Marina Franca sono partiti altri due elicotteri e un altro velivolo, sempre dell'aeronautica militare, per collaborare alle ricerche.

Al centro di coordinamento presso la capitaneria di porto di Napoli si vivono ore di estrema tensione. Le condizioni del tempo sono buone e la visibilità ottima. Oltre i mezzi ufficiali di ricerca, sul teatro della sciagura è stata dirottata anche la nave passeggeri «Freccia rossa» che fa servizio di linea tra Palermo e Genova. Stesse direttive sono state impartite ai co-

mandanti delle motonavi «Carducci», «Clodia», e «Nomentana» della Tirrenia. La zona di mare dove sono stati avvistati i resti viene setacciata, si può dire metro per metro e non dovrebbe sfuggire, se c'è qualche altro relitto del DC 9.

Va anche sottolineata la

spontanea sensibilità di molti privati che posseggono natanti d'altura i quali, appena hanno avuto notizia della tragedia, hanno messo le proprie imbarcazioni a disposizione delle ricerche e molti personalmente si sono diretti verso la zona di mare che è tra Ponza e Ustica.



Il DC-9 Bologna - Palermo precipitato al largo di Ustica

Ottantuno storie per un viaggio



Vincenza Calderone
Vincenza Calderone, 81 anni, di Marone e una delle vittime per le quali si sono moltiplicate le indagini. Insieme alla sorella, s'è ritrovata all'isola di Ustica, mentre Vincenzo doveva andare a Palermo per un controllo di persona. Vincenza e i fratelli erano a bordo della nave. Vincenza Calderone è stata trovata a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica.

I coniugi Andres
Luigi Andres, 51 anni, dentista, e la moglie Emma Andres, 52 anni, insegnante. Tutti e due un loro fratello erano morti per un incidente aereo. Per questo i coniugi Andres si erano trasferiti a Palermo per assistere alle indagini sul DC-9. La signora Emma Andres, che aveva un'occupazione, aveva studiato in America.



Antonino Greco
Antonino Greco, 63 anni, pensionato. Ha una sorella e tre fratelli. Greco si era recato a Palermo per assistere alle indagini sul DC-9. La sorella, Maria Greco, era stata trovata a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica.

I Licata e i piccoli Marisi
Tullio e Susanna Licata, 51 anni, sono sposati e hanno tre figli. I Licata si erano recati a Palermo per assistere alle indagini sul DC-9. La sorella, Susanna Licata, era stata trovata a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica.

Giulia Tripiciana
Giulia Tripiciana, 45 anni, è stata trovata a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Tripiciana aveva un fratello e due sorelle.

Francesco Balamonte
Francesco Balamonte, 51 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Balamonte aveva un fratello e due sorelle.

Annino Molteni
Annino Molteni, 51 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Molteni aveva un fratello e due sorelle.

Rosa De Dominicis
Rosa De Dominicis, 51 anni, è stata trovata a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora De Dominicis aveva un fratello e due sorelle.

Elvira e Alessandra Parisi
Elvira e Alessandra Parisi, 51 anni, sono state trovate a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Parisi aveva un fratello e due sorelle.

Daniela e Francesco Di Natale
Daniela e Francesco Di Natale, 51 anni, sono stati trovati a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Di Natale aveva un fratello e due sorelle.

Michele Davi
Michele Davi, 51 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Davi aveva un fratello e due sorelle.

Paolo Ugolini
Paolo Ugolini, 51 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Ugolini aveva un fratello e due sorelle.

Giacomo Filippi
Giacomo Filippi, 51 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Filippi aveva un fratello e due sorelle.

Gli Zanetti
Lorenzo Zanetti, 51 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Zanetti aveva un fratello e due sorelle.

Claudio Marchese
Claudio Marchese, 51 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Marchese aveva un fratello e due sorelle.

Marco Volanti
Marco Volanti, 51 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Volanti aveva un fratello e due sorelle.

Paola Donati
Paola Donati, 51 anni, è stata trovata a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Donati aveva un fratello e due sorelle.

La famiglia D'Alfonso
Adriano D'Alfonso, la moglie Maria Grazia Croce, e i loro due figli, Francesco e Nelsa. La famiglia D'Alfonso si era recata a Palermo per assistere alle indagini sul DC-9.

Giuseppe Manitta
Giuseppe Manitta, 51 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Manitta aveva un fratello e due sorelle.

Alberto Bonifetti
Alberto Bonifetti, 51 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Bonifetti aveva un fratello e due sorelle.

Domenico Gatti
Domenico Gatti, 51 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Gatti aveva un fratello e due sorelle.

Calogero De Cicco
Calogero De Cicco, 51 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora De Cicco aveva un fratello e due sorelle.

Lorenzo Ongaro
Lorenzo Ongaro, 51 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Ongaro aveva un fratello e due sorelle.

Paolo Ugolini
Paolo Ugolini, 51 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Ugolini aveva un fratello e due sorelle.

Giacomo Filippi
Giacomo Filippi, 51 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Filippi aveva un fratello e due sorelle.



Frenca e Giovanni Lupo ed i piccoli Enzo e Antonella Diodato

Una famiglia distrutta
Il marito è morto in un incidente aereo. La famiglia si è distrutta. La signora Lupo aveva un fratello e due sorelle.

Tre venivano Andavano a Caltanissetta
Tre venivano Andavano a Caltanissetta. La signora Lupo aveva un fratello e due sorelle.



Giuseppe e Giulia La China

Finalmente dal papà
Giuliana Superbi, 41 anni, è stata trovata a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Superbi aveva un fratello e due sorelle.

Tornava per il consiglio
Di Camporeale di Marina Neri, 27 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Neri aveva un fratello e due sorelle.

La madre ancora non sa
Giuseppe Caracciola, di 51 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Caracciola aveva un fratello e due sorelle.

La madre ancora non sa
Giuseppe Caracciola, di 51 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Caracciola aveva un fratello e due sorelle.

La madre ancora non sa
Giuseppe Caracciola, di 51 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Caracciola aveva un fratello e due sorelle.

La madre ancora non sa
Giuseppe Caracciola, di 51 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Caracciola aveva un fratello e due sorelle.

La madre ancora non sa
Giuseppe Caracciola, di 51 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Caracciola aveva un fratello e due sorelle.

La madre ancora non sa
Giuseppe Caracciola, di 51 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Caracciola aveva un fratello e due sorelle.

La madre ancora non sa
Giuseppe Caracciola, di 51 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Caracciola aveva un fratello e due sorelle.

La madre ancora non sa
Giuseppe Caracciola, di 51 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Caracciola aveva un fratello e due sorelle.

La madre ancora non sa
Giuseppe Caracciola, di 51 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Caracciola aveva un fratello e due sorelle.

La madre ancora non sa
Giuseppe Caracciola, di 51 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Caracciola aveva un fratello e due sorelle.



Giuseppe e Giulia La China

Finalmente dal papà
Giuliana Superbi, 41 anni, è stata trovata a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Superbi aveva un fratello e due sorelle.

Tornava per il consiglio
Di Camporeale di Marina Neri, 27 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Neri aveva un fratello e due sorelle.

La madre ancora non sa
Giuseppe Caracciola, di 51 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Caracciola aveva un fratello e due sorelle.

La madre ancora non sa
Giuseppe Caracciola, di 51 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Caracciola aveva un fratello e due sorelle.

La madre ancora non sa
Giuseppe Caracciola, di 51 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Caracciola aveva un fratello e due sorelle.

La madre ancora non sa
Giuseppe Caracciola, di 51 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Caracciola aveva un fratello e due sorelle.

La madre ancora non sa
Giuseppe Caracciola, di 51 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Caracciola aveva un fratello e due sorelle.

La madre ancora non sa
Giuseppe Caracciola, di 51 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Caracciola aveva un fratello e due sorelle.

La madre ancora non sa
Giuseppe Caracciola, di 51 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Caracciola aveva un fratello e due sorelle.

La madre ancora non sa
Giuseppe Caracciola, di 51 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Caracciola aveva un fratello e due sorelle.

La madre ancora non sa
Giuseppe Caracciola, di 51 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Caracciola aveva un fratello e due sorelle.

La madre ancora non sa
Giuseppe Caracciola, di 51 anni, è stato trovato a bordo della nave che trasportava il DC-9 precipitato al largo di Ustica. La signora Caracciola aveva un fratello e due sorelle.

Il comandante del DC-9 dell'Avia ing. Domenico Gatti con il secondo pilota Fontana e lo steward Marici

STORIE E MEMORIE



DISASTRO
DC 9

CRONACA

domenica 29 giugno 1980 PAGINA 3

Cominciano ad affluire a Medicina Legale, a Palermo, i primi corpi recuperati nel Tirreno — Una folla commossa alla ricerca dei propri cari — Alcune vittime sono già identificate.

Si ripete il tragico rituale lacrime, silenzi, disperazione

«Non mi interessa niente, dove farvi passare. Non potete togliermi neanche un minuto. La dentro c'è mia figlia, la devo vedere — la signora Marfisi cerca disperatamente di entrare dentro i locali di Medicina Legale, dove ci sono le prime salme già trasportate, malgrado il divieto dei poliziotti. Dentro c'è il corpicino di sua figlia, Tiziana, riconosciuta poco prima dal padre.

Oltre a quella di Tiziana Marfisi, nel pomeriggio sono state riconosciute altre due salme di Antonio Molteni, il padre del campione subacqueo che proprio ieri sera si trovava ad Ustica, e della piccola Parisi Alessandra, che viaggiava insieme alla mamma ed alla governante.

Le salme sono arrivate a Medicina Legale, già dalle 17 del pomeriggio man mano che gli elicotteri dalle navi di appoggio trasportavano all'aeroporto di Punta Raisi alle 19 del pomeriggio erano già arrivate disassettate salme, ma poi il numero è aumentato grazie ad altri voli.

In una atmosfera di dignitosa disperazione i parenti delle vittime sin dal primo pomeriggio aspettavano al Policlinico l'arrivo dei corpi dei congiunti. Il magistrato, dottor Guarino, coordinato nelle operazioni da Scattari e Aliquo, ha chiesto che i parenti venissero fatti entrare man mano che si concludevano le prime operazioni di perizia legale.

L'attesa è stata carica di tensione: sguardi di disperazione, e anche, forse, di rassegnazione: lunghi silenzi, ma anche tante lacrime. C'era nell'aria il ricordo ancora vivo dell'ultima tragedia: se ne parlava in giro, e gli stessi magistrati, organi di polizia e medici, sembravano compiere un rito già conosciuto. Dietro ogni attesa, dietro ogni viso tirato, dietro ogni pianto una storia, un ricordo, una speranza di verità.

In un angolo, un padre anziano che non ha mai smesso di piangere dalla notte in cui, contento, aspettava la figlia che do-

veva tornare a trascorrere alcuni giorni di vacanze insieme ai suoi cari.

L'unico conforto la moglie: abbracciati, insieme, così come insieme hanno vissuto per tanti anni per fare crescere questa figlia, per farla laureare, per continuare a vivere, felici di avere costruito qualcosa.

Insieme a loro altri padri, altre madri, altre mogli, altri mariti: per ognuno una tragedia senza perché. Qualcuno al di là del proprio dolore riusciva anche a reagire all'atmosfera spesso repressiva che si instaurava: anche se gli stessi agenti di polizia avevano gli occhi lucidi di commozione, l'ordine era di non fare passare nessuno, né la stampa, né i parenti. E per molti di loro l'attesa era incomprensibile e dura da accettare: «Siamo bravi noi a reprimere — diceva uno di loro, respinto per l'ennesima volta dietro il cordone dei poliziotti — ma mai siamo capaci di prevenire». E certamente alludeva alla sua ipotesi del perché della tragedia.

E di ipotesi qualcuno, ogni tanto, ne accennava: ma pochi credevano nella notizia della bomba. In tanti erano più propensi a pensare ad una inefficienza dell'aereo, ad un guasto improvviso.

Ma poco, per la verità, si parlava del perché. Su tutto dominava il silenzio più grande; solo i singhiozzi contenuti e il rumore delle macchine e delle ambulanzze che giungevano da Punta Raisi portavano la certezza tragica di ciò che era avvenuto.

E gli occhi di tutti erano puntati su quei corpi avvolti nei lenzuoli bianchi, che venivano portati dentro l'obitorio, nella speranza di riconoscere un proprio caro, anche a distanza, anche così ricoperto.

A rendere l'atmosfera più pesante sono le agenzie funerarie, che già dalle prime ore del pomeriggio stavano in attesa: per loro si tratta di lavoro. In mezzo alla folla, a rompere il tragico silenzio, i ragazzini della zona, che in genere si accano con le biciclette



Parenti in attesa dinanzi l'Istituto di medicina legale

Duemila uomini impegnati nei soccorsi

Appena avuta la notizia della scomparsa del DC 9 Itavia, inabissato, forse a causa di uno scoppio, a circa sessanta miglia a Sud dell'Isola di Ponza, è scattata l'operazione soccorso. Dai porti di Napoli, Sorrento e Palermo parecchie navi hanno levato gli ormeggi, dirigendosi sul luogo della tragedia, esattamente sul punto dove la torre di controllo dell'aeroporto di Roma aveva avuto l'ultimo contatto radio con l'aereo.

Altre unità navali in navigazione nella zona del basso Tirreno, sono state dirottate sul luogo del disastro.

Nelle operazioni sono impegnati circa duemila marinai, l'incrociatore «Doria», la caccia «Alpino», la nave oceanografica «Pannoco», il guardacoste «Michele Fiorillo», otto elicotteri. Tutta è stata resa più difficile, a causa del mare forza tre — quattro e di un vento di maestrale a ponente. Non va dimenticata, inoltre, la profondità delle acque della zona che — dice il capitano di Corvetta, Sergio Marchello, della Capitaneria di Palermo — varia da 3600 a 4 mila metri.

Le unità navali — aggiunge l'ufficiale — sono impegnate su due punti ben precisi: il primo a 50 miglia a Nord di Ustica e l'altro a 75 miglia Nord.

Nel primo punto alle ore 7,15 la motonave «Carducci» ha avvistato il troncone di coda dell'aereo; nella seconda posizione, invece, sono stati avvistati i primi corpi.

Prime notizie sulle vittime della sciagura nel basso Tirreno Chi sono i siciliani della tragedia

L'equipaggio del DC 9 dell'Itavia era composto da quattro persone.

Il comandante Domenico Gatti, nato quarantiquattro anni fa in provincia di Ajaccio e Corsica. Laureato in ingegneria, lavorava all'Itavia dal dicembre del '71. Dal 9 giugno del 1974 era comandante di DC 9 e fino all'anno scorso aveva accumulato un bagaglio di esperienza pari a 7.255 ore di volo. Un «veterano» che proveniva dalle file dell'Aeronautica militare. Lascia la moglie e due figli, di cui uno di 18 anni e l'altro più piccolo.

Gli altri tre componenti dell'equipaggio sono tutti di origine romana.

Il pilota Enzo Fontana, 32 anni, sposato, senza figli, ex capitano provvisore dell'Aeronautica militare e la forza d'Ustica da più di tre anni. Il suo curriculum è di 2.709 ore di volo.

L'assistente di volo: il trentatreenne Paolo Morici, dal 1972 in organico all'Itavia.

L'alleva assistente di volo: Rosa De Dominicis, aveva appena ventuno anni ed era stata assunta da due mesi.

Due bambini sotto i due anni, nove sotto i dodici, tre ragazzi che ancora non avevano compiuto ventuno anni, sessantatré adulti, questo il tragico bilancio degli scomparsi con il DC 9 Itavia inghiottito dal mare di Ustica venerdì notte. A questi 77 vanno aggiunti i componenti dell'equipaggio dell'aeromobile: quattro in tutto. La cifra degli scomparsi sale così a 81.

I nomi (non siciliani) sono pochi: una coppia di coniugi stranieri, i signori Andress, Alberto Bonifetti di Mestre, Giacomo Filippi e Annunziata Cappellini di Bologna e pochi altri. Ma le informazioni non sono ancora sicure, molti nomi e cognomi sembrano imprecisi, e la loro verifica richiede un po' di tempo.

Molti i palermitani presenti sull'aereo, ma numerosi anche i siciliani originari di altre località. Come Calogero De Cicco, 27 anni, di Braccas Minore. Nella lista passeggeri dell'Itavia era segnalato con il nome di battesimo sbagliato. Risultava infatti come Giuseppe Calogero De Cicco, aveva smesso da tre mesi di lavorare come macellaio e si era dedicato al commercio all'ingrosso di carni

macellate. Da tre mesi era divenuto per lui abituale compiere viaggi di affari a Padova e a Modena. Lavorava con la moglie Maria Randisi, titolare della licenza. De Cicco, la cui 131 è ancora posteggiata all'aeroporto come ogni volta che partiva, lascia, oltre alla moglie, due figli: Michele di 5 anni e Giovanni di 2. Anche Alberto Bosco, 26 anni, scapolo, meccanico non era palermitano. Originario di Valderice, dove abitava in via del Vespro, era partito per fare compagnia ad un amico, Andrea Guarino. Quest'ultimo, 37 anni di Cusumano, era un artigiano sposato con tre figli: Carlo di 14 anni, Antonietta di 11 e Domenico di 2. Era partito per concludere affari in Emilia.

E il tragico silenzio di nomi della Sicilia occidentale prosegue con Vito Fontana, 36 anni, commerciante di Marsala. Di prim'anno, ma ancora disoccupato, era partito per comprare capi di abbigliamento per il negozio della famiglia. Con lui c'era la madre Franca Parrinello di 52 anni e lo zio Carlo Parrinello di 50. All'aeroporto ad aspettare in vano c'erano il fratello gemello e il padre. E un

cora, il sig. Novviti di Campobello di Mazara. La signora Daniela Valentini era invece di origine padovana, sposata con l'ingegnere siracusano Antonio Di Natale, dirigente della filiale palermitana dell'Honeywell. Con la signora viaggiava anche il piccolo Francesco di due anni, compiuti il 18 giugno. Il nome Di Natale è molto conosciuto nel siracusano perché il padre dell'ingegnere, Francesco, era stato a lungo segretario generale della Camera di Commercio del capoluogo siracusano.

E veniamo ora ai nomi palermitani. Anna e Paolo Licata una coppia di anziani siracusani sessantenni. Erano andati in visita presso una figlia sposata con un medico bolognese e tornavano con le due nipotine Daniela e Tiziana Merisi, rispettivamente di 6 e 7 anni. A Punta Raisi li aspettavano l'altra figlia con il marito, con i quali le due bambine avrebbero dovuto trascorrere un breve periodo di vacanze. Di Carmela Fallone si conosce soltanto la data di nascita: 15 giugno 1965.

Claudio Marchese invece era uno studente di 22 anni, figlio di due maestri elementari,

iscritto al quarto anno di Medicina presso la facoltà di Bologna dove abitava solo. Veniva a Palermo per un periodo di riposo nella casa natale dopo aver superato alcuni esami.

La ventinovenne Rita Guzzo aveva vinto un concorso nelle ferrovie come capogestore e il 5 avrebbe dovuto prendere servizio alla stazione di Padova. All'aeroporto l'aspettava il padre, un pensionato delle Ferrovie dello Stato.

Antonino Greco di vent'anni, era arruolato come agente alla Mobile di Bologna. Era in congedo perché durante il periodo elettorale si era informato. Aveva ottenuto una licenza di tre giorni, per fare da testimone al matrimonio di un'amico. Portava con sé le fedeli nuziali e i regali.

Il destino ha tirato, poi, un tiro tragico ai fratelli Pinocchio. Infatti da Bologna avrebbero dovuto partire insieme Antonietta e Giovanni Pinocchio. All'ultimo minuto invece Giovanni ha ceduto il posto al fratello Francesco.

Il tragico silenzio continua con Giuseppe Minitta, sposato con due figlie, già accusate, di professione geometra e abitante

con la moglie al settimo piano di via Petrarca 1. Suo fratello è titolare dell'agenzia di viaggi «Avio servizi» di via Gaetano Daita. Marta Gruber di 55 anni, tornava a Palermo dopo aver trascorso alcuni giorni di vacanza ospite di una figlia residente a Bologna.

Nomi molto noti a Palermo sono quelli di Michele Davì, rappresentante di dolciumi e proprietario di terreni, e di Giuseppe Valenza, ex-giocatore di pallanuoto e rappresentante di articoli sportivi. Gli ultimi nomi sono quelli della signorina Paolo Bonati nata il 27 maggio '64 e del signor Guerino nato il 25 settembre 1961.

TELE SCIROCCO
LHF 42
la tua
informazione.
Telefono: Pagine Gialle 14
tel. (0923) 22400



CRIOCHIRURGIA
(Terapia chirurgica col freddo)
Dr. V. BOSCO
Specialista in chirurgia generale ed urologia
Trattamento rapido ed indolore di emorroidi, ragade anale, fistole perianali e di molte malattie della cute (angioniomi, verruche, condilomi, cicatrici esuberanti ecc.)
SI RICEVE PER APPUNTAMENTO
SIRACUSA - Via Avole 36 - Tel. 58034 - 64480 - 69063

OBSITÀ CELLULITE
Dott. Michèle D'Antoni
Dietologo, specialista in scienze dell'alimentazione dell'Università di Modena. Membro dell'Unione Italiana contro l'obesità.
Cure dimagranti sotto stretto controllo medico. Trattamento completo definitivo della cellulite mediante mesoterapia, ionoforesi, linfodrenaggio e dieta personalizzata.
P.zza Verdi 49 (Massimo) - Tel. 540376 - 331082

AVVISI PROFESSIONALI
Dott. PIETRO QUATRA
Specialista in Chirurgia Plastica. Tutte le operazioni di Chirurgia Estetica del viso e del corpo. Depilazione definitiva in anestesia generale o locale.
Convenzioni mutualistiche. Via E. Restivo 4 Tel. 519426 520740 PALERMO
Prot. 62289 del 2.2.1972

OTICA Marci
CINE - FOTO - OTTICA
Convenzionato con tutti gli enti mutualistici
Controllo della vista
V.le Tica, 119 C/D - Tel. 0931/32900 96100 SIRACUSA

VILLA MAURITIUS
IMMINENTE CONVENZIONE REGIONALE
CAMERE 1 e 2a con bagno - Telefono - TV - Aria Condizionata
Elettroshock, Insulina - Coma, Preatroterapia, Ibernazione art., Palco e Ludoterapia, Megavitamine, Nuova cura radicale della schizofrenia anche cronica.
SIRACUSA - Via Francofonte, 4 (Scala Greca) - Tel. 58071 (telegreteria) 58233-53688

SAMER MEDICAL
Al servizio del medico e del paziente
APPARECCHI, STRUMENTI E ARREDI PER LA MEDICINA E LA CHIRURGIA
ARTICOLI SANITARI E DI MEDICAZIONE
Negozi:
P. della Croce, 13 Tel. 27958
Via Roma, 162E Tel. 21346
Magazzino e Uffici:
Via Zama, 114 Tel. 27958
97100 RAGUSA

LABORATORIO BIOS ANALISI CLINICHE
Dott. MARIA ANTONIETTA PECORA
SPECIALISTA IN MICROBIOLOGIA
SIRACUSA VIA SUNELO N. 80
Telefono 91584

Casa di Cura Santa Lucia
EX PAPPARONI
Ricovero e prestazioni, per convenzione, a totale carico della REGIONE:
Chirurgia generale Ginecologia ed Ostetricia con assistenza pediatrica neonatale, incubatrici e fototerapia-Laboratorio analisi cliniche e microbiologiche-Radiologia
MAGNETOTERAPIA
Per la cura dell'infiammazione e del dolore.
Artriti lombare e cervicale-Artrosi e poliartrite reumatiche-Prezistite-Lesioni traumatiche degli arti (fratture-dislocazioni-contusioni) piaghe e ulcere da varici, ecc.
Riscaldamento ed aria condizionata
Camere di prima classe con bagno-telefono-TV.
VIA LOMBARDA 1 - 96100 SIRACUSA TEL. 38678-36554

Riccardo Molteni era ad Ustica. Ha saputo per telefono, dalla madre, che il padre era morto.

«E' come ricevere una martellata in testa»



Riccardo Molteni

Tornavano per visitare un parente In quell'inferno madre e tre figli

«Siamo qui da sei ore e nessuno si decide a dirci qualcosa. Per favore, si informi lei». Sono parole che venerdì notte andava ripetendo Antonia Mirasole, 60 anni, di Mazara del Vallo. Sul DC9 dell'Itavia viaggiavano la nuora Giovanna, di 30 anni, e tre nipotini: Enzo Diotato, Antonella e Giuseppe, rispettivamente di 9, 7 e 2 anni. Giovanna ed i suoi tre figli erano stati accompagnati all'aeroporto di Bologna dal marito, Pasquale. Tornavano a Mazara per rivedere un parente ammalato. Antonia Mirasole, insieme con alcuni parenti, era arrivata a Punta Raisi nel primo pomeriggio di venerdì scorso per attendere la nuora ed i nipotini. La notizia dell'incidente l'aveva appresa qui. Sul l'aereo viaggiava un altro mazarese: Giuseppe Gallo, commerciante al minuto di generi alimentari. Abituale viaggiava fra la Sicilia e Bologna dove acquistava, tra l'altro, carne all'ingrosso. Un'altra vittima della provincia di Trapani è Guglielmo Notaro, 37 anni, di Campobello di Mazara. Notaro, che lavorava

Tra i passeggeri dell'aeromobile ITIGI DC 9 dell'Itavia in volo da Bologna a Palermo c'era anche Annino Molteni, funzionario dell'EMSAMS, una società «collegata» dell'Ente Minerario Siciliano. Il figlio, Riccardo, è un nome di primo piano nel panorama sportivo internazionale, ai vertici di una tra le discipline più ricche di fascino, la pesca subacquea. Proprio ieri l'altro ad Ustica, Riccardo aveva vinto la Coppa Europa per nazioni davanti a Spagna e Jugoslavia. Un momento felice. Ieri mattina lo abbiamo incontrato la prima volta al porto, e appena sceso dall'aereo e in macchina con alcuni amici, si dirige verso casa dove lo aspettano la madre e la sorella. Con le mani si copre il viso, non riesce ad afferrare il meccanismo di un'immensa tragedia maturata a pochi passi da lui, sessanta miglia a nord di Ustica. Sotto casa Riccardo sembra più sereno, forse è soltanto un'impressione. Riesce a parlare.

«Sapevi che tuo padre viaggiava su quell'aereo?»
«No, per niente. Ero a cena, ospite dell'ente provinciale per il Turismo assieme ai miei compagni di squadra e ad altra gente, quando improvvisamente l'altoparlante ha diffuso la notizia della scomparsa di un aereo di linea proveniente da Bologna, invitando l'equipaggio della Bannoc (una nave oceanografica, n.d.r.) a prendere il mare per partecipare ai primi tentativi di soccorso. Io sapevo che su quell'aereo c'era un mio amico e mi sono precipitato a telefonare a mia madre per farmi dare il suo numero di telefono. Per non farla impazzire, non ho detto nulla dell'aereo. Ad un certo momento però mi ha detto che anche lei era preoccupata perché papà ancora non tornava, che il volo da Bologna era in ritardo...»
«E' stato come se avessi ricevuto una martellata in testa?»
«Era a Bologna per lavoro?»
«No, era a Milano, ma di solito, invece del volo Alitalia, preferiva prendere il volo Itavia

Doveva essere su quell'aereo «Non era la mia ora. Il destino mi ha salvato»



Giacomo Santillo

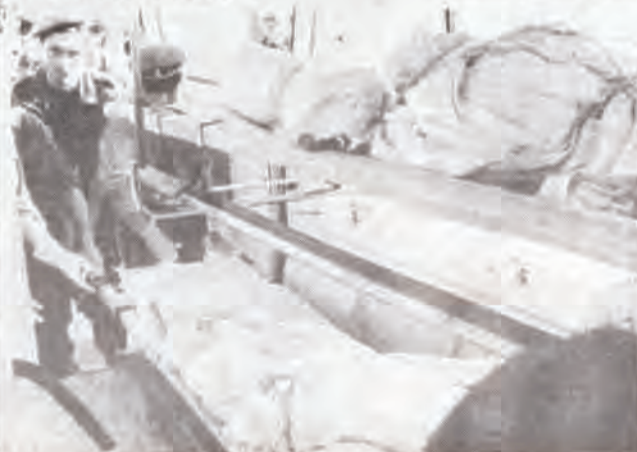
«Dovevo essere su quell'aereo, avevo già il posto prenotato e il biglietto in tasca. Solo il caso ha voluto che prendessi invece il diretto Milano-Palermo che è atterrato un paio di ore prima della sciagura». Chi parla è Giacomo Santillo, palermitano, funzionario della società pubblicitaria Manzoni, che l'altro ieri si trovava a Milano per motivi di lavoro.

Ora, mente analizza lucidamente con noi le circostanze che lo hanno salvato, sembra tranquillo.

L'altra notte, invece, quando gli amici, convinti che fosse sul DC 9 precipitato, sono andati a casa sua con il cuore a metà tra la superstizione e la speranza, Giacomo li ha abbracciati ed è scoppiato a piangere. A Palermo era arrivato ormai da un paio d'ore.

«E' successo così - racconta - Avrei dovuto prendere il volo da Bologna senonché, essendo a Milano, non ero sicuro che avrei fatto in tempo a prendere il treno a Bologna, scendere alla stazione ed andare all'aeroporto. Nel timore di perdere l'aereo, dunque, ho telefonato ad un paio di amici perché riuscissero a trovarmi un posto sul Milano-Palermo delle 17, che poi è partito alle diciotto.

«Come il segno ora?»
«Come mi sento? Bene. Pongo solo che tutto è destino, non era la mia ora, se lo fosse stata avrei già il biglietto in tasca... Se è destino, uno può morire anche nell'atto di cina propria».



S'INDAGA IN DIVERSE DIREZIONI PER SPIEGARE IL DISASTRO AEREO DI VENERDI' SERA

Non si esclude che una bomba abbia distrutto in volo il Dc-9



Il comandante del Dc-9, Gatti, il vicecomandante Fontana e l'hostess De Dominicis



L'assistente di volo Morici e due passeggeri, Antonino Greco e Arnaldo Campanni



Il Dc-9 caduto fotografato in fase scollata all'aeroporto di Bologna



L'elicottero "Andrea Doria" durante le operazioni di ricerca

I nomi delle vittime della sciagura

- I PASSEGGERI**
- 1) Antonio Longi, 22 anni, studente, di Pordenone
 - 2) Antonio Bonadelli Chiosso, 20 anni, di Pordenone, moglie del deceduto
 - 3) Teresa Pier Antonio, 20 anni, commerciante, di Pordenone
 - 4) Raimondo Francesco, 23 anni, di Palermo
 - 5) Rosati Paolo, 17 anni, di Padova, figlio di un notaio universitario
 - 6) Stefani Alberto, 20 anni, di Mestre
 - 7) Bruno
 - 8) Cappelloni Antonella, 27 anni, ereditaria di Bologna
 - 9) Campanni Arnaldo
 - 10) Calabrese Vincenzo, 22 anni, di Bari
 - 11) Lanzetta Giovanni, 20 anni, di Caltanissetta
 - 12) Lucio Antonio, 27 anni, di Caltanissetta
 - 13) Corradi Giovanni
 - 14) Di Marco Salvatore, di Palermo, magistrato a Venezia
 - 15) Gaggi Marco, 22 anni, di Milano, figlio del magistrato
 - 16) Di Alfonso Francesco

- 17) Umberto, figlio del magistrato
- 18) Milano Sebastiano, figlio del magistrato
- 19) Giuseppe Antonio, 20 anni, di Palermo, figlio di un notaio
- 20) De Cicco Carmelo
- 21) Enzo Giacchino, di Mottola, di Massera del Valle
- 22) Luigi Francesco, 17 anni, fratello di Giacchino, di Massera del Valle
- 23) Dionata Vincenzo, figlio di Giovanni, di Massera del Valle
- 24) Diolani Antonio, di Massera del Valle
- 25) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 26) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 27) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 28) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 29) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 30) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 31) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 32) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 33) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 34) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 35) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 36) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 37) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 38) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 39) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 40) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 41) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 42) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 43) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 44) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 45) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 46) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 47) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 48) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 49) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 50) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 51) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 52) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 53) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 54) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 55) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 56) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 57) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 58) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 59) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 60) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 61) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 62) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 63) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 64) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 65) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 66) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 67) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 68) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 69) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 70) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 71) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 72) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 73) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 74) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 75) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 76) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 77) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 78) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 79) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 80) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 81) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 82) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 83) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 84) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 85) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 86) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 87) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 88) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 89) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 90) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 91) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 92) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 93) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 94) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 95) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 96) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 97) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 98) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 99) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle
- 100) Diolani Giuseppe, di Massera del Valle

Se l'ipotesi risultasse fondata, l'attentato sarebbe opera del terrorismo alla ricerca di nuovi obiettivi oppure della mafia decisa a colpire qualche personaggio salito a bordo sotto falso nome (ma riscontri obiettivi non confortano questa possibilità)

di Claudio Santini
BOLOGNA. - C'è anche l'ipotesi di un sabotaggio sulla scia della bomba di Bologna. La zona sottoposta all'indagine è stata definitivamente smessa dal responsabile del collegio dei giudici, Angelo Sacchetti.

L'ipotesi di un sabotaggio è stata accolta in pieno dalla procura di Bologna. Per farla scoppia in volo, il colpevole avrebbe dovuto essere a bordo o a terra. L'ipotesi di un sabotaggio è stata accolta in pieno dalla procura di Bologna. Per farla scoppia in volo, il colpevole avrebbe dovuto essere a bordo o a terra. L'ipotesi di un sabotaggio è stata accolta in pieno dalla procura di Bologna. Per farla scoppia in volo, il colpevole avrebbe dovuto essere a bordo o a terra.

La ricerca è protrattasi per la parte che avrebbe dovuto essere a bordo o a terra. L'ipotesi di un sabotaggio è stata accolta in pieno dalla procura di Bologna. Per farla scoppia in volo, il colpevole avrebbe dovuto essere a bordo o a terra.

Una delle salme recuperate sbarcate da un elicottero a Punta Raisi. La ricerca è protrattasi per la parte che avrebbe dovuto essere a bordo o a terra. L'ipotesi di un sabotaggio è stata accolta in pieno dalla procura di Bologna. Per farla scoppia in volo, il colpevole avrebbe dovuto essere a bordo o a terra.

di Claudio Santini
BOLOGNA. - C'è anche l'ipotesi di un sabotaggio sulla scia della bomba di Bologna. La zona sottoposta all'indagine è stata definitivamente smessa dal responsabile del collegio dei giudici, Angelo Sacchetti.

L'ipotesi di un sabotaggio è stata accolta in pieno dalla procura di Bologna. Per farla scoppia in volo, il colpevole avrebbe dovuto essere a bordo o a terra. L'ipotesi di un sabotaggio è stata accolta in pieno dalla procura di Bologna. Per farla scoppia in volo, il colpevole avrebbe dovuto essere a bordo o a terra.

La ricerca è protrattasi per la parte che avrebbe dovuto essere a bordo o a terra. L'ipotesi di un sabotaggio è stata accolta in pieno dalla procura di Bologna. Per farla scoppia in volo, il colpevole avrebbe dovuto essere a bordo o a terra.

Una delle salme recuperate sbarcate da un elicottero a Punta Raisi. La ricerca è protrattasi per la parte che avrebbe dovuto essere a bordo o a terra. L'ipotesi di un sabotaggio è stata accolta in pieno dalla procura di Bologna. Per farla scoppia in volo, il colpevole avrebbe dovuto essere a bordo o a terra.

di Claudio Santini
BOLOGNA. - C'è anche l'ipotesi di un sabotaggio sulla scia della bomba di Bologna. La zona sottoposta all'indagine è stata definitivamente smessa dal responsabile del collegio dei giudici, Angelo Sacchetti.

L'ipotesi di un sabotaggio è stata accolta in pieno dalla procura di Bologna. Per farla scoppia in volo, il colpevole avrebbe dovuto essere a bordo o a terra. L'ipotesi di un sabotaggio è stata accolta in pieno dalla procura di Bologna. Per farla scoppia in volo, il colpevole avrebbe dovuto essere a bordo o a terra.

La ricerca è protrattasi per la parte che avrebbe dovuto essere a bordo o a terra. L'ipotesi di un sabotaggio è stata accolta in pieno dalla procura di Bologna. Per farla scoppia in volo, il colpevole avrebbe dovuto essere a bordo o a terra.

Una delle salme recuperate sbarcate da un elicottero a Punta Raisi. La ricerca è protrattasi per la parte che avrebbe dovuto essere a bordo o a terra. L'ipotesi di un sabotaggio è stata accolta in pieno dalla procura di Bologna. Per farla scoppia in volo, il colpevole avrebbe dovuto essere a bordo o a terra.

I Nar dicono: «A bordo c'era Affatato»
ROMA. - Sembra che nell'anno scorso alla volta di Bologna Palermo si trovasse un comunista Marco Affatato. Era sotto falso nome e aveva un cognome italiano a Palermo. Per ricostruire, però, il ruolo di Affatato, si sta cercando di rintracciare il suo domicilio a Palermo.

La ricerca è protrattasi per la parte che avrebbe dovuto essere a bordo o a terra. L'ipotesi di un sabotaggio è stata accolta in pieno dalla procura di Bologna. Per farla scoppia in volo, il colpevole avrebbe dovuto essere a bordo o a terra.

Una delle salme recuperate sbarcate da un elicottero a Punta Raisi. La ricerca è protrattasi per la parte che avrebbe dovuto essere a bordo o a terra. L'ipotesi di un sabotaggio è stata accolta in pieno dalla procura di Bologna. Per farla scoppia in volo, il colpevole avrebbe dovuto essere a bordo o a terra.

Una delle salme recuperate sbarcate da un elicottero a Punta Raisi. La ricerca è protrattasi per la parte che avrebbe dovuto essere a bordo o a terra. L'ipotesi di un sabotaggio è stata accolta in pieno dalla procura di Bologna. Per farla scoppia in volo, il colpevole avrebbe dovuto essere a bordo o a terra.

Le ricerche condotte con 24 velivoli e 4 navi militari

ROMA. - Hanno partecipato alle ricerche del Dc-9 caduto a Bologna, 24 velivoli e 4 navi militari. Le ricerche sono state condotte in tutto il Mediterraneo e in alcune zone del Nord Africa. I velivoli sono stati usati per la ricerca aerea, mentre le navi sono state utilizzate per la ricerca in mare.

Una delle salme recuperate sbarcate da un elicottero a Punta Raisi. La ricerca è protrattasi per la parte che avrebbe dovuto essere a bordo o a terra. L'ipotesi di un sabotaggio è stata accolta in pieno dalla procura di Bologna. Per farla scoppia in volo, il colpevole avrebbe dovuto essere a bordo o a terra.

I Nar dicono: «A bordo c'era Affatato»
ROMA. - Sembra che nell'anno scorso alla volta di Bologna Palermo si trovasse un comunista Marco Affatato. Era sotto falso nome e aveva un cognome italiano a Palermo. Per ricostruire, però, il ruolo di Affatato, si sta cercando di rintracciare il suo domicilio a Palermo.

La ricerca è protrattasi per la parte che avrebbe dovuto essere a bordo o a terra. L'ipotesi di un sabotaggio è stata accolta in pieno dalla procura di Bologna. Per farla scoppia in volo, il colpevole avrebbe dovuto essere a bordo o a terra.

Una delle salme recuperate sbarcate da un elicottero a Punta Raisi. La ricerca è protrattasi per la parte che avrebbe dovuto essere a bordo o a terra. L'ipotesi di un sabotaggio è stata accolta in pieno dalla procura di Bologna. Per farla scoppia in volo, il colpevole avrebbe dovuto essere a bordo o a terra.

Una delle salme recuperate sbarcate da un elicottero a Punta Raisi. La ricerca è protrattasi per la parte che avrebbe dovuto essere a bordo o a terra. L'ipotesi di un sabotaggio è stata accolta in pieno dalla procura di Bologna. Per farla scoppia in volo, il colpevole avrebbe dovuto essere a bordo o a terra.

PISCINE
ASSISTENZA PRE-POST VENDITA FINANZIAMENTI MEASING
Caltanissetta Lido • Via Torrazzo • ☎ 0961-33121/2

IRI IRI ISTITUTO ROMANO IMMOBILIARE SPA
VENDE A...
CONDOFURI MARINA
MINIAPPARTAMENTI IN RESIDENCE CON CENTRO SPORTIVO E SPIAGGIA PRIVATA

COMPOSTI DA:
SOGGIORNO ANGOLO COTTURA LETTO BAGNO GIARDINO O TERRAZZO
A PARTIRE DA 18.500.000
ALLE SEGUENTI CONDIZIONI:
10 ALLA PRENOTAZIONE
30 AL COMPROMESSO
20 ALLA COPERTURA
40 MUTUO O SALDO

PROPRIETÀ STELLA DELLO IONIO SPA

RICERCA PERSONALE
NCR Computers d'oggi

LA DIVISIONE SERVIZI ASSISTENZA TECNICA RICERCA NEODIPLOMATI IN ELETTRONICA
a questi servizi assistenziali, da mettere nel proprio organo di ricerca tecnica, per scoprire nuovi, originali, innovativi prodotti, terminali, microcomputers per la SICILIA.

La firma presso la Filiale di Catania.
SI OFFRE:
Lavoro part-time o a tempo pieno
NCR Corporation - Ufficio Reclutamento e Selezione (RIE. 18) Viale Cassala, 22 - 00191 MILANO

La Commissione delle Comunità europee
induce un concorso generale per uomini al fine di sostituire una riserva di assistenti aggiunti nel settore dell'**INFORMATICA** per svolgere mansioni di:
• programmatore • operatore alla console • preparatore di procedure meccanizzate

PRINCIPALI QUALIFICAZIONI: essere cittadino di uno degli Stati membri della Comunità; diploma d'istituto o diploma di laurea di secondo grado (o candidato in possesso d'un diploma di laurea non saranno ammessi); esperienza almeno biennale di programmatore o operatore alla console, oppure di un altro quale preparatore di procedure meccanizzate; ottima conoscenza di una lingua della Comunità (francese, francese, inglese, italiano, olandese, tedesco) e soddisfacente conoscenza di un'altra di dette lingue.

DEDE DI SERVIZIO: L'assunzione a qualsiasi altro luogo di attività del servizio della Commissione.

IL FORMULARIO ILLUSTRATIVO DI CANDIDATURA può essere ottenuto CITANDO IL RIFERIMENTO COM. 9/82, presso: l'Ufficio Indirizzamento della Commissione europea, Via Poli 29 - Roma (tel. 06 - 479000) o l'Assistenza, ufficio, presso l'Ufficio Indirizzamento della Commissione europea, Via Poli 29 - Roma (tel. 06 - 479000).

TERMINI DEL CONcorso PER L'ACCETTAZIONE DELLE CANDIDATURE: 10 luglio 1980.

STORIE E MEMORIE



L'ORA

ATTUALITA'

Lunedì 30 Giugno 1980

Stamane alle 6 allo Zen i funerali del giovane agente di polizia Nino Greco

Veniva per le nozze



La bara con la salma di Antonino Greco, 23 anni, portata a spalla allo Zen. Stamattina alle 6 lungo le strade del quartiere popolare una piccola folla commossa ha accompagnato per l'ultima volta il giovane agente di P.S. deceduto nel disastro aereo. Nino doveva venire a Palermo per portare le fedi ad una coppia di amici che si sarebbero dovuti sposare ieri. Proprio Nino, alcuni anni fa, aveva presentato i due giovani. La notte della tragedia a Punta Raisi i due fidanzati in lacrime continuavano a ripetere: «E' doveva essere una festa».

Foto di Letizia Battaglia e Franco Zecchin

Lunedì 30 Giugno 1980

ATTUALITÀ

L'ORA



Al Policlinico mentre arrivano le prime salme - Ancora 42 in fondo al mare

39 «fagotti», che pena

LO STRAZIANTE via vai ora si è interrotto. 39 fagotti avvolti nel lenzuolo bianco, trasportati con le barelle delle autoambulanze militari, sono passati finora in mezzo alla folla dei parenti annichiliti. Le speranze per la piccola fiala che staziona ancora davanti all'istituto di medicina legale del policlinico si sono lentamente affievolite. È lo strascico più penoso di questo altro terribile disastro aereo. La città ricorda ancora con senso di pena quell'intollerabile calvario dei parenti delle vittime del DC 9 scomparso tra i flutti del mare davanti Punta Raisi il 22 dicembre del '78.

Stazionando davanti all'istituto dove vengono raccolti i poveri corpi, sembra quasi di poter sentir la ronzia degli elicotteri che partecipano alle operazioni di recupero. È un tristissimo filo diretto: c'è davanti agli occhi di tutti l'immagine di quelle sagome galleggianti, pietosamente raccolte e restituite ai genitori delle mogli, dei figli. Sempre che questi riescano a riconoscere i loro cari.

C'è stato chi si è dovuto affidare ad un minuscolo particolare, ad una piccola rostrina per avere un corpo, una bara su cui potere almeno singhiozzare, pregare, disperarsi. Mancano ancora all'appello 42 corpi. Altri sei cadaveri che si trovano al policlinico sono ancora in attesa di un'identificazione, che si prospetta sempre più problematica. Il dolore dei parenti che non hanno la loro bara, è il più crudele di tutti. È il peso più palpabile della tragedia che ha colpito ancora la città.

È cominciato sabato pomeriggio, quando — smentendo una prima voce che indicava Napoli come centro di raccolta — è stato comunicato che le prime salme stavano arrivando a Punta Raisi.

Altre ore di incubo da trascorrere nelle sale dell'aeroporto smadettato. Poi, tutti al policlinico. C'è un'atmosfera pesante, grave, resa ancor più insopportabile dal caldo non mitigato dal verde che

circonda le cliniche, e da quel silenzio irreale che circonda tutto e tutti. Cordoni di polizia, di carabinieri. C'è una linea immaginaria tracciata per terra che non può essere assolutamente varcata e chi scappa quella soglia per avvicinarsi ai corpi già arrivati, viene sospinto indietro con fermezza. Ma non ci sono proteste, recriminazioni. Questa gente non ha neanche voglia di ricordare che quell'attesa angosciante dovrebbe durare il meno possibile. Si può del resto capire lo stato d'animo di chi sta dentro l'istituto. Quei corpi distesi per terra sono uno spettacolo spaventoso: non si può decidere a cuor leggero di fare entrare uno dei loro cari. Fuori, nel frattempo, i funzionari raccolgono dati. Ci sono facce essiccate dalle lacrime che rispondono: «Sì, la mia bambina la riconoscerò. Portava un vestitino viola in tessuto leggero. Aveva una collanina d'oro...». Ogni particolare — forse diventato superfluo — perché cancellato dall'auto-combustione o inghiottito dall'acqua — acuisce il senso della tragedia. Arriva il cardinale Pappalardo per benedire le salme. Arrivano il medico legale, il questore Nicoletta, i dirigenti di polizia, gli ufficiali dei carabinieri. Si dà via libera ai cronisti.

È l'ingrato compito di dover capire cosa è successo attraverso l'esame di quei poveri resti. Ci si deve far forza: del resto quella gente che sta fuori vorrà anche sapere — superato il primo momento dello sgomento — perché è successo un'altra volta. Ci sono dei cadaveri quasi perfettamente integri. Altri del tutto irriconoscibili. Si cerca una spiegazione: allora è esplosa? è possibile che l'impatto sia avvenuto in acqua? Poi, queste domande si spengono inevitabilmente davanti al mesto traffico che prosegue.

Sono trentanove frammenti di una tragedia. Lino Diodato, muratore di Mazara del Vallo, emigrato a Bologna. Ha perso la moglie

Giovanna di 30 anni, i figli Vincenzo (19 anni), Antonella (7 anni), Giuseppe (10 mesi). Doveva partire anche lui, al suo posto c'è andata invece la cognata. La figliuola tornava in Sicilia per trascorrere la stagione estiva. Adesso Lino Diodato, sorretto da un fratello, è al policlinico. La sua faccia bruciata dal sole e scavata, la sua tragica compostezza, mentre fornisce lentamente i dati della sua famiglia, sono l'immagine più toccante e rappresentativa di quest'altro disastro. Nel viale che costeggia l'istituto, in un angolo, c'è la moglie di Alberto Bonfietti, di Mestre. Lui era partito per raggiungerla a Pantelleria, dove lei trascorreva un periodo di vacanza con la bambina di sette anni. Era il giorno del compianto della piccola e Alberto Bonfietti non voleva mancare.

Le salme che arrivano al policlinico sembrano tutte appartenere a bambini di pochi anni. C'è una spiegazione: sono i primi corpi a galleggiare. Ma in qualcuno si forma lo stesso orrido convincimento che l'impatto abbia completamente sconquassato i poveri corpi.

C'è Salvatore Pirocchio, di Monreale, a singhiozzare sui corpi dei figli Antonella di 22 anni e Giovanni di 12 anni. C'è il marito di Francesca Parrinello, la donna di Marsala che viaggiava in compagnia del fratello Carlo e del figlio Vito Fontana. Era andata a Padova per un consulto medico; temeva qualcosa di grave. L'avevano rassicurata. C'è il corpo di Rosa De Dominicis, 21 anni, romana. Era l'hostess di bordo. Era in servizio sul DC 9 perché doveva dare assistenza alla piccola Giuliana Superchi, che viaggiava da sola. C'è il padre di Giacomo Guerino, il giovane palermitano che faceva il carabiniere a Bolzano. Non è facile identificare tutte le persone presenti, dare un nome, un'etichetta, al dolore. I cronisti appuntano frasi smozzicate, esclamazioni improvvisate di disperazione. Qualcuno racconta storie, fornisce particolari sulle vicende dei passeggeri che si trovavano a bordo del DC 9 scomparso. Non c'è neanche il tempo di chiedere: lei come lo sa? è uno dei parenti? Tutti assistono al dolore di tutti. Nessuno è estraneo a questa tragedia.

Paola Boito, 17 anni, bolognese. Stava raggiungendo il padre, un medico endocrinologo qui in Sicilia, allo Zagarrella, per un convegno. Lui le aveva detto: «Dai, vieni qualche giorno in vacanza». Rita Guzzo, 30 anni, tornava per un breve periodo in famiglia. Doveva poi rientrare a Mantova per cominciare il lavoro all'Intendenza di finanza. Antonino Greco, 23 anni, agente di PS, di servizio a Bologna, veniva a Palermo per il matrimonio della sorella.

Elvira Parisi, moglie dell'ingegnere Roberto, direttore dell'Iceam, viaggiava con la figlia Alessandra di 5 anni e la baby-sitter Graziella Guerra. Antonella Cappellini, avvocatessa bolognese, doveva partecipare al convegno nazionale delle borse valori italiane. I paren-



Una sequenza di scene strazianti all'Istituto di medicina legale del Policlinico

ti l'hanno riconosciuta nell'Istituto del Policlinico attraverso una piccola cicatrice al piede.

Ad un tratto, si diffonde tra la folla la notizia della presunta rivendicazione del Nar. Ma nessuno la raccoglie. Sarebbe quasi un insulto alla composta angoscia dei familiari.

Molti corpi, una volta avvenuto il riconoscimento, sono stati già rinchiusi nelle bare.

Al Policlinico, ormai deserto, stamattina, sono rimasti i fantasmi del dolore di queste due drammatiche giornate. E sei cadaveri senza nome: quattro donne, un uomo ed una bambina.

Le operazioni di ricerca proseguono. Forse, tra qualche ora si ricomincerà davanti all'Istituto di medicina legale un'altra folla di parenti. O forse — e il ricordo di quanto è successo in occasione del

secondo disastro, che fu a mare, è ancora vivo — si dovrà ancora aspettare, per giorni e giorni, che altre salme vengano strappate alle acque. Magari per qualcuno non ci sarà mai una tomba. Domani, alle 19 in Cattedrale, il cardinale Pappalardo officierà una funzione in suffragio di tutte le vittime del disastro.

Gian Mauro Costa

Le vittime finora identificate

QUESTO l'elenco delle trentatré salme riconosciute sino a ieri sera all'istituto di medicina legale di Palermo (altre sei non sono state ancora identificate):

Giulia Tripiccano, 8-12-35 abitante in via Alessio Narbone (Pa); Tiziana Marfisi, 20-9-75, via L. da Vinci 1 Pa; Maria Grazia Croce in D'Alfonso, 7-4-40 (Ve); Alessandra Parisi, 2-7-75, viale Regione Siciliana 5265 (Pa); Annino Molteni, 19-11-21, via Veneto 1 (Pa); Giuseppe La China 58 anni (Cl); Marianna Siracusa in Licata (Ribera) 12-9-19, via Boschi 198 (Pa); Giuseppe Valenza, 33 anni, via Cantieri 25 (Pa); Marina Liotta in Imburgia, 10-3-53, via Petrarca 1 (Pa); Francesco Baiamonte,

55 anni, via Siracusa 35 (Pa); Carmela Fullone, 15-6-63, via del Visone 10; Giuseppe Cammarata, 12-7-61, San Cataldo (Cl); Claudio Marchese, 4-12-57, via Maggiore Toselli 87 (Pa); Giuseppe Diodato, 23-9-79, Mazara del Vallo; Francesco Di Natale, 18-6-78 (Ve); Daniela Valentini, 5-12-51 (To), abitante a Venezia; Gaetano La Rocca, 20-6-41, via Belgio 87 (Pa); Martha Gruber, 23-6-25, via Fratelli D'Alfonso 91 (Pa); Antonino Greco, 15-4-57, via Morrino (Pa); Sebastiano D'Alfonso, 31-1-76, via Sampo-

L'ORA
 Direttore responsabile **NICOLA CATTEDRA**
 Editrice «Giornale L'Or» società cooperativa r.l.
 Consiglio d'amministrazione: **VITTORIO NISTICO** (presidente), **ETRIO FIDORA** (Consigliere delegato), **ALDO COSTA**, **GIUSEPPE CERASA**, **GAETANO SANZERI** (Consiglieri).

Federazione Italiana Editori Giornali

DIREZIONE, REDAZIONE e AMMINISTRAZIONE: Via Stabile (Palazzo L'Or) Palermo Codice Postale 90141 - Telefoni in PBX - 90773

REDAZIONE DI ROMA: Piazza di Porta a 44 - Telef. 70.6794115

Abbonamenti: Per l'intero anno L. 72.000 con incaglio L. 40.000 presso sede - Semestre la metà L. 31.000 con incaglio - Per l'Estero Annuo L. 89.000 - Semestre L. 50.000 Trimestre L. 33.750 - Spedite in abb. postale postale Conto Corrente Postale 7/289

Un numero L. 300 Arretrato L. 600

CONCESSIONARIA IN ESCLUSIVA PER LA PUBBLICITÀ PER L'ITALIA E PER L'ESTERO: SPI SUPRA (Palermo, Via Roma n. 905 - Palazzo Venezia) - Telef. 47069 - 30818. Prezzo per millimetro di altezza (arabesca di una colonna Proflex) annui L. 150 - Tagliati Finanziari-Giudiziari L. 1.200 - Periodici L. 400 - Spese Galle, Lantini, Onorificenze, etc. L. 500 - Redazionali L. 900 - Commerciali, prezzi per modulo (min. 30x21) L. 22.500. Avvisi occasionali, festivi, in date o posizioni prestabilite L. 77.000 (oltre IVA 14%)

Stampato nei prodotti (Anno e tutte della House Agip)

Tipografia «Rinascita» Società Cooperativa r.l.

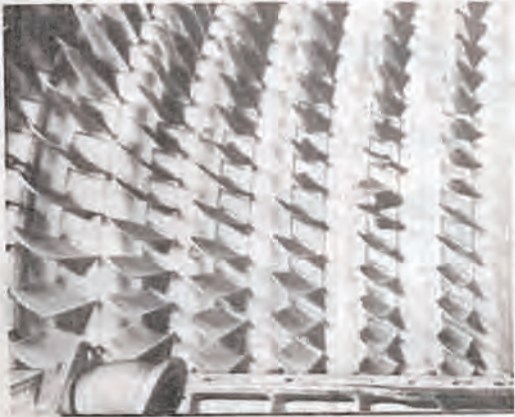
STORIE E MEMORIE

servizi speciali



Il DC-9 Bologna - Palermo precipitato al largo di Ustica

Da un motore come questo la scintilla di morte?



Ecco, nel disegno qui sopra, il turbolatore, un nome estraneo... il motore è una reazione che, in due stadi, spinge l'aria...

Michele Davi la sua passione era l'agricoltura



Tra le vittime della strage aerea, c'è, come abbiamo riferito nell'edizione di ieri, Michele Davi, 41 anni il 3 gennaio 1977...

Gaetano La Rocca era stato campione di bridge



La mattina, verso le 10,00 circa, un aereo del tipo DC-9 precipitò al largo di Ustica...

Soltanto il Comune non si è accorto del disastro

C'era a Bologna e si era già mosso di fatto... il sindaco Renato Zappalà, subito dopo l'accidentato volo...

SEMPRE PIÙ REMOTA L'IPOTESI DEL SABOTAGGIO

"Sono vivo" telefona Affatigato

Ha parlato con la madre dall'estero per rassicurarla e scagionarsi dall'accusa di essere stato la causa della sciagura - Per la Digos è opera di mitomani anche la « rivendicazione » delle BR a Catania



Marco Affatigato, il terrorista nero che una telefonata anonima aveva indicato come autore dell'attentato al DC 9 precipitato al largo di Ustica.

ROMA — Si fa sempre più remota e improbabile l'ipotesi che a causare la sciagura aerea al largo dell'isola di Ustica possa essere stato un attentato dinamitardo compiuto da una delle numerose organizzazioni terroristiche che operano in Italia...

avrebbe dovuto essere imbarcato nel capolinea americano. Le mani iniziarono a scendere verso sui DC-9 pesavano 300 chilogrammi...

In materia di voci, non è stato neanche stato posto a una telefonata giunta ieri mattina al « Resto del Carlino » e firmata « NAR »...

Anche la « Digos » di Catania ha compiuto accertamenti per una telefonata anonima ricevuta sabato sera dal centralista del quotidiano catanese « La Sicilia »...

fatigato ha ottenuto la libertà provvisoria e, come abbiamo detto, da quel momento è sparito dalla circolazione. La polizia aveva fatto l'ipotesi che la telefonata facesse parte di una manovra per far riemergere Affatigato morto nel gruppo clandestino sorto dopo lo scioglimento di « Ordine nuovo »...

Sequestrate le schede tecniche del motore nuovo del DC 9

ROMA — Il 17 giugno il motore di riserva del DC9 precipitato era stato custodito perché era stato rilevato qualcosa di non regolare. I cartoni e del motore sono stati autotestati in maggio e giugno sono già stati messi sotto osservazione per ordine del barone...

A Napoli il cono di coda del DC-9



È stato sbarcato a Napoli dopo il recupero effettuato dalla nave oceanografica « Bamook » il cono di coda del « DC 9 » precipitato a Ustica.

A San Cataldo la salma di Cammarata

È arrivata a San Cataldo la salma del carabinieri Giuseppe Cammarata, perito nella sciagura aerea di Ustica. Il feruto del giovane carabinieri doveva compiere 19 anni il 12 luglio prossimo...

È già a Palermo la pellicola che "vede" il fondo

Tra i tecnici erano già all'opera per montare sul sofisticato apparecchio fotografico che questo è stato il primo tentativo di un'indagine di tipo "water-penetration"...

La pellicola che "vede" il fondo è già a Palermo. La richiesta era stata anticipata all'ambasciata statunitense a Roma da qui era giunta a Washington, dove si era messa alla ricerca anche la nostra ambasciata...

In vent'anni 19 sciagure, 565 morti



In vent'anni, dal 1960 ad oggi, gli incidenti aerei più gravi avvenuti in Italia sono stati 19, i morti 565. Le sciagure più gravi per numero di vittime sono quelle che si hanno toccate più da vicino: «Mendacchiola» nel '73, con 115 morti, e Punta Raisi, nel '78, con 109 morti.

servizi speciali

Il DC-9 Bologna - Palermo precipitato al largo di Ustica

Il mare sembra essersi richiuso inesorabile sull'aereo inabissatosi Ieri nessun recuperero Mancano 42 salme

Un mare di luce blaugiama, appena il cielo. Un cielo imbrattato dalle nuvole: «Coperto sul basso Tirreno», dicono gli addetti ai lavori, ma la visibilità è buona. Il momento dei soccorsi, cresce, sono gli undici elicotteri che tornano a cercare questo cielo imbrattato. Ma gli occhi sono tutti puntati verso il basso, verso questo mare inesorabile, inesorabile che ha inghiottito il DC 9 dell'Iavia diretto da Bologna a Palermo e 42 cadaveri il mare finora ha restituito soltanto 29 salme.

Questo pezzo di Tirreno è affollato. Ci sono l'incrociatore «Andrea Doria», quattro generali delle ricerche a mare, il sommergiere «Proteo», le fregate «Orsa» e «Alpino», moltissime piccole imbarcazioni. Sono rimaste tutta la notte sul posto, per riprendere le operazioni di ricerca alle prime luci dell'alba.

preparati da compiere e proprio questa. I tre poveri corpi strazianti vengono sistemati nelle barchette caricate sull'elicottero che comincia ad avvicinarsi nell'aria per recuperare i morti.

Ma nessuno vuol darsi per vinto. Anzi dal terzo HDCC (Comando operativo di regione) che è impegnato su tutta l'Italia Meridionale, arriva la notizia che ieri mattina è stato dato l'ordine alle unità navali e agli elicotteri in zona di allargare il campo delle ricerche. Una zona di mare più grande di quella circoscritta finora, secondo le ultime notizie, qualche corpo o qualche altro relitto non possa essere stato spinto più lontano.

difficile — dice — era anche gli aerei. Così, le probabilità di recuperare quei quarantadue corpi, che era scarsi, se solo rimangono i sopravvissuti ai soccorsi del DC 9 fino a meno tre mila metri, calata ancora più in basso, è quasi nulla.

Ma nessuno vuol darsi per vinto. Anzi dal terzo HDCC (Comando operativo di regione) che è impegnato su tutta l'Italia Meridionale, arriva la notizia che ieri mattina è stato dato l'ordine alle unità navali e agli elicotteri in zona di allargare il campo delle ricerche. Una zona di mare più grande di quella circoscritta finora, secondo le ultime notizie, qualche corpo o qualche altro relitto non possa essere stato spinto più lontano.



Il parere di un medico legale Sono morti dopo aver perso conoscenza

In pratica i passeggeri del DC 9 non si sarebbero accorti di quanto stava accadendo - L'importanza di esami accurati e approfonditi sulle salme

ROMA — Non sarebbe stata una morte orribile e angosciata quella degli 42 a bordo del DC-9 Iavia, se non fosse stata quella morte o comunque perdita dei sensi immediata dei passeggeri, dei quali non si è mai saputo se erano vivi o morti.

Due medici, il professor Arrighetti che scrive della risposta che l'inchiesta si attende, e il professor Arrighetti, direttore del Centro di Medicina Legale di Roma.

«Non si può escludere — ha detto Broglio — che un missile colpito da un missile missilistico...»

Broglio: «Missile impazzito o meteorite? Improbabile»

ROMA — È stato il presidente della commissione di inchiesta Broglio a fare questa affermazione. Ma questa ipotesi è stata respinta da tutti gli esperti.

Una lunga teoria di bare

Ecco una immagine dall'istituto di medicina legale dove le salme ancora da identificare sono state caricate nelle bare. I parenti afflitti, alzano il lenzuolo che pietosamente ricopre i resti, e passano avanti. Ogni tanto un dubbio, una identificazione, un disperato urlo di dolore.

DOPO TRE GIORNI LA TRAGEDIA RESTA UN ENIGMA Un incidente "unico" nella storia dell'aviazione

La città risponde con ottimismo e sceglie ancora l'aereo

A Punta Raisi il bagno Iavia sembra ormai fuori dalla tempesta. La disperazione e l'angoscia che lo circondavano la notte di venerdì, sono state caricate dalla routine. Il dolore è spento, secondo quello che il piccolo aereo diventato un vecchio compagno, in un altro angolo in mille altri angoli di questa e di altre città di Sicilia, con disamore volanti, in attesa del suo ritorno, da tre terribili acque nere e più gravi della storia nera dell'aviazione civile italiana.

Francesco Lino, ex responsabile del servizio di navigazione Civilavia, ricorda che anche il pilota di un DC 8 colpito da un missile ebbe il tempo di dare l'allarme

ROMA — «Non si sa di alcuna idea tecnica su di un aereo che da 7.500 metri viene già senza dare il tempo di dire qualcosa».

«L'incidente è stato un caso unico, un caso che non si è mai verificato prima».

«L'incidente è stato un caso unico, un caso che non si è mai verificato prima».

Dall'alto si fruga il mare che ha inghiottito l'aereo



Un sergente dell'aeronautica, a bordo di un elicottero impegnato nelle operazioni di soccorso, scruta col binocolo il mare sottostante alla ricerca di altri corpi di passeggeri. Alla sinistra: l'ing. Francesco Bosman della commissione d'inchiesta.



I comandanti Giorgio Grilli dell'Iavia ed Enzo Antonini della commissione d'inchiesta, a bordo di un «Sikorsky» dell'aeronautica militare, studiano con alcuni membri dell'equipaggio la zona in cui proseguono le ricerche dei corpi dei passeggeri del «DC 9» inabissatosi venerdì sera tra Punta e Ustica.

STORIE E MEMORIE

IL DIARIO



SPECIALE

martedì 1 luglio 1980 **PAGINA 5**

Continua a medicina legale, tra lo strazio dei parenti, il penoso rituale delle identificazioni avviate verso i luoghi di origine le bare contenenti le salme già consegnate ai parenti.

Quattro bare ancora senza nome Un corpo «riconosciuto» due volte

Diciotto piccole storie

Abitavano in Veneto ma «per metà» erano siciliani

Diciotto veneti tra le 81 vittime del DC 9 esplosivo in volo venerdì sera nel tragitto Bologna-Palermo. De ventini veri, per la verità, fra i diciotto sono soltanto alcuni: gli altri sono siciliani che da tempo, però, si erano trasferiti in Veneto, dove avevano lavoro e famiglia.

La famiglia D'Alfonso — Salvatore D'Alfonso, palermitano, era pretore a Venezia, e stava per assumere l'incarico di presidente del tribunale. Era sull'aereo esplosivo tra Pozna ed L'atica insieme alla moglie Maria Grazia e i due bambini Francesca e Sebastiano. Aveva deciso di trascorrere il periodo di ferie nella sua isola.

Paola Papi, di Verona, si recava in Sicilia per trascorrere qualche giorno con la figlia Beatrice, otto anni. I genitori sono separati da qualche anno, e la bambina si trova in vacanza con il padre.

Di Mestre, dove era nato e dove risiedeva, era Alberto Bonfietti, 35 anni, che andava a Palermo per festeggiare il settimo compleanno della figlia Silvia, in vacanza con la madre e Selimunte. Altro veneziano l'ingegner **Giuseppe Prestileo**, che rientrava, dopo una missione di lavoro, a Palermo, dove era funzionario della Ensam, società collegata dell'Ente minerario siciliano.

Rita Guzzo, 30 anni, palermitana, era iscritta alla facoltà di Psicologia dell'università di Padova. Aveva vinto un concorso delle Ferrovie per capi gestione, e avrebbe dovuto prendere servizio alla stazione di Padova il 5 luglio. Si recava a Palermo per trascorrere alcuni giorni con i genitori (il padre è un pensionato delle Ferrovie), prima di cominciare il lavoro di capogestione a Padova.

Il fotografo di Montegrotto — Giuseppe La China, 58 anni, e sua moglie Giulia Reina, 54 anni, originari del nisseno, vivevano da oltre vent'anni a Montegrotto Terme, a pochi chilometri da Padova. Avevano deciso di concedersi un periodo di ferie, che contavano di trascorrere in Sicilia: la madre di Giuseppe, la signora Giuseppina Li Muti, ottantenne, li aspettava nella sua casa in provincia di Caltanissetta.

A Montegrotto Terme, Giuseppe La China dirigeva un avvincente studio fotografico, e dedicava anche una parte del suo tempo alla organizzazione di «TAM» — Televisione Abano-Montegrotto, una emittente privata che lui stesso aveva fondato di recente. Nella cittadina termale, i coniugi La China hanno lasciato tre figli, Riccardo, Elisa e Linda; il quarto figlio della coppia, Luigi Olivano, era in viaggio con la moglie e il figlio.

Antonio Casdia, 33 anni, lavorava come impiegato alla Dogana, a Treviso. Era nato a Palermo ma si era trasferito nel Veneto già da parecchi anni. Tornava in Sicilia per un breve periodo di ferie presso alcuni parenti. Antonio Casdia aveva sposato l'anno scorso una trevigiana, Franca Rossi, impiegata della Cassa di Risparmio locale.

L'unico veneto purosangue della sciagura aerea è **Pier Antonio Torres**, un giovane industriale molto nato a Vittorio Veneto. Originario di Pordenone, perito tessile, Torres, 33 anni, celibe era titolare della Silea, una azienda tessile di tipo artigianale, filature a pettine, che occupa iudici operai. A Pordenone la sua famiglia è titolare di un'altra importante azienda e di un negozio di abbigliamento.

Emanuele Zanetti, 39 anni, padovano, prima di partire aveva telefonato a Palermo per sapere se c'era il sole. Veniva in Sicilia con i figli Alessandro e Nicola, di otto e sei anni, per trascorrere le ferie dai parenti della madre, la famiglia Santomuro, ai quali era molto legato specialmente dopo che due grandi dolori che negli ultimi dieci anni lo avevano molto segnato.

Il primo colpo, per Zanetti, venne dieci anni fa, quando la madre, Maria Marzari, morì attempata a Sant'Elena, quando una tromba d'aria gettò in mare i passeggeri di un traghetto; il secondo dolore, che gli procurò un lungo periodo di crisi, fu per la separazione dalla moglie, Elisabetta Monti.

Venerdì pomeriggio, poco prima di partire, a Padova, ad un amico, aveva detto: «E' la prima volta che salgo in aereo, non vorrei restarci...». Poi, lasciato da parte come un presentimento, aveva ripreso, con tanto: «A Palermo vedremo finalmente il sole. Avrei voluto andare giù in Sicilia in macchina, ma il viaggio è lungo e i bambini ne risentirebbero. Alla fine, in poche ore saremo arrivati e il viaggio risulterà anche più economico. Speriamo egge da quelle parti ci sia caldo». E proprio a questo punto aveva telefonato a Palermo per sapere se c'era il sole.

Emanuele Zanetti viveva con il padre Valentino e i due figli. Da nove anni lavorava all'ufficio esteri della sede centrale della Banca Cattolica del Veneto.

A Padova abitano anche i genitori e i fratelli di **Daniela Valentini**, 29 anni, che era a bordo del DC 9 esplosivo in volo insieme al figlio Francesco di due anni.

Infine, **Giuseppe Valenza**, di Vicenza. Ma di lui non si sa nulla, e la cadduta dei cronisti veneti si è fermata di fronte ad un piccolo mistero.



Andrea Riina, il manovale



Le quattro bare con dentro i corpi ancora senza nome

Il muratore di Partinico Era tornato per dare alla famiglia i propri risparmi

Seduti sugli scaloni dei corridoi dell'Istituto di medicina legale un gruppo di uomini vestiti di nero, aspettano di identificare una salma. Arrivano tutti da Partinico. Sul DC 9 l'avia ingoiato dal mare al largo di Ustica, viaggiava un loro congiunto: Andrea Riina, ventiquattro anni, muratore.

Da tre anni lavorava a Bologna. Avrebbe dovuto scendere al paese per le elezioni dell'8 giugno. Poi ha preferito rimandare il viaggio di alcuni giorni: voleva tornare con tutti i soldi guadagnati nel breve periodo trascorso in Emilia per consegnarli alla famiglia.

Ora, infatti, tornava con un milione e trecentomila lire in tasca, lo aveva telefonato pochi giorni da con orgoglio.

In mezzo al gruppo di parenti il più incredulo è il fratello Gio-

feri, nei corridoi di medicina legale sono rimaste soltanto quattro bare con dentro quello che resta di tre donne ed un uomo che ancora non hanno un nome. Tutte le altre salme già identificate, dopo i nullastia del magistrato, sono state consegnate alle famiglie. Non c'è stato nessun riconoscimento, soltanto in mattinata, tra i parenti che, ancora stanno aspettando che qualcuno nella «fossa del Tirreno» recuperi i corpi dei loro cari, c'è n'è stato uno che ha creduto di riconoscere un corpo. Nel corridoio si sono ripetute ormai tristi e consuete scene di dolore. In seguito, però, quel corpo di donna sfigurato avvolto in un sacco di cellophane, si è scoperto che era già stato identificato qualche ora prima. Il padre di Rita Guzzo, la ragazza di trent'anni, che stava tornando per una vacanza qui in Sicilia, prima di rientrare a Mantova per cominciare il lavoro alla Intendenza Di Finanza, aveva confermato che la salma era quella della figlia. L'uomo, comunque, ha anche detto di non esserne sicuro al cento per cento. Rita, infatti, mancava da parecchio da Palermo. La seconda identificazione ha quindi costretto i funzionari a ricominciare tutto da capo. Adesso il magistrato ha disposto una ulteriore verifica. Si stanno aspettando degli amici della ragazza che arriveranno oggi da Milano per avere la certezza dell'identificazione.

Molti corpi, già chiusi nelle bare, parte in mattinata e parte nel primo pomeriggio hanno lasciato l'Istituto di medicina legale.

I parenti prima di potere portare via le bare hanno dovuto faticare non poco per ottenere i nullastia e tutti i permessi. Quasi sempre all'ultimo minuto mancava ancora qualcosa: un documento, oppure qualche firma di funzionari introvabili.

Soltanto nel pomeriggio, fuori, davanti la porta bianca a vetri è cominciata a sostare una piccola folla di parenti che ancora non hanno avuto alcuna notizia. I genitori, i cognati, i figli delle 42 persone che mancano all'appello.

Arrivano dall'hotel President, quelli che vengono da fuori, gli altri da tutta la Sicilia. Ci sono

tre ragazzi che, chiedono di Alberto Bosco. Sono appena arrivati da Valderice. Il carabinieri alla porta non li fa passare. «Altri corpi non ne sono arrivati — dice — quindi è inutile che state qua». I tre ragazzi, si allontanano. Alberto Bosco a Valderice era il titolare di una officina meccanica. Nei giorni scorsi era andato a Bologna insieme ad uno dei suoi meccanici, Giacomo Guarano. Avevano fatto prima del previsto e al «Guglielmo Marconi» erano in lista d'attesa. A Bologna avevano anche incontrato un amico che si era offerto di dargli un passaggio per il ritorno. Bosco però aveva rifiutato. «Faccio prima in aereo».

Alla partenza dell'igi 0870 non si erano presentati due passeggeri e Bosco e Guarano si erano imbarcati al loro posto.

Più in là, un giovane con la barba è venuto a cercare notizie di Calogero De Cicco il commerciante di carne di Cattolica Eraclea che stava tornando dopo un viaggio di affari a Padova. La moglie non ha avuto il coraggio di venire a Palermo è rimasta a Cattolica a sperare che riescano a recuperare il corpo del marito. Giacomo Filippi, invece stava venendo a Palermo. Anche lui era un grossista di carne e pollame. Non era mai venuto per lavoro, questa sarebbe stata la prima volta. Ha lasciato la moglie e due ragazzi di 17 e 20 anni. Il cognato che è venuto giù da Bologna vorrebbe andare sul luogo del disastro.

dentro, nei corridoi pieni di agenti, seduto accanto ad una bara bianca c'è il padre di Giacomo Guerino, il giovane palermitano che faceva il carabiniere a Belzano. Dentro la bara c'è il figlio.

Nella confusione, subito dopo che i corpi recuperati erano stati portati a medicina legale, il cadavere del carabinieri è stato infilato nella bara bianca e poi non c'è stato verso di poterla cambiare. «Mi aveva chiamato al telefono poco prima di partire — dice il padre —. (Arrivo alle 7.30), ma il primo volo l'aveva perduto». Giacomo Guarano aveva paura di viaggiare in aereo, questa volta, però non poteva farne a meno. La sua licenza era solo di quattro giorni.

CESCO CIAPPANNA EDITORE S.p.A.

è ora di fotografare

Concessionaria per la pubblicità extra settor e locale
A. Manzoni & C. s.p.a.
Via Agnello, 12 - Milano - Tel. 809781

in edicola L.1500

Filiali:
Palermo - Via Messina, 3 - Tel. 091/589111
Catania - Via R. Margherita, 2 - Tel. 095/536006
Siracusa - Via Terracini, 31 - Tel. 0931/41322
Ragusa - Via Roma, 84 - Tel. 0932/45544
Trapani - Piazza G. De Sio, 14 - Tel. 0923/28886
Mazzara del Vallo - Via Salemi, 126 - Tel. 0923/945060

Il mare da due giorni non restituisce più nulla L'angoscia e il calvario dei parenti in attesa almeno di una bara

Un altro corpo un seggiolino qualche brandello

Oggi un "Executive" utilizzerà le pellicole "Water penetration" per fotografare gli abissi

L'inchiesta tocca alla magistratura romana

Il rinvenimento del cadavere di un giovane di nome...
L'inchiesta tocca alla magistratura romana...
Il rinvenimento del cadavere di un giovane di nome...
L'inchiesta tocca alla magistratura romana...

In una saletta riservata del "President" il quartier generale dei familiari delle vittime - Due funzionari dell'Itavia tengono i collegamenti con l'Istituto di medicina legale e con gli uomini impegnati nelle ricerche

L'indagine è stata affidata...
In una saletta riservata del "President" il quartier generale dei familiari delle vittime...
L'indagine è stata affidata...

Un nuovo mezzo aerea...
Un nuovo mezzo aerea...
Un nuovo mezzo aerea...

Fiori su un tavolo all'Anic di Gela



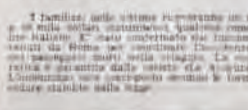
La scorta...
La scorta...
La scorta...

Termini a lutto per le due bimbe



Le due bimbe...
Le due bimbe...
Le due bimbe...

Quarantotto milioni, questo l'indennizzo



Quarantotto milioni...
Quarantotto milioni...
Quarantotto milioni...

Gianni Daniele

Gianni Daniele...
Gianni Daniele...
Gianni Daniele...

Il Giornale di Sicilia



THE OXFORD INSTITUTE
Prestare Lingua...
Prestare Lingua...
Prestare Lingua...

ENRIQUEZ BOUTIQUE
VIA ALCEDE DE GASPERI, 42/A
VIA FRANCESCO PAOLO DI BLASI, 39 (Villa Springs)
EFFETTIVA UNA
Vendita promozionale con SCONTI del 40% e 50%

Porta a spasso la tua libertà.
Jeans and casuals
Landlubber
PALERMO VIA MALASPINA 70-72
Scopri e vesti le marche giovani a prezzi facili.

ESTATE '80 offerte speciali
IL MARCHIO DEL VESTIRE BENE e A BUON PREZZO
VIA XX SETTEMBRE, 54 ANGOLO VIA ENRICO PARISI
mode uomo - donna

Giallo all'Aspra: un ferito sarebbe fuggito

Forse inseguiti 2 giovani su vespa si schiantano contro una ringhiera

Giallo all'Aspra...
Forse inseguiti 2 giovani su vespa...
Giallo all'Aspra...

Il Marchio del Vestire Bene

Il Marchio del Vestire Bene...
Il Marchio del Vestire Bene...
Il Marchio del Vestire Bene...

ESTATE '80 offerte speciali
IL MARCHIO DEL VESTIRE BENE e A BUON PREZZO
VIA XX SETTEMBRE, 54 ANGOLO VIA ENRICO PARISI
mode uomo - donna

STORIE E MEMORIE



L'ORA

ATTUALITA'

Martedì 1 Luglio 1980

Tanti episodi di solidarietà
con i familiari delle vittime

La città attorno a loro

I PARENTI delle vittime che ancora si trovano a Palermo sono trentotto. Alloggiano tutti all'Hotel President di via Francesco Crispi. Parlano tra loro dei figli, delle madri, delle sorelle, degli amici coinvolti nella tragedia. Intorno a loro, non solo lo staff dell'Itavia, ma l'intera città.

Dalla mattina alla sera fanno la spola tra l'albergo e l'istituto di medicina legale.

Un'attesa snervante, un'attesa disperata. Si alzano alla mattina presto e vengono trasportati al policlinico. I funzionari dell'Itavia cercano di dissuaderli: se non arrivano i corpi infatti è inutile aspettare ore e ore tra i viali di medicina legale o assiepati sugli scalini dell'istituto.

L'Itavia cerca allora di distrarli. Alcuni familiari che da due giorni attendono che le salme dei loro cari vengano ripescate ieri hanno visitato la città: i quartieri vecchi di Palermo, la Cattedrale, Monte Pellegrino.

È un tentativo per rendere meno angosciante la loro attesa. Molti sono stati in giro per la città tutto il giorno trasportati dai tassisti.

A fine corsa, accompagnati all'Hotel President, quando i funzionari dell'Itavia hanno chiesto quanto avrebbero dovuto pagare per tutti i fami-

liari delle vittime, i tassisti non hanno accettato una lira. Forse questa è stata la manifestazione di solidarietà più calda e commossa che Palermo ha offerto alle famiglie della tragedia.

«Davvero commovente — ha commentato stamattina lo zio di un ragazzo non ancora ripescato — l'affettuosità dimostrata da certa gente. La Palermo vera, la Palermo che si incontra per le strade e non quella ufficiale, sta mostrando un cuore grande così».

Le ferrovie dello stato e la compagnia «Tirrenia» intanto hanno messo a disposizione dell'organizzazione assistenziale dell'Itavia una serie di posti anche se già il traffico ferroviario e marittimo è completo. Tra i familiari delle vittime moltissimi quelli che vogliono partire con la nave.

Diceva stamattina un'anziana donna: «Con la nave voglio andare a Napoli. Così

passo vicino a Pozza e so dove sta mio figlio».

La donna poi scoppia in lacrime.

Tra le richieste che i familiari hanno espresso all'Itavia ci sono quelle più disparate. Da quelle dell'acquisto dei loculi per i loro cari al rimborso spese di benzina e carrozzeria da una città all'altra della penisola.

I funzionari dell'Itavia stanno provvedendo a tutto.

All'Hotel President stamattina c'era anche l'ingegnere Mattera, della Snam. È venuto insieme ad un collega per assistere le tre famiglie — dodici persone — precipitate in Sicilia dopo che tre dei loro cari, tecnici della Snam, appunto, sono periti nel disastro. I tre tecnici lavoravano con l'impresa relativa al metanodotto algerino.

Stamattina a medicina legale c'erano una decina di persone.

Mentre le prime salme, tra cui quella di Rosa De Dominicis, la giovane assistente di volo, stavano per essere caricate su un carro funebre per poi essere imbarcate sugli aerei, qualche familiare parlava già sul che fare nei prossimi giorni dal punto di vista legale.



Davanti alle due bare i parenti piangono i loro cari

Proclamato il lutto cittadino / Rito funebre anche nel Duomo di Monreale L'ultimo addio stasera in Cattedrale

OGGI, Palermo e Monreale renderanno l'estremo omaggio alle vittime della sciagura aerea di venerdì scorso. Le solenni esequie saranno officiate dall'arcivescovo mons. Cassisa alle 16 nel Duomo della cittadina arabo-normanna e dal vesco-

vo mons. Pappalardo alle 19 in Cattedrale.

Ma i riti funebri saranno soltanto per le vittime identificate. Le salme degli altri 38 dispersi giacciono ancora nei fondali della Fossa del Tirreno, ad oltre tremila metri di profondità, probabilmente intrappolate nel relitto della carlinga del Dc-9 dell'Itavia.

A Palermo e a Monreale, i sindaci hanno proclamato il lutto cittadino.

Ieri, Mantione aveva convocato a Palazzo delle Aquile la giunta, ma inutilmente: in aula, infatti, si erano presentati pochissimi assessori, rendendo impossibile ai presenti il raggiungimento del numero legale.

Anche il sindaco di Monreale Rino La Calzi ha fatto affiggere un messaggio analogo, invitando i cittadini ad essere vicini al dolore della famiglia Pinocchio, che nella notte del venerdì maledetto ha perduto due ragazzi, Antonella di 22 anni e Giovanni di 9. Per una tragica fatalità, Antonella e Giovanni, rientravano in aereo da Bologna, dove avevano fatto visita alla mamma ricoverata in ospedale. Il padre, dipendente del comune e un fratellino ermo invece tornati in treno.

Anche Bologna ha proclamato il lutto cittadino, accollandosi le spese dei funerali



Intrappolati nella carlinga?

NELLA «Fossa del Tirreno», continuano le ricerche delle salme dei 38 dispersi. Stamattina è arrivato a Punta Raisi, proveniente dall'aeroporto Ghedi (Brescia), l'aereo speciale «Cessina 410 Executive», che effettuerà rilevazioni fotografiche nella zona dove si è inabissato il Dc-9 dell'Itavia. L'aereo, che volerà a 200 metri d'altezza, in stretta collaborazione con le unità navali e gli elicotteri che perlustrano il tratto di mare fra Ustica e Pozza, utilizzerà le pellicole sperimentali «Water penetrations», prodotte dalla Kodak, e in grado — almeno in teoria — di riprendere il fondo marino anche ad alte profondità. Le foto saranno scattate con una media di 50 fotogrammi al secondo. Si spera, in questo modo, di compiere una dettagliata radiografia dei fondali che in quel punto superano i 3000 metri di profondità, al fine di localizzare i resti del Dc-9.

L'area delle ricerche, rispetto ai giorni scorsi, è stata lievemente spostata verso est e leggermente ristretta per evitare ricerche nei punti nei quali non sono stati più fatti avvistamenti. Se le pellicole «Water penetrations» riusciranno a fotografare la presenza di quello che rimane del Dc-9, entreranno subito in funzione le due navi della Sub Sea Oil Service, la «Bannock» e la «Buccaneer», particolarmente attrezzate per i recuperi marini e le immersioni nei fondali più profondi.

La «Bannock» si è già segnalata per operazioni di questo genere. È la nave, infatti, che in quel tragico fine dicembre del 1978 recuperò il troncone del Dc-9 dell'Alitalia precipitato nel

mare di Terrasini. Ieri, intanto, sono stati ritrovati un troncone umano completamente sfigurato, un seggiolino con resti umani e un altro seggiolino vuoto, contrassegnato col numero 3. I resti sono stati successivamente trasportati con un elicottero della Marina militare a Punta Raisi.

È opinione diffusa che le salme dei 38 dispersi siano rimaste prigioniere nella carlinga dell'aereo, che dovrebbe trovarsi ad oltre 3000 metri di profondità. Proprio per questo motivo, la sola possibilità di reperire il relitto è affidata alle pellicole «Water penetrations» arrivate a tempo di record — una volta tanto — dagli Stati Uniti.

IL TRIBUNALE DI PALERMO

V SEZIONE PENALE

Con sentenza del 29 Aprile 1980, divenuta esecutiva il 30 maggio c.a., ha condannato

INGHILLERI VITO

fu Vito nato a Partinico il 24 ottobre 1938, ivi residente in Via Leonardo da Vinci n. 12, alla pena complessiva di mesi undici di reclusione e lire 150.100.000 (centocinquanta milioni) di multa — condannando l'intera pena detentiva e due milioni di multa — ed alla pena accessoria della pubblicazione per una sola volta per estratto della sentenza nel quotidiano «L'ORA» e sul periodico «L'AVVISATORE», edili in Palermo, nonché l'affissione negli albi della Camera di Commercio di Palermo e del Comune di Partinico, per avere prodotto e tenuto rispettivamente ettolitri 1700 e 530 di prodotto vinoso sofisticato, nonché per violazione di sigilli.

Reati accertati in Partinico il 10-5-1973 ed il 25-2-75.

Estratto per la pubblicazione

Palermo 21 Giugno 1980

IL DIRIGENTE
LA SEZIONE
dott. R. La Mantia

Accurata preparazione
RIMANDATI di STENOGRAFIA
SCUOLA
GRAZIANO
Piazza Castelnuovo, 50
al Politeama
Tel. 587372 - 586998

“PECCATO CHIUDERLI IN BAGNO”
“Che cosa, i buoni del tesoro?”
“NO, I BAGNI CESAME”

Taccuino

Numeri da ricordare... Palermo 422948... Catania 422948...

Le navi

PARTENZE PER: CATANIA, partenza per catania... PARTENZE PER: CATANIA, partenza per catania...

Gli aerei

ITAVIA

ITAVIA... Roma 10.00, Palermo 10.00, Catania 10.00... ITAVIA... Roma 10.00, Palermo 10.00, Catania 10.00...

Alitalia

Alitalia... Roma 10.00, Palermo 10.00, Catania 10.00... Alitalia... Roma 10.00, Palermo 10.00, Catania 10.00...

Le autolinee

Autolinee SAIS... Catania 10.00, Palermo 10.00, Catania 10.00... Autolinee SAIS... Catania 10.00, Palermo 10.00, Catania 10.00...

Partenze per

PARTENZE PER: CATANIA... Palermo 10.00, Catania 10.00... PARTENZE PER: CATANIA... Palermo 10.00, Catania 10.00...

I treni

PARTENZE PER: CATANIA... Palermo 10.00, Catania 10.00... PARTENZE PER: CATANIA... Palermo 10.00, Catania 10.00...

CRONACA DI PALERMO

A Medicina legale sotto il sole cocente, senza una parca, all'aperto si attende

"Pietà anche per i vivi"

Per loro c'è almeno una bara



Pioggia di interrogazioni Da un anno gli aerei Itavia sono sott'accusa

In relazione alla sicurezza aerea di venerdì sera si registrano una serie di interrogazioni presentate dai deputati dell'Assemblea regionale siciliana...

Pietà anche per i vivi

La salma di Antonino Greco, il giovane agente di polizia, vegliata dai parenti nella abitazione di via Ignazio Mormino, alla ZEN. Nelle foto in alto, un momento della messa funebre per Alessandro Parisi, 3 anni figlio del consigliere delegato dell'ICM.

Domani Alessandra avrebbe compiuto 5 anni



La signora Elvira Parisi con la piccola Alessandra in una foto della scorsa settimana.

A Bologna le salme delle altre vittime

EROGONA - La salma del passeggero del DCA che si era accesa un sigaro fu sepolta in un'urna di legno a Bologna...

GIORNALE DI SICILIA Martedì 1 luglio 1980/4... Ha urlato tra i singhiozzi un parente di una delle vittime, sfinite dal dolore e dall'estenuante attesa - Ieri è stata riconosciuta solo una salma, quella di Rita Guzzo

Solo un'altra salma ha un nome. Il corpo sconosciuto di Rita Guzzo, 20 anni, è stata riconosciuta ieri mattina dai parenti. L'identificazione fu una corsa, consegnata ai parenti perché lo piangessero...

Ma se il sole è stato, sotto il sole che scotta, con la testa in frangere gli occhi rossi e secchi di lacrime. E dove, sospeso, rimbombava. Affraffata, rimbombava il chiarore del marciapiede e quella a...

ISTITUTO PRIVATO «MARCO POLO»... Corsi per RIMANDATI tutte le materie... Corsi di recupero anni

ZAGARA TRAVEL... VIAGGI E TURISMO... CENTROVACANZE CANTONI

COMUNE DI CATANIA AZIENDA MUNICIPALE TRASPORTI... Integrazione avviso appalto concorso

MUNICIPIO DI MESSINA... AVVISO DI GARA

GIORNALI DI SICILIA... 1 luglio 1980

STORIE E MEMORIE

Attesa per la relazione del ministro della difesa, un'altra inchiesta sulla strage
USTICA, PARLA ZANONE

ROMA — Prende quota la proposta di una inchiesta parlamentare sulla sciagura di Ustica. Sono i liberali Altissimo e Patuelli a chiederla. Nei giorni scorsi la stessa richiesta era stata avanzata dall'opposizione di sinistra. Mercoledì, intanto Zanone riferirà al consiglio dei ministri.

C'è grande attesa per la relazione del ministro della Difesa. E' stato il presidente del consiglio De Mita a chiedere a Zanone questo rapporto sugli elementi in possesso delle Forze Armate, dopo che il settimanale "Tg1 sette", martedì scorso, aveva lanciato una accusa cruciale. I periti giudiziari avrebbero accertato che il Dc 9 Itavia che portava 77 passeggeri e 4

membri dell'equipaggio, da Bologna a Palermo, fu abbattuto il 27 giugno 1980, per errore, da un missile aria-aria lanciato da un aereo militare italiano. Vero o falso? Come è noto, sono fioccate le smentite.

Ma come si fa a smentire delle indiscrezioni senza mostrare cosa veramente hanno scoperto gli esperti nominati dal giudice istruttore Bucarelli? E', praticamente, impossibile. Del resto, i periti devono ancora consegnare la loro relazione; quando il magistrato la riceverà, oltretutto, ci sarà ancora il vincolo (insuperabile?) del segreto istruttorio.

E, infine non sono i periti a stabilire la verità giudiziaria: essi sono un ausilio cui il giudice ricorre per

fornirsi il proprio convincimento.

Intanto è successo che i vertici militari non sopportano di essere sospettati e non si accontentano della debole difesa d'ufficio che fa di loro il ministro Zanone.

Questa protesta dei militari è esplosa clamorosamente, sabato, a Pozzuoli, dove il ministro Zanone ha inaugurato l'accademia dei cadetti dell'aeronautica, sorvolando sulle brucianti accuse rivolte all'Aeronautica dal servizio televisivo e rilanciate dal ministro del Tesoro Giuliano Amato.

Il capo di stato maggiore dell'Aeronautica ha affrontato la questione di petto: "Posso sicuramente e tassativamente escludere, dal-

la documentazione in mio possesso, che nella vicenda di Ustica abbiano agito caccia o missili italiani". Zanone era stato molto cauto: "La Difesa ha dato e darà ogni possibile contributo all'azione del magistrato". Risentito, ma compostamente il generale Pisano aveva professato l'innocenza della sua arma.

Il capo di stato maggiore della Difesa, ammiraglio Porta, evidentemente non gradisce né le parole del ministro né l'autodifesa dell'Aeronautica. E così, con un fuoriprogramma che è stato coloritamente raccontato dai cronisti presenti, prende in mano il microfono e, letteralmente urlando, dichiara: "Esiste un giudice e quel che la Difesa sa

è a lui che io ho detto. Effettivamente però le Forze armate non possono stare zitte". Stupore del ministro. L'ammiraglio si interrompe, guarda l'on. Zanone, e prosegue: "Scusi signor ministro. La ricostruzione fatta dal Tg 1 è opera di una persona inesperta per una platea di incompetenti. In una faccenda così grave, che riguarda la lealtà delle Forze Armate, non si può scherzare. (...) Cinque persone saprebbero? Ma secondo quella ricostruzione almeno 50 persone più dieci carabinieri sarebbero a conoscenza del fatto. Stiamo facendo sforzi tremendi per non cavalcare il furore che è nelle Forze Armate, e anche in me". Zanone ha cercato di ri-

cuire lo strappo con dichiarazioni ed interviste. Ha protestato con il "Corriere della Sera" che lo aveva classificato un Ponzio Pilato. Ha diffuso un breve comunicato: "Sul caso di Ustica, il primo obiettivo della Difesa è arrivare alla verità. Il malessere, comprensibile, di fronte a polemiche ingiuste, non intacca la lealtà delle Forze armate".

Ma cosa ne pensa, il ministro della Difesa del fatto che l'Aeronautica militare italiana non sappia cosa sia veramente accaduto nel cielo di Ustica? "E' una questione misteriosa, sulla quale si indaga da otto anni e sulla quale l'azione della giustizia deve essere sostenuta da parte nostra".

La rabbia dei familiari delle vittime contro chi ha insabbiato le indagini sul DC-9

«MA LA VERITA' E' VECCHIA DI OTTO ANNI»

"FARABUTTI e mascazzoni". Vincenzo La Rocca, padre di Gaetano morto nella strage del Dc9 precipitato otto anni fa nel mare di Ustica, accusa tutti, militari e politici con la voce rotta dal dolore. Dolore per un figlio mai tornato a casa, dolore per l'infarto che ha troncato due anni fa la vedova del figlio. Dolore antichi, quasi decennali. Tra i dolori sedimentati ce n'è uno che si rinnova ormai ogni giorno. "E' la lacerazione per le mezze verità, per i silenzi, le complicità, le coperture. Bugie e reticenze sulla memoria dei nostri morti, giochetti e insabbiamenti sul nostro dolore".

Vincenzo La Rocca è diventato anziano contando i giorni del suo dolore. "Otto anni aspettando una verità che fu palese dal giorno della tragedia". La Rocca, il suo missile lo sparò contro Rino Formica, all'epoca Ministro dei Trasporti. "Formica sapeva che era stato un missile. Lo ha ammesso lui stesso a luglio in una intervista all'Espresso. Fu il presidente del registro aereo italiano a confermarlo. Saverio Rana, Formica ha una colpa gravissima

che forse neanche lui riesce ad immaginare: sapeva tutto e non ha mai parlato".

La Rocca tiene un conto quotidiano dei passi avanti o indietro che si sono fatti sulla strage del Dc9. Sostiene dalla certezza che non ha più nulla da perdere ha costituito un archivio di documenti, articoli, servizi sulla strage: "atti relativi" alla morte del figlio. Sfoglia le sue carte e spara a zero anche sul giudice istruttore Bucarelli. "Il giudice, quando la ditta francese incaricata di trovare il Dc inabissatosi fece sapere di averlo avvistato, contrappose l'insinuazione che non fosse quello l'aereo".

La Rocca spara alla cieca, con la sua rabbia dolorosa. "Adesso che i periti hanno confermato l'ipotesi del missile sono tutti contenti: la verità è stata fatta. Ma non è così. La verità sarà fatta solo quando quel missile avrà una paternità". Alla ricerca del missile Ufo. In mattinata a Roma, riunione superaffollata del comitato per la verità su Ustica. Presiede l'ex presidente della Corte Costituzionale Francesco Bonifacio. Interverranno Rodotà, Giolitti, Lipari,

Scoppola e Alfredo Galasso, avvocato di parte civile.

"La sensazione — dice Galasso — è che i militari abbiano nascosto qualcosa ai politici. Una sensazione di vecchia data".

Alfredo Galasso sottolinea che il tentativo di occultamento sull'affare Ustica aveva allarmato anche il presidente Cossiga, all'epoca della strage capo del governo. Anche Galasso chiede a Formica le ragioni del suo silenzio. "Un silenzio gravissimo soprattutto perché Formica ha tacito in Parlamento".

All'ordine del giorno del "Comitato per la verità su Ustica" anche una battuta, quella dell'ammiraglio Porta: "Stiamo facendo sforzi tremendi per non cavalcare il furore che viene dalle Forze Armate". "Di fronte ad una conferma di responsabilità dei vertici militari che sapevano e hanno tacito — dice Galasso — la reazione dei militari ha risvolti minacciosi. Insomma, guai a mettere in discussione il prestigio delle Forze Armate".

G. Ca.

PALERMO FLASH

PIANO URBANISTICO DEL PRI

UN controprogetto urbanistico per la città di Palermo. Lo ha proposto l'on. Aristide Gunnella nel corso di una tavola rotonda organizzata dal Pri su "Urbanistica e lavori pubblici al Comune di Palermo: scissioni, madicate e proposte". L'ex ministro Pri, ha espresso un severo giudizio sull'incapacità operativa della giunta Orlando sia in ordine alla progettualità che alla utilizzazione di finanziamenti per gli investimenti.

Le elaborazioni di un piano urbanistico dovranno rispettare a quello prospettato dall'amministrazione comunale dovrebbe essere affidata a un comitato tecnico che comprenda docenti universitari, rappresentanti di ordini professionali e imprenditori.

SMARRITO PASTORE TEDESCO

E' STATO smarrito un pastore tedesco venerdì sera, tra le 22 e le 23, nei pressi di piazza S. Francesco di Paola. Il cane, di taglia grande e dal pelo nero lucido, potrebbe essere arrivato anche nelle vicinanze di Porta Carini. Una buona ricompensa è riservata a chi lo trovasse, telefonando allora dei pastri al 394463.

SCIOPERO DEI LAVORATORI ENEL

SCIOPERO di due ore oggi dei lavoratori del compartimento Enel di Palermo a sostegno della vertenza sul fuoco aperta dalle confederazioni nazionali Cgil, Cisl, Uil in vista di una manifestazione nazionale a Roma prevista per sabato 12 novembre.

Dallo sciopero verranno esclusi lavoratori per la formazione di squadre d'emergenza per la salvaguardia e la sicurezza degli impianti.

VIETATE LE VENDITE PROMOZIONALI

LA FEDERAZIONE Provinciale del Commercio e del Turismo di Palermo esorta che le vendite promozionali non possono effettuarsi nei periodi che va dal 1° dicembre al 15 gennaio, ovvero nei 45 giorni antecedenti la data fissata dalla Camera di Commercio per le vendite di fine stagione.

Aneddoti e curiosità al convegno micologico in Fiera

QUANDO IL FUNGO CAMBIA ANCHE LA STORIA

ROMA andò in fiamme per un fungo: se infatti Messina non avesse dato al suo sposo Claudio un squitolo velenosissimo (amanita faliformis) Nerone non sarebbe salito sul trono e non avrebbe giurato con i famiferi. E sempre a causa di un fungo (che distrusse le piantagioni di caffè in India), gli inglesi divennero, ma solo due secoli fa, i più astuti bevitori di tè.

I funghi insomma, hanno contribuito alla nostra storia anche se per tre giorni in Fiera i funghi esposti in occasione del Convegno organizzato dal "Gruppo Insegna" e dalla "Associazione micologica Bresadola" più che alla storia ritornavano al risotto e ad altre profumate vivande a base di porcini, prataioli, boleti ecc.

Un gigantesco "fistulina spatula" era stato raccolto addirittura in via Duci della Veridura. L'ecologo professor Silvano Riggio non è un micologo ma sui funghi ha storie e aneddoti davvero poco stranianti come quelli che abbiamo citato in peripetia.

Riggio ha anche parlato

degli sconquagliamenti economici e sociali provocati da funghi che hanno distrutto le produzioni agricole costringendo intere popolazioni ad emigrare. E' il caso degli irlandesi decimati dal fungo "Phytophthora infestans" che distrusse le piantagioni delle patate (unico alimento allora di quel popolo) dalla carestia e costretti a trovare rifugio negli Usa dove costituirono la prima mafia. Il fungo della patata contribuì a pagare nel 1917 anche la Germania in guerra.

Il professor Beccali, assessore all'ecologia della Provincia, ha sottolineato il degrado che sta investendo gli ambienti naturali. "Gli interventi ormai ha detto Beccali debbono essere non più a livello locale ma su scala mondiale. Anche le industrie inquinanti hanno capito che degradare è contro i loro stessi interessi. Effetto terra, uomo, desertificazione ormai, ha detto ancora Beccali, sono preoccupanti e tutti noi ben vide e che bisogna affrontare a livello mondiale". E ancora:

"La nostra società è fon-

dato sui consumi mentre ci si dovrebbe avviare verso società di tipo conservativo. La tecnologia non può risolvere i problemi se non producendo sempre di più". Infine Beccali ha contestato ciò che giorno fa il professor Zecchi ha detto alla Tv, che cioè i Paesi in via di sviluppo si devono avvicinare sempre più ai cosiddetti Paesi ricchi.

Il tema funghi in pratica non è stato trattato neppure dal professor Rino Nicotri presidente del WWF che ha preferito affrontare la problematica dei parchi.

Il peso di affrontare senza scontentamenti il tema del convegno è così poggiate sulla dotta relazione del botanico Pietro Mazzola, della nostra Università.

Ad ogni tipologia vegetazionale (prato, gariga, macchia, bosco) ha detto Mazzola — corrisponde una comunità fungina. E così i prataioli li cercheremo in un prato e non nel bosco. Nel prato si possono però trovare funghi che dipendono non dalle erbe ma dalla presenza degli animali. Mazzola ha anche parlato del favoloso fungo di basilisco che cresce sulle Madonie.

L'appassionato Anastase, principale animatore di questo convegno ha brevemente parlato della importanza dei funghi per l'economia del bosco consigliando di raccogliere solo quelli che si conoscono bene e in quantità limitata.

G. L. M.



MAZARA - Dopo le dimissioni di Grimaudo si attende la nomina del commissario straordinario

Ma già si parla di candidati

Sarà Antonella Marascia l'outsider del Centrosinistra?


MAZARA. Mentre si attende la nomina del commissario straordinario la giunta del commissario straordinario ha già cominciato a valutare i possibili candidati. Il primo nome in lista è Antonella Marascia, ex ministro della Giustizia, che ha lavorato per anni alla guida della procura di Palermo. La Marascia è stata una delle figure più importanti della magistratura trapanese, in quanto ha presieduto la procura di Mazara dal 1994 al 1998. Durante il suo mandato ha presieduto la commissione di inchiesta sulla vicenda di Grimaudo, che ha portato alla luce le responsabilità di diversi esponenti politici e sindacali. La Marascia è stata una delle figure più importanti della magistratura trapanese, in quanto ha presieduto la procura di Mazara dal 1994 al 1998. Durante il suo mandato ha presieduto la commissione di inchiesta sulla vicenda di Grimaudo, che ha portato alla luce le responsabilità di diversi esponenti politici e sindacali.

Stanziate 2,5 miliardi di lire dalla Presidenza del Consiglio per la frana di Timpone d'oro

MAZARA. Due miliardi e mezzo di lire per la frana di Timpone d'oro. Questo è il costo stimato per la ricostruzione della strada statale che sarà interessata dal dissesto della frana di Timpone d'oro. Il costo è stato stimato dalla Presidenza del Consiglio dei ministri per la ricostruzione della strada statale che sarà interessata dal dissesto della frana di Timpone d'oro. Il costo è stato stimato dalla Presidenza del Consiglio dei ministri per la ricostruzione della strada statale che sarà interessata dal dissesto della frana di Timpone d'oro.

Strage di Ustica: Parla Bartolomeo Luvo

«Chiediamo solo giustizia e forse ora la otterremo»



CASTELVETRANO. La voce tremula e gli occhi lucidi tradiscono un dolore che non si è mai spento. Bartolomeo Luvo ha 45 anni, è un medico ortopedico e dirigente di primo livello al «Vittorio Emanuele II» ma il suo cuore è la sua mente, come quelli dei suoi anziani genitori, il papà Giuseppe di 80 anni e la mamma Antonia di 76 anni, defunti da tempo. Luvo è un uomo di 47 anni, sembra essere fermato a 19 anni. A quel maledetto 27 giugno 1980, che alle 20,27, con l'esplosione sui cieli di Ustica del Dc9 dell'Itavia in volo da Bologna a Palermo, rubò per sempre al loro affetto quello della sorella maggiore, Giovanna, che all'epoca aveva 22 anni, dei suoi tre bambini, Vincenzo, Antonella e Giuseppe, di 11 e 9 anni e di Emma e della sorella minore, Francesca di 17 anni. Il tempo trascorso non ha attenuato la sofferenza e il balletto di bugie o mezzogiornate, sempre per sfuggire al Dc9? Il nostro governo dovrebbe vergognarsi per i delitti commessi con la complicità di Francia e America.

IL CASO DEL GIORNO

Festa e nozze rovinata per qualche bicchierino di troppo

ALCAMI. Nella prima serata per il matrimonio di qualche tempo fa, quando tutto sembrava in corso, si è verificata una tragica morte. Il giovane sposo, di nome Antonio, è morto di un infarto miocardico acuto. La morte è intervenuta durante la festa di nozze, che si era svolta in un albergo di Alcamo. La morte è intervenuta durante la festa di nozze, che si era svolta in un albergo di Alcamo. La morte è intervenuta durante la festa di nozze, che si era svolta in un albergo di Alcamo.

La morte è intervenuta durante la festa di nozze, che si era svolta in un albergo di Alcamo. La morte è intervenuta durante la festa di nozze, che si era svolta in un albergo di Alcamo. La morte è intervenuta durante la festa di nozze, che si era svolta in un albergo di Alcamo.

La morte è intervenuta durante la festa di nozze, che si era svolta in un albergo di Alcamo. La morte è intervenuta durante la festa di nozze, che si era svolta in un albergo di Alcamo. La morte è intervenuta durante la festa di nozze, che si era svolta in un albergo di Alcamo.

IL TRAPANI ARCHIVA SODDISFATTO IL PAREGGIO OTTENUTO CON IL CATANZARO E SI PREPARA ALLA TRASFERITA

C2 GIRONO C Prova del nove in vista con il Messina

Il Trapani archivia soddisfatto il pareggio ottenuto con il Catanzaro e si prepara alla trasferta. La squadra trapanese ha ottenuto un pareggio a reti bianche contro il Catanzaro. La squadra trapanese ha ottenuto un pareggio a reti bianche contro il Catanzaro. La squadra trapanese ha ottenuto un pareggio a reti bianche contro il Catanzaro.

Il Trapani archivia soddisfatto il pareggio ottenuto con il Catanzaro e si prepara alla trasferta. La squadra trapanese ha ottenuto un pareggio a reti bianche contro il Catanzaro. La squadra trapanese ha ottenuto un pareggio a reti bianche contro il Catanzaro. La squadra trapanese ha ottenuto un pareggio a reti bianche contro il Catanzaro.

Il Trapani archivia soddisfatto il pareggio ottenuto con il Catanzaro e si prepara alla trasferta. La squadra trapanese ha ottenuto un pareggio a reti bianche contro il Catanzaro. La squadra trapanese ha ottenuto un pareggio a reti bianche contro il Catanzaro. La squadra trapanese ha ottenuto un pareggio a reti bianche contro il Catanzaro.

TORNEO DI BENEFICENZA

«Il Canestro del Cuore»

Tutto il progetto costa 22 milioni. Trapani si è impegnata per circa 30 milioni che serviranno alla costruzione del centro di beneficenza di Mazara. Il progetto è stato finanziato da diverse aziende e associazioni. Il progetto è stato finanziato da diverse aziende e associazioni. Il progetto è stato finanziato da diverse aziende e associazioni.

BASKET

Granata battuti dal Cagliari in un match-battaglia

Il Cagliari ha battuto la Granata in un match-battaglia. La partita è stata molto combattuta e ha visto molte occasioni di gol. La partita è stata molto combattuta e ha visto molte occasioni di gol. La partita è stata molto combattuta e ha visto molte occasioni di gol.

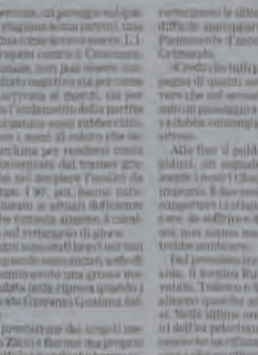
Calcio C1

Il Marsala riflette e pensa al futuro

Il Marsala riflette e pensa al futuro. La squadra marsalese ha ottenuto un pareggio contro il Catanzaro. La squadra marsalese ha ottenuto un pareggio contro il Catanzaro. La squadra marsalese ha ottenuto un pareggio contro il Catanzaro.



Pietro Zani



Enzo Biondo



Claudio Grimaudo



Enzo Biondo



Claudio Grimaudo

Francesco Scaturro

Fabio Tartamella

Antonio Pizzo

STORIE E MEMORIE

PER LA VOSTRA PUBBLICITA' SU LA SICILIA RIVOLGETEVI A PK publikompass Via Lincoln, 19 (3° piano) - Tel. (091) 6173330 - Fax 6176663

Palermo LA SICILIA

PER LA VOSTRA PUBBLICITA' SU LA SICILIA RIVOLGETEVI A PK publikompass Via Lincoln, 19 (3° piano) - Tel. (091) 6173330 - Fax 6176663

MERCOLEDÌ, 18 OTTOBRE 2000

PAGINA 23



Palazzo delle Aquile

Caso Garraffa, oggi il provvedimento della Regione sulla proposta di revoca

Vito Garraffa si è dimesso dal suo incarico di presidente della Provincia di Palermo, dopo aver...

La Regione ha approvato il provvedimento di revoca della carica di presidente della Provincia...

La Regione ha approvato il provvedimento di revoca della carica di presidente della Provincia...

Duro atto d'accusa del presidente della Provincia contro Palazzo d'Orleans sul Piano operativo regionale 2000-2006

Por, Musotto batte i pugni «C'è la pervicace volontà di escluderci dalla programmazione»

A Palermo, il presidente della Provincia, Francesco Musotto, ha espresso un duro atto d'accusa...



Francesco Musotto



Palazzo d'Orleans

Il documento ricorda che la Provincia ha, in vano, tentato di lavorare per la produzione di progetti concreti...

Il documento ricorda che la Provincia ha, in vano, tentato di lavorare per la produzione di progetti concreti...

IN BREVE

- Negozi aperti per due domeniche
Domenica il Giubileo degli sportivi
Si presenta progetto «Jumbo clown»
Corleone, s'inaugura statua danese

Un consorzio trasformerà il complesso in Ostello della gioventù. Coinvolti albergatori e una compagnia aerea

Parte l'«operazione Santa Chiara» Investimento di 4,5 miliardi. Previsto laboratorio formativo



Una degli ingressi del Santa Chiara

Presenta il primo lotto di 100 appartamenti del complesso Santa Chiara, in viale...

Il voto di Moody's Rating «Aa3» al Comune. L'agenzia internazionale Moody's ha assegnato la sua prima valutazione al Comune di Palermo...

Federlavoro, intesa sull'ambiente. La Federlavoro, associazione che fa capo alla Confcooperative, ha chiesto alla Regione di recepire un protocollo d'intesa col ministero dell'Ambiente...

IL PROCESSO PER LA STRAGE DI USTICA: L'AVVOCATO ALDO DE LISI

«Non mi costituirò parte civile in un giudizio che finirà senza colpevoli»

Chiamato a testimoniare in un processo per la strage di Ustica del 27 giugno 1980, l'avvocato Aldo De Lisi...

«Non mi costituirò parte civile in un giudizio che finirà senza colpevoli»

«Non mi costituirò parte civile in un giudizio che finirà senza colpevoli»

«Non mi costituirò parte civile in un giudizio che finirà senza colpevoli»



L'avvocato Aldo De Lisi

STRAGE DI USTICA - Costituiti parte civile i familiari delle sorelle Lupo e di Guglielmo Norrito

«Chiediamo solo la verità»

L'avv. Messina: «Senza depistaggi i colpevoli avrebbero un nome»

CASTELVETRANO - Ottantuno morti e vent'anni di depistaggi e inezze verità per la strage di Ustica al cui processo due giorni fa la terza Corte D'Assise del Tribunale di Roma, presieduta da Giovanni Muscarà, ha accolto la costituzione di tutte le parti civili dei familiari delle vittime. Per chi per tanti anni è andato alla ricerca della verità la notizia giunta dalla capitale è molto positiva. E tale la ritiene anche l'avvocato Franco Messina che rappresenta due famiglie che nella strage hanno perso i propri cari. Ne sentiamo il tributo di vite dato dalla famiglia Lupo, di Castelvetro. Nel volo Bologna-Palermo quel maledetto giorno del 27 giugno 1980, infatti, erano salite due giovani sorelle, Francesca e Giovanna e i tre bambini di quest'ultima, Francesca, appena diplomata al Magistero, tornava da una



UNA STRAGE SENZA RESPONSABILI. Furono 81 le vittime del disastro aereo del 27 giugno 1980. Di queste cinque erano di Castelvetro - Giovanna Lupo con i suoi tre figli e la sorella Francesca - e uno di Campobello, Guglielmo Norrito. I familiari delle vittime si sono costituiti parte civili al processo iniziato a Roma

vacanza premio che gli avevano accordato i genitori, mentre la sorella, che da qualche tempo si era trasferita con il marito nel capoluogo emiliano, stava festeggiando nella città natale per un periodo di vacanza. Per un puro caso su

quell'aereo non salì anche il marito, il signor Didato che oggi, così come la famiglia Lupo, viene rappresentato pure dall'avv. Messina che difende, inoltre, gli interessi dei congiunti del campobellese Guglielmo Norrito che ha lasciato la moglie e due figli.

«Gli avvocati dei nove imputati - dice Franco Messina - avevano chiesto l'extramissione delle parti civili in quanto sostenevano che i suoi tribunali ai rispettivi assistiti non sono direttamente colle-

MARSALA

Al traguardo il Piano regolatore del porto

Tra i lavori previsti anche il dragaggio del fondale e il «molo di scirocco»

MARSALA - È il porto della città che si è attivato nel mese di giugno. Il porto di Marsala, a sessant'anni dalla sua nascita, è stato oggetto di un'operazione di riqualificazione del suo porto. Il progetto, che si è concluso nel mese di giugno, è stato approvato dal Consiglio comunale della Città di Marsala. Il piano regolatore del porto, che si è attivato nel mese di giugno, è stato approvato dal Consiglio comunale della Città di Marsala. Il piano regolatore del porto, che si è attivato nel mese di giugno, è stato approvato dal Consiglio comunale della Città di Marsala.

La società di cui si è incaricato l'incarico di progettazione, ha appena firmato il suo «compilato» che dovrà riguardare tutte le sue strutture. Inoltre, lo stesso ingegnere ha in mente i lavori per la realizzazione di un grande molo di scirocco che, oltre a raddoppiare la capacità, dovrebbe impedire alle correnti di sale di inquinare il sistema del porto quale è costituito da sbocchi, dritti e altre che da anni, soprattutto d'inverno, provocano alluvioni. Di tutte queste problematiche, il lavoro progettuale ha individuato la soluzione più idonea. Il lavoro di studio, che si è svolto in questi giorni, è stato affidato all'ingegnere Paolo De Santis, si discuterà in Comune, con il sindaco Landolfo e l'assessore all'Urbanistica, nonché dei rappresentanti di associazioni cittadine, della pesca, agenzie marittime, sindacati e gruppi politici.

Antonio Pizzo



Il porto di Marsala

CAMPOBELLO - Sempre più difficile la nomination del sindaco

A sinistra ma pure a destra silenzio e incomunicabilità

CAMPOBELLO - Tutto le forze politiche in campo hanno grosse difficoltà a designare e a trovare spartiti per alcune posizioni e obiettivi. I lavori fatti nell'ultimo mese hanno fatto sì che si sia creata una situazione di stallo. Il progetto è stato approvato dal Consiglio comunale della Città di Marsala. Il piano regolatore del porto, che si è attivato nel mese di giugno, è stato approvato dal Consiglio comunale della Città di Marsala.

lanciate. I partiti del centro-sinistra cercano l'unità. In prima fila c'è il Pci, che sembra voler fare la loro candidatura su Mangiaracina, visto che nella coalizione erano già presenti Pci, Sile, Dc, eccetera. Le contrattazioni, dovute alla presenza del Ccd, stanno venendo fuori. Il voto è incerto. Il Ccd avrebbe difficoltà a rimanere nella coalizione con le Sinistre e la Sinistra del centro. Il Ccd potrebbe essere il solo partito del Ccd nel centro-sinistra. Anche dal fronte di destra i lavori sembrano incerti, ma tutti d'accordo, dopo qualche mese, si attende che il centro-sinistra si unisca al centro-destra. Anche gli esponenti del Dc, che si sono divisi, stanno cercando di trovare un terreno comune. In attesa di una designazione, si attende che il centro-sinistra si unisca al centro-destra. Anche gli esponenti del Dc, che si sono divisi, stanno cercando di trovare un terreno comune.

Caterina Mangiaracina

POGGIOREALE - Presentata in Consiglio la relazione semestrale

Economia, edilizia e servizi il «già fatto» di Pietro Vella

POGGIOREALE - È stato presentato in Consiglio comunale la relazione semestrale dell'amministrazione comunale. Il sindaco Pietro Vella ha presentato la relazione semestrale dell'amministrazione comunale. Il sindaco Pietro Vella ha presentato la relazione semestrale dell'amministrazione comunale.

Il sindaco Pietro Vella ha presentato la relazione semestrale dell'amministrazione comunale. Il sindaco Pietro Vella ha presentato la relazione semestrale dell'amministrazione comunale.

L'inchiesta su cablaggio e lavoro nero

La Procura conferma l'isolamento per Patti

CASTELVETRANO - Giovanni Patti, il titolare della Cable Suez, l'azienda coinvolta nell'inchiesta della Guardia di Finanza per frode fiscale, utilizzo di fatture per operazioni in tutto o in parte inesistenti e falso in bilancio, rimarrà ancora in isolamento al carcere di Marsala dove è stato rinchiuso il 17 ottobre, il giorno del suo arresto. Il pm, infatti, ieri ha respinto l'istanza del suo legale, avv. Franco Messina, che aveva richiesto per il suo assistito l'ammissione alla vita in comune con gli altri detenuti e in particolare un colloquio con i familiari. Anche quest'ultimo è stato negato, secondo il legale in modo davvero inespugnabile. Intanto, stamattina il Gp Marco Airola dovrà rendere nota la sua decisione in merito alla richiesta, avanzata sempre da Messina, per la scarcerazione di Patti. Per lunedì, invece, è atteso il responso del Tribunale della Libertà a cui il legale si è appellato sia per Giovanni Patti che per Onofrio Giorgi, un altro dei sei arrestati. Di questi uno, Giovanni Sparacia, era stato subito ammesso agli arresti domiciliari, concessi, il 21 ottobre, anche a Calisto Tanzi, cognato di Patti. In carcere, oltre a Patti, restano ancora Gaspare Insalata e il commercialista Michele Alagna.

SPETTACOLI

Nasce il «Piccolo Teatro» dei giovani di Castelvetro

CASTELVETRANO - Per anni si sono fatti in questi anni a colpi di rappresentazioni teatrali, ora hanno costituito una struttura più solida che per i fratelli di Castelvetro. Il piccolo teatro dei giovani di Castelvetro è nato. Il progetto è stato approvato dal Consiglio comunale della Città di Marsala. Il piano regolatore del porto, che si è attivato nel mese di giugno, è stato approvato dal Consiglio comunale della Città di Marsala.

SOCIETÀ & CULTURA

A Mazara gli artisti «impacchettatori» Christo e Jeanne Claude

ospite dell'Istituto regionale d'arte la coppia franco-americana ha risposto alle domande degli studenti

MAZARA - L'artista Christo è in città, ospite dell'Istituto regionale d'arte. La coppia franco-americana ha risposto alle domande degli studenti. L'artista Christo è in città, ospite dell'Istituto regionale d'arte. La coppia franco-americana ha risposto alle domande degli studenti.

Christo e Jeanne Claude sono due artisti che lavorano insieme. Hanno realizzato opere di grande scala in tutto il mondo. La loro opera più recente è la copertura del Ponte Neuf a Parigi. Hanno risposto alle domande degli studenti dell'Istituto regionale d'arte di Mazara.

Christo e Jeanne Claude sono due artisti che lavorano insieme. Hanno realizzato opere di grande scala in tutto il mondo. La loro opera più recente è la copertura del Ponte Neuf a Parigi. Hanno risposto alle domande degli studenti dell'Istituto regionale d'arte di Mazara.



Gli artisti francoamericani Christo e Jeanne Claude

STORIE E MEMORIE

8. Fatti di Sicilia

in breve

CATANIA

Ambiente: saranno demoliti i pilastri di un viadotto incompleto



Saranno demoliti lunedì prossimo, con esplosivo alla griglia, i tre pilastri di un viadotto incompleto nel catanese, sulla strada da Rauluzzo a Santa Domenica Vittoria, che doveva attraversare il fiume Alcantara. Lo rende noto la Soprintendenza ai Beni culturali di Catania, sottolineando che «è la prima volta che in Sicilia, e probabilmente anche in Italia, si rimuove un'opera pubblica per il danno che reca al paesaggio».

FORNAZZO

Terremoto sull'Etna (magnitudo 2,8) paura, ma nessun danno

Scossa di terremoto ieri pomeriggio sull'Etna: alle 16.56 la terra è tremata a Fornazzo, piccolo centro sul versante orientale del vulcano. La scossa, di magnitudo 2,8, è stata avvertita dalla popolazione; paura, ma nessun danno. I sensori della sezione catanese dell'Istituto nazionale di geofisica e vulcanologia (Ingv) poco dopo hanno registrato altre due piccole scosse. Il epicentro è stato localizzato a una profondità di 2 km sotto il livello del mare.

TERMINI IMERESE

Nel Comasco giovane siciliano arrestato per estorsione

I carabinieri della compagnia di Termini Imerese, in collaborazione con i colleghi di Cantù, hanno arrestato a Guazzone, nel comasco, Felice Marchese, 24 anni, originario di Termini Imerese. Il giovane era ricercato da un mese perché deve scontare una condanna a due anni e cinque mesi per estorsione. La pena è diventata definitiva. Marchese si nascondeva nell'abitazione di una persona che è stata denunciata per favoreggiamento.

PALERMO

Napolitano fermato dalla poltrada con cinque chili di cocaina in auto

Vincenzo Mariano, 46 anni, originario di Marano di Napoli, che viaggiava su una Peugeot 206, è stato fermato dalla polizia stradale nei pressi dello svincolo di Termini Imerese lungo l'autostrada Palermo-Catania. Nella sua automobile, sono stati trovati 5 chili di cocaina pura. La droga, cinque involucri di un chilo ciascuno, erano nascosti nel pannello laterale dello sportello dell'automobile.

PADRE VIOLENTO A MARSALA

Accoglie a coltellate il figlio appena uscito dal carcere

MARSALA, sfilò il filo della vita e si fece la faglia. L'eri cinque tremende coltellate. Quattro fendenti hanno raggiunto ventre e schiena, l'ultimo un bruciato. A scagliarsi contro il figlio, il 35enne pregiudicato Michele Circo, uicrop da poche ore dal carcere, è stato il padre, un pensionato di 63 anni, Giuseppe Circo, che abita in una vecchia palazzina popolata di via Circovallazione, alla periferia est della città. Erano le 23 e in quel momento, chissà, probabilmente anche l'afa aveva contribuito a far perdere ai due contendenti il controllo dei nervi. Ad avvertire i carabinieri, che non più di mezz'ora prima avevano già sedato una prima lite scoppata tra padre e figlio, è stata una telefonata anonima («Urete, qua si stanno ammazzando...»). Arrivati sul posto dalla vicina caserma di via Mazara, i militari del nucleo operativo radiomobile, coordinati dal tenente Antonio Tarallo, hanno trovato Michele Circo il-

verso a terra in un lago di sangue. Sono i militari a prestargli i primi soccorsi. Nel frattempo viene allertato il 118 e un'ambulanza, a sirene spiegate, lo trasporta al Pronto soccorso dell'ospedale San Biagio. Qui, al pregiudicato vengono suturate le ferite. Poi, il trasferimento nel reparto di Medicina, dove ieri i medici hanno giudicato l'accogliato «morto in pericolo di vita».

ANTONIO PIZZO

ANZIANA A MILAZZO

Aggredita in casa e rapinata da tre extracomunitari

MILAZZO. Una donna di 72 anni sorpresa nella propria abitazione da alcuni giovani, è stata bastonata, legata e quindi rapinata. E' accaduto a notte fonda a Bastione. La poverina fuoriesce dalla Piana di Milazzo nel fiume Due Torri, una zona non proprio isolata. I carabinieri della Compagnia di Milazzo, che agiscono sotto le direttive del Cap. Andrea Goudon, hanno potuto ricostruire la vicenda attraverso il racconto della vittima.

La donna è stata aggredita e rapinata da tre extracomunitari. I due sono stati rinvenuti tra le parti del corpo e ferite e costruzioni in varie parti del corpo; poi dopo averla imbavagliata e legata l'hanno trasportata in uno sgabuzzino per poter "lavorare" in tutta tranquillità. I ladri hanno rovistato ogni cosa spostando denaro contante (valutato intorno agli 800 euro), un libretto di risparmio e il libretto di pensione oltre a piccoli oggetti d'oro.

LINO SCAMPITELLI

«Da 23 anni aspetto la verità»

ANNIVERSARIO DI USTICA. Scrive a Ciampi il padre di una bambina morta nel disastro aereo

PALERMO. «Ventitré anni fa ho perso la mia bambina di 11 anni nella strage aerea di Ustica e per tutto questo tempo ho atteso inutilmente di conoscere la verità. Oggi, nell'anniversario di questa tragedia, la chiedo a Lei, Signor Presidente. E' il messaggio che Roberto Superchi, genitore di Giuliana, lancia da Palermo al presidente della Repubblica: Ciampi, per chiedere luce sul drammatico episodio».

«Presidente, Lei che ha e ama i bambini capirà il mio stato d'animo, nel chiedere, nuovamente, dopo averlo fatto innumerevoli volte in questi 23 anni, di conoscesse la verità sulla morte di mia figlia e degli altri 80 passeggeri nella sciagura dell'aereo Itavia, finito in mare dopo una esplosione, nei pressi dell'isola di Ustica».

Superchi ricorda di aver chiesto l'intervento di tutti i presidenti del Consiglio e della Repubblica, che si sono succeduti in questi anni, ma senza esito. Lo ha fatto anche sollecitando un intervento di Papa Giovanni Paolo II. Alla sua iniziativa «50 lire per la verità», poi diventata un libro di ricordanza, qualche anno fa aveva risposto con la propria solidarietà, oltre un milione e mezzo di persone, non solo italiani.

«Tutto questo - afferma Superchi, romagnolo che oggi vive a Palermo - non è servito a nulla. Assieme a tutti gli italiani siamo ancora aspettando di conoscere cosa realmente avvenne 23 anni fa. Come facciamo a credere nello Stato? Grazie Signor Presidente, un saluto da Palermo».

A 23 anni dalla strage di Ustica, il presidente della Regione Emilia-Romagna Vasco Errani ha inviato un messaggio alla senatrice Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione parenti delle vittime della strage in cui persero la vita 81 persone. «Desidero trasmetterle - scrive Errani - la ferma determinazione, mia personale e della Regione Emilia-Romagna, a lavorare perché si affermino finalmente la verità e la giustizia sulla tragedia del volo Itavia da Bologna a Palermo. Per questo siamo al fianco dell'Associazione parenti delle vittime con un sentimento di solidarietà e con la condivisione piena degli obiettivi che perseguite».

«Inoltre - prosegue - ribadisco l'impegno della Regione per coltivare la memoria, in particolare tra i giovani e gli studenti di Bologna e dell'Emilia-Romagna e il senso profondo del legame fra i valori della democrazia, della libertà e della giustizia».

INTERVENTI REPRESSIVI DEI NAS

Troppi fumatori negli ospedali

PALERMO. Guerra senza quartiere contro i fumatori incalliti che non rispettano i divieti e vengono pizzicati con la sigaretta in bocca. I tre comandi provinciali carabinieri dei Nas hanno respinto i dati relativi ai controlli effettuati nei locali pubblici e esercizi (bar e ristoranti) dove il divieto non è ancora operativo nel primo semestre a Palermo, Catania e Ragusa. Sono state effettuate complessivamente 384 ispezioni e contestate 73 infrazioni.

Di queste 57 riguardano l'infrazione al divieto di fumare nei luoghi dove non è consentito dalla legge mentre 16 riguardano i responsabili di locali che non hanno fatto osservare le disposizioni di legge o non hanno esposto i cartelli antitumo. Le ispezioni sono state compiute in ospedali e case di cura private (10%), sale di attesa di aeroporti e porti (31), sale corsi (45), musei (14) e uffici postali (10%).

Tuttavia la legge che prevede il divieto di fumo in

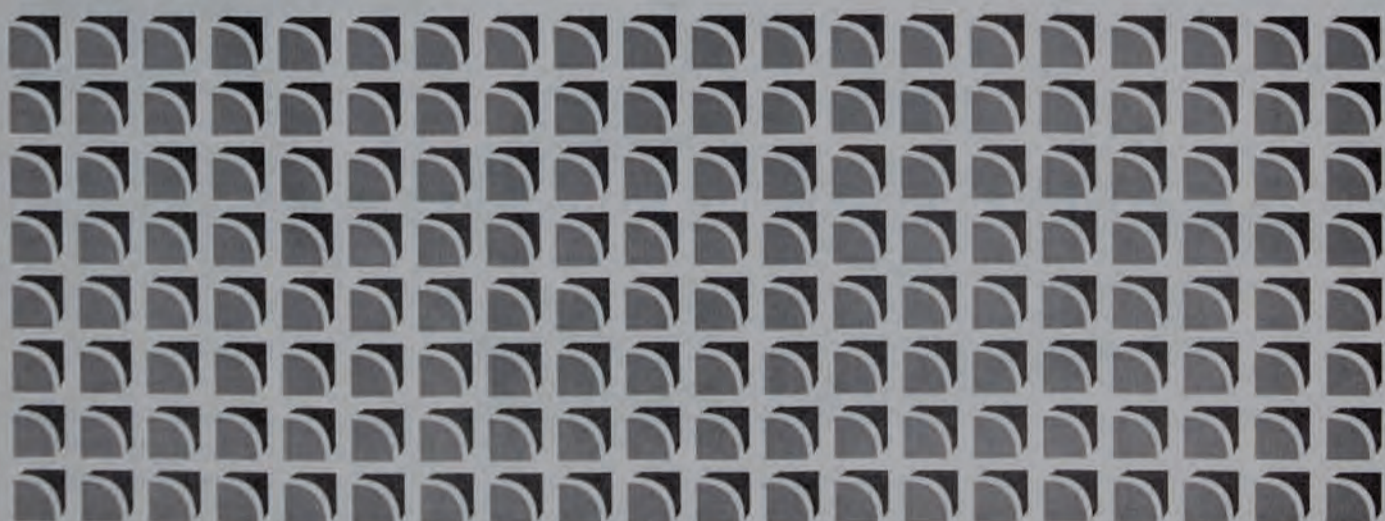


IL NASTRO NICHIA INDICA UN CARTELLO DI DIVIETO

tutti i locali pubblici entrerà in vigore nei primi mesi del prossimo anno. Dopo che il Ministero della Salute avrà emanato il regolamento di attuazione. Entro il 2004, inoltre, tutti i locali pubblici e dunque anche bar e ristoranti, dovranno apporre apposite zone per i fumatori. Alle Regioni è demandato il compito di individuare i responsabili che dovranno far rispettare la legge.

ANTONIO FIASCONARO

Liquigas è l'azienda leader in Italia per la distribuzione del GPL. O ovunque voi siate, l'energia del GPL arriva da voi. Grazie al contatore, con Liquigas avete la certezza di non restare mai senza gas: quando serve, Liquigas è già lì e, in base ai vostri consumi, provvede al rifornimento del vostro serbatoio prima che entri in riserva. E voi pagherete il dovuto con agevoli rate mensili calcolate sui vostri consumi effettivi: comodo e pratico come il gas di città, anche se ne siete lontani.



Liquigas. Dove serve, arriva. Quando serve è già arrivato.

Per gli indirizzi e informazioni: www.liquigas.com - 800.290798 (1)



LA SICILIA

Trapani

PER LA VOSTRA PUBBLICITÀ SU
LA SICILIA
RIVOLGETEVI A
publikompass
Via XIX Gennaio, 31 - TRAPANI
Tel. 0923/41081 - Fax 0923/48027
Piazza Piemonte Lombardo, 24 - MARSALA
Tel. Fax 0923/303432

PER LA VOSTRA PUBBLICITÀ SU
LA SICILIA
RIVOLGETEVI A
publikompass
Via XIX Gennaio, 31 - TRAPANI
Tel. 0923/41081 - Fax 0923/48027
Piazza Piemonte Lombardo, 24 - MARSALA
Tel. Fax 0923/303432

Redazione via Giardini, 10 - tel. 0923 28304 trapani@lasicilia.it

E provincia

giovedì 24 giugno 2004

MODELLISMO. Recuperata la pista in piazzale Ilio

I soci dell'Associazione Hobby Art hanno avuto in gestione dal Comune l'area che si trova in Piazzale Ilio, l'hanno ripulita e trasformata in pista per le gare di modellismo.

41

CALCIO. Il Salemi non cede pensa al rilancio

Stasera alle 21 in Comune il presidente del Salemi calcio Pietro Lombardino incontrerà gli amministratori comunali. Solo una provocazione quella di voler cedere la società al Mazara.

41

PUGILATO. In attesa del match Barone-Roselia

Si terranno oggi le operazioni di peso in vista dell'incontro valido per il campionato intercontinentale Ibf dei pesi medi tra l'italiano Barone e il francese Roselia.

41

MARSALA. Scoperte false fatture: arrestati gli imprenditori Francesco e Giovanni Sorrentino Ue, una truffa da 7 milioni

MANLIO VIOLA

PALERMO. Avrebbero ottenuto contributi statali e comunitari per quasi 7 milioni di euro, attraverso un sofisticato gioco di fatture false, attivando l'acquisto di apparecchiature mediche. In realtà si trattava di una procelletta attività di tutti dei componenti della famiglia e la costruzione di capannoni, realizzati sempre da una società del padre del richiedente il finanziamento. Il tutto avallato anche dalla compagnia di un funzionario dell'ufficio ministeriale delle entrate di Marsala e di un commercialista già involucrato in una frode analoga avvenuta a Mazara del Vallo. Con queste accuse sono finiti agli arresti domiciliari a Marsala Francesco e Giovanni Sorrentino padre e figlio rispettivamente di 60 e 30 anni mentre sono sospeso le due loro società la «Matpack srs» e la «Calmas», la denuncia a piede libero è invece scattata per la moglie di Francesco e madre di Giovanni Sorrentino, Maria Pia Lombardo, impiegata dell'ufficio delle entrate di Marsala e per il commercialista Ernesto Candia. Gli accertamenti sono stati eseguiti dalla Guardia di Finanza del nucleo regionale repubblicano Todi e della sottosezione locale diretta dalla procura di Marsala.



FRANCESCO SORRENTINO



GIOVANNI SORRENTINO



L'AZIENDA DI MARSALA SEQUESTRATA A CONCLUSIONE DELLE INDAGINI DELLA GUARDIA DI FINANZA

888,92 di investimenti all'empresariato nel triangolo tra i due aviano, poi, gonfiato e preventivo e falsificato le fatture relative alla compravendita dei capannoni ed alla acquisto delle apparecchiature. La ricostruzione dei rapporti è stata effettuata dall'impresa edile di Francesco Sorrentino che si sarebbe in parte avvalso di una propria impresa in seguito fallita, e a fronte di altri dati, l'elenco delle altre fatture che nel tempo avevano creato false fatture fissa nei confronti dell'Ulra, è lunga una pagina e mezza. A tutela dei contribuenti onesti ed illecitamente pericoli la procura ha ottenuto il sequestro delle due imprese per un valore superiore ai 10 milioni di euro. Attualmente l'attività continua sotto il controllo del giudice giudiziario anche per garantire il lavoro ai 10 impiegati.

La richiesta di arresto da parte dei pm riguarda tutti i quattro indagati accusati di associazione per delinquere, ma il ga ha accolto soltanto l'arresto per i due Sorrentino, in particolare gli ultimi accolti a carico dell'impiegata dell'ufficio delle entrate Maria Pia Lombardo, sarebbero sufficienti, secondo l'accusa, a ritenere responsabile anche di rivelazione di notizie confidenziali all'Ulra, ma quanto aspetta non è stato ritenuto estremamente grave dal giudice. Il sistema utilizzato per perpetrare la truffa era semplice quanto efficace. Francesco Sorrentino, già involucrato talora aveva intestato le due società al figlio Giovanni il quale aveva continuato le richieste di finanziamento con la legge

All'interno

Sono scippatori, due minori finiscono in comunità

Si riunisce il gip del Tribunale dei Minorenni, nei carabinieri hanno arrestato due trapanesi di 16 anni, accusati dalla Procura di furti con destrezza. I due farebbero parte di una gang che ha compiuto scippi e furti a raffica dallo scorso settembre. In corso di identificazione sono altri 4 appartenenti a quest'ultima banda.

Giacalone 38



Scippatori arrestati da carabinieri

Provincia

Mazara: il commissario di Forza Italia decide le espulsioni

Vigilia agitata per il ballottaggio. Il commissario provinciale di Forza Italia, il sen. Mario Ferrara stoppa il dibattito interno suscitando nella lista dei sostenitori il consigliere municipale Baldo Ferro e la truppa al seguito, tra cui il responsabile degli Enti Locali Salvatore Guccardi. L'ex assessore Giuseppe Candolfo e il candidato al consiglio Domenico Caramitara, «colpevoli di ritenersi liberi da ogni indicazione di voto in virtù del fatto che il partito non ha siglato appuntamenti».

Ippolito 39

PER CHI VIAGGIA Aerei, treni, autolinee - in penultima pagina

FIAMME AL COMUNE DI ALCAMO Centrosinistra «Maggiore attenzione»



Ad Alcamo, Orlando, l'ex ministro Carlini, Cocchi, Dadda e Orti del Ds, l'ex presidente della Regione Cuzzani, l'ex sindaco di Terracina Mela, il presidente del Varesi Furlanò, il presidente Ugozzini, l'ex sindaco di Terracina Mela, il presidente del Varesi Furlanò, il presidente Ugozzini, l'ex sindaco di Terracina Mela.

SERVIZIO A 41 35

MARSALA. Nel silenzio della legge, il Pm Mosca ha dovuto sequestrare la pratica all'Ufficio Iva «Con uno stratagemma bloccato il rimborso»



IL PROCURATORE SCITTO IN CONFERENZA STAMPA

PALERMO. Oltre ai danni alle casse dello Stato gli indagati stavano tentando anche la truffa. Avevano già esaurito la pratica per la richiesta del rimborso Iva sulla base delle stesse false fatture utilizzate per ottenere il contributo. La Matpack aveva già intascato questo milione mentre era in corso la procedura per un analogo provvedimento del valore di circa un milione di euro. In quale momento dovesse dallo Stato alla GDM.

Per bloccare l'indagata erogazione il Pm mosca Andrea Mosca ha dovuto sequestrare la pratica presso l'Ufficio Iva. Che perché il rimborso è stato già pagato, ma il sequestro non è sufficiente a bloccare la procedura di rimborso. L'allarme in questo senso lo fornì lo stesso magistrato: «I due indagati avevano avviato il

rimborso fiscale. In questo modo stesso è possibile risalire alle fatture che sono all'origine della richiesta di rimborso. Per poter bloccare tale procedura amministrativa la legge prevede che debba essere il titolare a segnalare all'Ufficio Iva il fatto che si vuole ad impugnare i documenti del primo. Il condono fiscale nasce così l'Ufficio di impugnano le cause dello Stato, ma se fatto impugna la causa di rimborso in cui sono coinvolti i due indagati. In questo modo stesso è possibile risalire alle fatture che sono all'origine della richiesta di rimborso. Per poter bloccare tale procedura amministrativa la legge prevede che debba essere il titolare a segnalare all'Ufficio Iva il fatto che si vuole ad impugnare i documenti del primo. Il condono fiscale nasce così l'Ufficio di impugnano le cause dello Stato, ma se fatto impugna la causa di rimborso in cui sono coinvolti i due indagati. In questo modo stesso è possibile risalire alle fatture che sono all'origine della richiesta di rimborso. Per poter bloccare tale procedura amministrativa la legge prevede che debba essere il titolare a segnalare all'Ufficio Iva il fatto che si vuole ad impugnare i documenti del primo. Il condono fiscale nasce così l'Ufficio di impugnano le cause dello Stato, ma se fatto impugna la causa di rimborso in cui sono coinvolti i due indagati.

M. V.

CASTELVETRANO: UN CORTEO IN RICORDO DELLE CINQUE VITTIME Strage di Ustica, «vogliamo sapere la verità»

CASTELVETRANO. Una città dalla memoria corta e solida forse a parole ma non nei fatti. Questa si è rivelata Castelvetroano martedì pomeriggio quando al corteo organizzato, per la prima volta dal 27 giugno 1980, dall'Associazione delle vittime della strage di Ustica e dal Comune, si sono presentate meno di 150 persone. L'iniziativa, voluta dalle famiglie Lupo e Diolato per ricordare i loro cinque cari morti, con altre 76 persone, sul volo del Tce 9 dell'Itavia diretto da Bologna a Punta Raisi, fu partito da davanti al Municipio. Attorno ai congiunti delle sorelle Francesca e Giuseppina Lupo e dei tre bambini di quest'ultima, Enzo, Antonella e Giuseppe Diolato si sono stretti anche vari rappresentanti di enti locali.

«Vogliamo la verità sulla strage di Ustica. È il nostro diritto» sono ritornati a chiedere Enzo e Bartolomeo Lupo, che aprivano il corteo stringendo tra le mani un cartello. Accanto a loro il cognato, Pasquale Diolato, marito di Giovanna e padre dei tre bimbi e il fratello di Giovanni Norriro, l'unica vittima campobellese della strage. A seguire i politici: il sen. Giuseppe Bongiorno, il sindaco Gianni Pompeo, i colleghi di Poggionale, Pietro Vella e di Salaparuta, Rosario Drago e, in sostituzione dei sindaci, gli assessori Ugozzini, Di Campobello, Domenico De Gemma, di Partanna, Leonardo Cataldo, di Giubiana e Ninni Barbera, di Erice.

«Anche se ha detto il sen. Bongiorno - cerco la verità politica su quanto accaduto. Lo scandalo vero è che a distanza di tanti anni non ci sia ancora alcun colpevole. Andando avanti così è inevitabile che la gente perda fiducia nella giustizia. Abbiamo diritto - gli ha fatto eco Ninni Barbera - di sapere cosa è accaduto nel nostro spazio aereo e vogliamo conoscere i nomi dei colpevoli della strage. «Oggi - ha ribattito l'ave, Franco Messina, legale di parte civile per la famiglia Lupo - abbiamo bisogno della verità politica».



IL CORTEO PER LE VITTIME DEL CENTRO STORICO CON LA TESTA FAMILIARE DELLE VITTIME DELLA STRAGE DI USTICA

in breve

SANTA NINFA

Spento dalla forestale incendio doloso nell'area di Racabarbano



In un'ora è mezza gli uomini della forestale sono riusciti ad avere ragione di un incendio di origine dolosa, avvistato ieri nella zona di Racabarbano. Ad intervenire è stato il distaccamento di Castelvetrano...

CAMPOBELLO

Finanziati i lavori per due campi da tennis

V.A.S. L'Assessorato regionale al Turismo ha assegnato al Comune un finanziamento di 220 mila euro per il primo stralcio di completamento degli impianti di due campi da tennis...

ALCAMO

Peronospora nei vigneti, chiesto lo stato di calamità

In una lettera inviata all'Ispettorato provinciale all'Agricoltura il sindaco Scala chiede di attivare le procedure per la delimitazione e il riconoscimento dello stato di calamità naturale del territorio.

MAZARA

In luglio una mostra itinerante

Farà tappa in città e lì seguirà la manifestazione itinerante «Icone: arte contemporanea e archeologia»...

ALCAMO

Donne a scuola d'impresa

Si è svolto al centro congressi Marconi il seminario finale del corso per «Esperta Customer Service e Marketing Operativo Icr»...

PACECO

Consiglio comunale sul Prg

Convocato per il 19 luglio alle 19.30 il consiglio comunale. All'ordine del giorno la presa in atto degli elaborati del piano regolatore...

MAZARA

Parcheggio in via Dalla Chiesa

Partono all'inizio di luglio i lavori per un parcheggio da 200 posti in via Dalla Chiesa nel quartiere est della città. Dopo la rinuncia della ditta che aveva vinto la prima gara...

MAZARA

Dal 1° luglio collegamento Mazara - Pantelleria

Partecipato al primo luglio l'inizio del collegamento marittimo Mazara - Pantelleria della Siremar. Il collegamento dovrà iniziare nel 1994. L'agenzia Medmare è a disposizione per fornire assistenza ai viaggiatori.

ENOLOGIA

Riconoscimento per la Cantina Sociale Trapani. La Cantina Sociale di Trapani ha avuto assegnato il Trofeo Prestige al Grand Concurs des vins du monde les citadelles du vin per il vino Forti Terre di Sicilia Chardonnay 2002...

DOMANI FARÀ TAPPA A CASTELLAMMARE

Goletta Verde alle prese con l'inquinamento del Golfo

CASTELLAMMARE. Domani Goletta Verde sfiorerà il porticciolo turistico e gli amministrativi stremati.

Il pesantissimo non è infatti del migliore. Nelle scorse settimane, infatti, si era aperta una falla nella conduttura fognaria che scarica a 300 metri dal molo di punta, annullando di fatto la funzione di filtraggio del percolato a mare. Questo ha provocato un pesante inquinamento che ha invaso la costa orientale di Castellammare...

La Capitaneria di Porto ha vietato la balneazione dal porto a Cala Bianca e non è escluso che altre zone saranno presto interessate da nuovi divieti. Dunque il responso che emetterà l'organismo non sarà confortante.

Per il terzo anno consecutivo Goletta Verde, impegnata nel monitoraggio sulla qualità delle acque di balneazione delle coste italiane...

La manifestazione, organizzata dalla Marina Club Pescepoli di Castellammare, ha previsto l'intervento di una squadra di subacquei che ha fatto scendere la secca da reti abbandonate e rifiuti di ogni genere da anni stralciati. Una falla che si è aperta nella tubazione che scarica a 300 metri dal molo e in mare aperto.

L'arrivo di Goletta Verde è stato anticipato da una serie di polemiche proprio sullo stato di salute delle acque del porto. Pesanti sono state le critiche che il sindaco Mercurio e il sindaco aggiunto hanno rivolto all'amministrazione comunale...

L'assessore comunale all'Ambiente, Salvatore Lanza, ha risposto che va trattato di un incidente causato dalle reti abbandonate. Una ditta privata specializzata ha replicato alle polemiche l'amministratore - sta già lavorando per riparare il guasto. Abbiamo per questo programmato un intervento straordinario di 30 mila euro.



ENZO DI PASQUALE

GOLETTA VERDE DOMANI SARÀ A CASTELLAMMARE DEL GOLFO

Ustica, strage in cerca di verità

CASTELVETRANO. Commemorare, con la senatrice Bonfietti, le 81 vittime del DC9 abbattuto nel 1980

MARGHERITA LEGGIO

CASTELVETRANO. Un abbraccio commovente, lontano dalle telecamere e senza la necessità di dire troppe parole...

Intervene presso i paesi alleati e la Libia, Bartolomeo Lupu, in nome dell'Associazione dei parenti delle vittime, ha letto un documento che sarà sottoposto all'attenzione dei sindaci della provincia di Trapani...



La strada intitolata alla strage di Ustica e i parenti dei castelvetranesi morti nella tragedia

La sua commovente Daria Bonfietti ha trascorso a tutta la platea del teatro selinus, raccontando di suo fratello Alberto che aveva 37 anni e si era imbarcato su quel DC9 per raggiungere la sua bambina...

Durante il convegno «I cieli sopra Ustica» la senatrice d'ispirazione ha ripercorso le fasi del decesso e delle mezzogiornate sulla strage in cui persero la vita 81 innocenti.

Al governo, l'unico organo deputato a far luce sulla strage - ha detto il sindaco Gianni Pompeo al convegno moderato da Giacomo Bonaguidi - chiederemo di conoscere la verità.

PARTANNA

No alla tassa per i luoghi pubblici

PARTANNA. Il pagamento della tassa sull'occupazione del suolo pubblico da parte di bar, paninote, pizzerie che hanno collocato tavolini e sedie nelle zone più frequentate del paese è stato tra i punti all'ordine del giorno nei discussi della seduta di qualche Consiglio.

come è già avvenuto con la proposta di riduzione del gettito di presenza di qualche mese fa ed ormai dimenticata.

Ora interviene sulla questione il consigliere dell'Ulivo per Partanna, Giuseppe Genco, che è contrario al pagamento della Tosap ma vuole che se ne discuta nel consenso civico affinché siano chiare le posizioni di ciascuno.

«Se ora lo devono fare», dice Genco «si potrebbe pensare che l'incremento di allora sia in qualche modo collegata con le elezioni comunali, appena eleggiamo» Antonino Boncompagni

ISTITUTO ALBERGHIERO DI CASTELVETRANO

I docenti scrivono a Ciampi «Il Csa di Trapani viola la legge»

CASTELVETRANO. Chiedono il ripristino dell'organico di diritto secondo le norme vigenti e denunciando la violazione dei decreti emanati la fuorizzazione delle prime classi in presenza di alcuni docenti, gli 82 ripetenti sostituiti - tra docenti e personale Ata - dell'Alberghieri che hanno invariato una lettera, tra gli altri, ai presidenti della Repubblica e del Consiglio e al ministro della Pubblica Istruzione.

«I decreti», spiega Giuseppe La Placa, segretario provinciale della Cgil-Sicilia - prevedono che, di norma, le prime classi siano costituite da 25 allievi e che quelle con alunni con handicap non superino il numero di 25, con la possibilità di ridurre fino a 20 in base ad alcune variabili relative al grado di handicap dell'alunno. Inoltre, più di un alunno disabile nella stessa classe può essere inserito in presenza di handicap lieve.

In due classi dell'Alberghieri, invece, per l'anno scolastico 2003/04, al Castello c'erano, fatto discutibile e moralmente inaccettabile, due alunni con handicap.

Il dirigente scolastico dell'Alberghieri, in considerazione di 220 nuove iscrizioni, compresi dieci disabili, aveva chiesto il 10 marzo scorso, la situazione di 29 prime classi e aveva ricevuto, che si giorni dopo, conferma da parte del Csa di Trapani, che a maggio, però, su indicazione del direttore regionale, ne ha soppresso una. Una decisione - secondo La Placa - illegittima e ingiustificata, soprattutto perché gli alunni nei licei non utilizzano anche oggi e attrezzature personalizzate per la loro mobilità.

MARGHERITA LEGGIO

CASTELVETRANO: ELETTO IL COORDINATORE

La strategia di Nuova Sicilia passa dal dialogo politico

CASTELVETRANO. Lo sviluppo di una nuova strategia politica di alto profilo, l'elaborazione di un progetto territoriale di promozione europea e il rilancio del dialogo politico, sono solo alcuni degli otto punti essenziali su cui il nuovo coordinatore di Nuova Sicilia, Giuseppe Camporeale, eletto all'unanimità, intende impostare la sua azione.

La nuova strategia è stata illustrata durante l'assemblea comunale del partito che ha fatto registrare l'adesione degli organi direttivi. Vice di Camporeale è stato eletto Simone Mistretta, mentre coordinatore amministrativo è Mario Lipari.

Il presidente, per acclamazione, è stato eletto Lino Messina che ha confermato il massimo impegno perché Nuova Sicilia possa proseguire i successi finora conseguiti ed affermarsi nel panorama politico regionale, come la forza di più incisiva e impegnata.

«Membri di diritto del comitato direttivo sono: Giovanni Lo Scuto, responsabile di collegio; Enzo Chiofalo, responsabile del consiglio provinciale; Giuseppe Errante, Fabrizio e Francesco Bonaguidi, consiglieri comunali; Anna Antonina Cuffaro è responsabile del coordinamento femminile; Battista Quinci è coordinatore cittadino del movimento giovanile; Tommaso Bertolino è componente del consiglio di amministrazione dell'Ulivo di Trapani; Enzo Cuda è addetto ai servizi informativi ed Elia Ferraro è addetto stampa; inoltre, sono state istituite diverse commissioni tecniche e di studio».

M.L.

ERICE: MANIFESTAZIONE ENOGASTRONOMICA

«Dolcemente Erice», tra etica e piacere

ERICE. «Un鬼神 percorso tra i sapori ed i sensi di Erice. Questa base include tutte le sensazioni di «Dolcemente Erice», la manifestazione enogastronomica organizzata dall'amministrazione in collaborazione con «Slow Food» e l'Associazione Amici Erice. Una due giorni che ha preso il via ieri mattina nell'ex chiesa di San Giovanni con un convegno che ha avuto come tema la biodiversità. Una serie di iniziative di animazione il presidente internazionale di Slow Food, Carlo Petrini.

«L'associazione», ha detto - propone a livello mondiale il cambio tra etica e piacere. La biodiversità di un prodotto va tutelata perché in caso contrario si rischia di venire ad un patto improprio genetico unico ed irripetibile, ma anche al sapore di un territorio, con una tecnica di coltivazione o di allevamento, ad una tradizione. Ogni dell'epoca della globalizzazione, si rischia di scendere nell'omologazione dei prodotti e dell'agricoltura industriale. Non siamo invece per una globalizzazione sterminata che non faccia alla qualità ed ai gusti di un prodotto tradizionale».

Ed è stato proprio Carlo Petrini a proporre Erice quale sede di questa manifestazione. Il presidente di Slow Food ha definito la cittadina della terra e cultura della superiorità alimentare, come punto di riferimento per uno studio della gastronomia dalle nostre terre sicche di sapori e cultura. Lo studio potrebbe essere avviato con l'intervento della Scienze Gastronomiche di Pollenzo e Cuneo, della quale Petrini è il responsabile, in tempo relativamente breve. Un progetto che è stato accolto con entusiasmo dal sindaco Sergio «Giacca» il un momento importante. Sono convinto - ha detto Jacca - che i prodotti hanno le potenzialità per diventare volani di sviluppo e di crescita economica».



MICHELE CALTAGIRONE

MANIFESTAZIONE ENOGASTRONOMICA A ERICE

1988

L'Ora, 6-7 maggio 1988
La tragedia di Ustica. Tutte le ipotesi (con qualche novità)

La Sicilia, 12 maggio 1988
Disastro di Ustica: c'è chi «vide tutto» e ora la magistratura lo sta cercando

L'Ora, 12 maggio 1988
Inchiesta a Marsala sull'aviere anonimo

La Sicilia, 1 giugno 1988
A una svolta il giallo di Ustica

L'Ora, 5 novembre 1988
Marsala: si contraddicono gli avieri interrogati

La Repubblica, 5 novembre 1988
I militari "non ricordano" e a Marsala resta aperto il "giallo del radar"

1999

Giornale di Sicilia, 1 settembre 1999
Ustica, chiusa l'inchiesta «Ci fu guerra nei cieli»

La Repubblica, 1 settembre 1999
"Ustica, un atto di guerra". Alla sbarra dieci generali

Gazzetta del Sud, 2 settembre 1999
Nessun colpevole, ma paghi chi ha depistato

La Repubblica, 2 settembre 1999
"Ora la Nato dica tutto"

La Repubblica, 2 settembre 1999
Il giudice e il muro di gomma "I colpevoli? Sono all'estero"

La Repubblica, 3 settembre 1999
Il governo: tutta la verità

2011

Gazzetta del Sud, 13 settembre 2011
Ustica, i ministeri paghino 100 mln

La Repubblica, 13 settembre 2011
Ustica, i ministeri condannati a risarcire

La Sicilia, 13 settembre 2011
«Occultarono la verità: lo Stato paghi»

2013

Gazzetta del Sud, 29 gennaio 2013
Ustica, lo Stato risarcirà le famiglie

La Sicilia, 29 gennaio 2013
«Strage di Ustica, fu un missile»

La Repubblica, 29 gennaio 2013
Ustica, 33 anni dopo la prima verità "La strage del Dc9 colpa di un missile adesso lo Stato risarcisca i parenti"

La Repubblica, 29 gennaio 2013
Depistaggi, intrighi e assoluzioni il muro di gomma infinito su quella notte maledetta

Giornale di Sicilia, 30 gennaio 2013
Palermo, i giudici: scenari di guerra attorno al Dc 9 abbattuto a Ustica

Gazzetta del Sud, 30 gennaio 2013
Il legale dei parenti: ma rimane il mistero

Domani Cobas in piazza, mentre lo Snals è ancora per il blocco degli scrutini
A CHE PUNTO E' LA «GUERRA DELLE PAGELLE» A PAG 3

PALERMO
SI RESTAURA
IL POLITEAMA
 • Entro giugno l'inizio dei lavori
 • A PAGINA 15

L'ORA

ANNO LXXXIX - N. 97
 VENERDI' 6/5/1988 - SABATO 7/5/1988

Spedizione in abb. postale Gr. 1/70 L. 900

G I G L I O
 UOMO
 Piazza delle Croci

• Giorgio Armani • Gianni Versace •
 • Gianfranco Ferré • Antonio Fusco •
 • Basile • Valentino • Byblos •
 • Kenzo • Missoni •

La massiccia manifestazione sindacale di domani
DAL SUD A ROMA
IN 150 MILA

Treni speciali e pullman in partenza da tutta la Sicilia

• A PAGINA 2



POLONIA: E' PUGNO DI FERRO

Al "pugno di ferro" adottato dal governo polacco contro i metallurgici in sciopero (irruzione e arresti nelle acciaierie di Cracovia, manganellate e gas lacrimogeni sugli studenti che sostengono gli operai) il sindacato clandestino Solidarnosc replica intensificando la lotta. Lech Walesa (nella foto) ha invitato i metallurgici ad "andare fino in fondo". Il suo consigliere Michnik ha ammesso: "Rischiamo la guerra civile". • A PAGINA 5

Sciocco fino a martedì
NAVI E AEREI
BLOCCATI
INCENDI
E MALESSERI

Raffiche ad oltre 120 km orari e temperatura salita fino ai 39°. Molti gli interventi dei vigili del fuoco che hanno risposto a centinaia di chiamate, affollati il pronto soccorso del Civico e di Villa Sofia dove i medici hanno dovuto curare sbalzi di pressione e casi di disidratazione. La situazione — secondo Bernacca — si ristabilirà tra lunedì e martedì • A PAGINA 13

Stasera in Tv su "Telefono giallo"
LA TRAGEDIA DI USTICA
 Tutte le ipotesi
 (con qualche novità)

ROMA — Nelle ultime settimane si sta assistendo a un susseguirsi di rivelazioni inattese e di indiscrezioni che, dopo anni di silenzio, sembrano preludere a sviluppi decisivi nelle indagini sul disastro aereo di Ustica del 27 giugno 1980, quando un DC 9 dell'Itavia in volo di linea da Bologna a Palermo esplose inabissandosi in mare con le 81 persone a bordo. Nel corso della trasmissione "Telefono giallo", in onda stasera alle 20.30 in diretta su RaiTre, Corrado Augias, col contributo di filmati, di testimoni e di esperti e con la partecipazione del pubblico che può telefonare al 06/8282, ricostruirà il tragico evento e tutte le ipotesi fatte sulle cause che lo provocarono.

Dichiarazioni di Rino Formica e Lele Lagnese

sull'ipotesi di un missile come causa dello scoppio, sono state precedute da riprese subacquee dei relitti dell'aeroplano ordinate dal magistrato inquirente, effettuate giorni fa dal sommergibile francese Nautille. Infine i legali dei familiari delle vittime hanno chiesto al magistrato di interrogare, oltre a Formica e a Lagnese, l'ex ministro della Difesa Spadolini.

L'Orà, 6-7 maggio 1988

> IL DIRITTO ALLA VERITÀ > 1988

Il gioco-concorso per i nostri lettori
GRAND PRIX 2
(A PAGINA 12)

LE AMICHE
PIRELLA GÖTTSCHE LOWE

SEDE: Catania, scale Odontoi tra Portici 30 (05126) Tel. 33244 (0)82. (8 linee) - fax postale 022108262 - PERCORAMBITI: Via S. Agostino, 130, Catania - Tel. 33244 (0)82. (8 linee) - fax postale 022108262 - PERCORAMBITI: Via S. Agostino, 130, Catania - Tel. 33244 (0)82. (8 linee) - fax postale 022108262

Un progetto evanescente
L'autoriforma del Parlamento

di Domenico Bartoli

C'è una parola che, per l'abbaco che ne fa, ha di recente esseri assoluti dal vocabolario delle persone di buon senso, e sostituisce con altri di uguale o simile significato, ma non altrettanto logora e faticosa la parola «riforma». Più se ne parla e meno si procede sul terreno pratico dei cambiamenti e dei miglioramenti.

Una cosa che dev'essere fatta perché la cronaca politica ne ha dimostrato la necessità è l'abolizione del voto segreto in Parlamento, o la riduzione radicale del suo uso. E' vero, e nessuno potrebbe seriamente metterlo in dubbio — che il voto segreto protegge l'indipendenza degli eletti, il dominio delle direzioni di partito. Ma l'utilità di questa garanzia svanisce quando si vede che essa ha conseguenze negative assai più forti dei vantaggi che offre.

Il partito socialista, che può essere criticato, ma per merite e valide ragioni, ha il merito di aver indicato in modo chiaro e perfino energico la necessità del cambiamento del voto segreto. L'abolizione del voto segreto, senza evidente, pochi mesi fa, una volta di più, dai ripetuti attacchi dei «franchi tiratori», deputati della maggioranza che approfittano dei segreti dell'urna per votare contro il governo che si sono solennemente impegnati a sostenere. Si sfogano, essi, malumori, sentimenti di protesta che non si potrebbero manifestare apertamente, e si tentano manovre preparate nell'ombra.

Antonio Macanico, ex segretario generale prima della Camera e poi della presidenza della Repubblica, fino a ieri presidente della Mediobanca, è stato chiamato da De Mita nel governo con le funzioni di ministro per gli Affari Regionali e (questa è la novità) per i problemi istituzionali, intrinseca la preparazione tecnica, l'esperienza e l'integrità del nuovo ministro, resta da vedere se potrà fare al meno quelle cose che il governo ha fissato nel proprio programma parlamentare e nell'organizzazione della presidenza del Consiglio.

Prevale nel Parlamento una specie di sclerosi (o di paralisi) che impedisce di far passare con urgenza e rapidità provvedimenti per indispensabili. Macanico, come del resto non pochi altri esponenti del nostro paese, parla di «autoriforma». E' effettivamente, o il Parlamento decide di riformare se stesso e gli altri organi dello Stato, o nulla potrà essere fatto. Ma proprio qui si annida una grave difficoltà, che prende la forma di un ostacolo forse insuperabile. Per ritornare ai stessi eventi, un'altra coscienza nazionale, almeno la convinzione fermissima che non si può fare. Esistono queste condizioni?

Si lavora a tutti i livelli per definire i contorni del «docente del futuro»

Cobas e Snals irriducibili
Continua il braccio di ferro nella scuola

La difficile trattativa prosegue sul piano tecnico e su quello politico -- Lungo colloquio tra il ministro Cirino Pomicino e Pio Mita -- Gli autonomi insistono: «E' una farsa»

ROMA — Si scende nel concreto per il rinnovo del contratto scuola. Finché il governo le linee generali del documento presentato ai sindacati, ora si si muove per mettere a punto i dettagli tecnici in una serie di incontri che cominceranno oggi a Palazzo Vidoni. E' appunto una sede «stretta», mentre la trattativa si svolge «politica» (i procedimenti sindacali) proseguono.

Questo ha sottolineato il ministro della Funzione Pubblica Paolo Cirino Pomicino, intrattenendosi con i giornalisti dopo un colloquio a Palazzo Chigi con il presidente del Consiglio De Mita per fare il punto sulla vertenza scuola.

Una cosa che dev'essere fatta perché la cronaca politica ne ha dimostrato la necessità è l'abolizione del voto segreto in Parlamento, o la riduzione radicale del suo uso. E' vero, e nessuno potrebbe seriamente metterlo in dubbio — che il voto segreto protegge l'indipendenza degli eletti, il dominio delle direzioni di partito.

delle riunioni complessive che si intende destinare a queste operazioni e tanto meno i suoi indirizzi su questo percorso il singolo dipendente. Sul piano pratico la direzione delle due figure di docenti è così interpretata: l'insegnante a tempo definito e quello che aderisce ai soli «obblighi d'ufficio» (10 ore settimanali d'insegnamento).

Il fisco colpirà bollo, sigarette, benzina, acconto Irpef
Una pioggia di piccoli aumenti

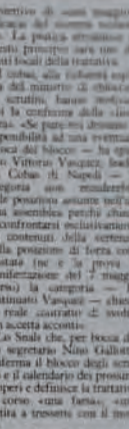
ROMA — I tecnici dei ministeri finanziari sono al lavoro per mettere a punto le ipotesi d'intervento della manovra fiscale, da sottoporre al Consiglio di Gabinetto fissato per martedì prossimo, necessaria a ricostituire il bilancio entro i 15 miliardi.

Il documento del governo conferma che verrà destinata alla scuola una quota significativa dell'incremento reale del prodotto interno lordo. In altre parole, si intende un'offerta di natura operativa, e non una ulteriore «scrittura» nei proventi dell'attuale legge finanziaria e che viene richiesto per la scuola all'interno dell'attività nazionale in vista dell'...

Aspro dibattito ieri sera a «Il testimone»

Metti, la mafia una sera in TV

La trasmissione di Giuliano Ferrara ha sottolineato le implicanze internazionali del fenomeno siciliano e le profonde lacerazioni che essa produce



Giuliano Ferrara

Una in TV e il pubblico di fronte alla trasmissione di Giuliano Ferrara, «Il testimone», che ha affrontato il tema di un dibattito per la sua trasmissione. E' una cosa che non si è mai vista prima nella storia della televisione italiana, un dibattito in diretta, con un pubblico di oltre un milione di telespettatori, che ha permesso di affrontare un tema così delicato come quello della mafia.

Renato Caserta

La «questione Palestina» spacca l'Internazionale socialista
Un'altra stretta in Polonia dopo la resa di Danzica, ma Walesa si dice pronto a ricominciare

Craxi attacca Peres «Colpevole anche lui»
Jaruzelski incatena Solidarnosc
Varata la legge speciale contro gli scioperi

MADRID — Una dura critica alla politica dell'ultimo governo di socialisti irrealisti, di cui fa parte il partito laburista di Shimon Peres, è venuta dal segretario del Partito socialista italiano Bettino Craxi alla riunione del Consiglio dell'Internazionale socialista.

Antonio Macanico, ex segretario generale prima della Camera e poi della presidenza della Repubblica, fino a ieri presidente della Mediobanca, è stato chiamato da De Mita nel governo con le funzioni di ministro per gli Affari Regionali e (questa è la novità) per i problemi istituzionali, intrinseca la preparazione tecnica, l'esperienza e l'integrità del nuovo ministro, resta da vedere se potrà fare al meno quelle cose che il governo ha fissato nel proprio programma parlamentare e nell'organizzazione della presidenza del Consiglio.

Il partito di legge non prevedeva la possibilità di un voto per la Polonia la più grande lezione della storia di guerra, dal 13 di novembre 1981, ha dichiarato Lech Walesa mentre si sfilava in una nuova legge. «Intendimenti della fine dei giorni d'occupazione dei cantieri navali di Danzica, Wladyslaw ci ha promesso che il 90 per cento degli operai era contraria alla fine dello sciopero e che il loro voto «doveva essere» e appoggiato.

Il fatto che il nuovo progetto di legge non prevedeva la possibilità di un voto per la Polonia la più grande lezione della storia di guerra, dal 13 di novembre 1981, ha dichiarato Lech Walesa mentre si sfilava in una nuova legge.

Il no del Papa a Gorbaciov
MOSCA — Il metropolita Filarete, nel corso di una conferenza stampa organizzata dalla Chiesa ortodossa russa, ha rivelato i retroscena del mancato viaggio di Papa Wojtyla a Mosca in occasione delle celebrazioni del millennio della cristianizzazione della Russia.

Il duca ha sposato la hostess
«E suonerà ancora la campana»
MILAZZO — Il duca Giuseppe Avanza di Quailieri, 72 anni, ha sposato ieri nel Municipio di Milazzo la bella hostess americana Tava Duca, 37 anni.

Africo Nuovo: assassinio in Municipio

REGGIO CALABRIA — Un commando mafioso ha fatto ieri mattina irruzione nel palazzo municipale di Africo Nuovo per uccidere il ragioniere del Comune, Leo Mollica, 42 anni. Due persone, che avevano nascosto sotto le giacche due «bombe», alle 8.30 in punto sono riuscite a raggiungere l'ufficio di Mollica e hanno aperto il fuoco con i fucili carichi a pallottole. Mollica è stato freddato con cinque colpi ed è morto all'istante. Nella sparatoria è stato ferito a un braccio anche il vigile urbano Antonio Condemi. I killer sono poi fuggiti. L'omicidio, secondo gli inquirenti, va inquadrato nella lunga faida di Motticella che da due anni vede contrapposte due famiglie rivali della zona, che si contendono il predominio nelle attività illecite della «mandraglia». L'ucciso sembra che facesse parte del clan delle famiglie Mollica-Morabito.

Disastro di Ustica: c'è chi «vide tutto» e ora la magistratura lo sta cercando

ROMA — E' ancora in fondo al Tirreno, a 3600 metri di profondità, la scialba nera del DC-9 esploso nel cielo di Ustica otto anni fa. L'ipotesi che si sta verificando è quella di un aereo che si è scontrato con un sommergibile. Le testimonianze dei quattro soccorsi si sono riunite a un tavolo di lavoro di viale Mazzini, dove il professor Massimo Iliani, coordinatore della commissione.

Il duca ha sposato la hostess

MILAZZO — Il duca Giuseppe Avanza di Quailieri, 72 anni, ha sposato ieri nel Municipio di Milazzo la bella hostess americana Tava Duca, 37 anni. Nella foto (di Mario Terzani) due sposi con accanto i testimoni, a sinistra il principe Marsantonio Borghese e sulla destra il principe Enrico Terzani di Nisima. Per non lasciare Tava il duca è diventato cuoco a bordo degli aerei della «Pan-Am».

Il "giallo" del Dc 9 / Deciso ieri alla Camera **SU USTICA INDAGHERA'** **LA COMMISSIONE STRAGI**

di Orazio Barrese

ROMA — Del "giallo" di Ustica si occuperà anche la Commissione parlamentare d'inchiesta sulle stragi. La ricostituzione dell'organismo parlamentare è stata decisa ieri dalla Camera che ha votato anche un ordine del giorno presentato da Dc, Pci e Sinistra Indipendente, col quale si impegna il governo a "fornire con rapidità e completezza alla commissione d'inchiesta notizie, informazioni e documenti con particolare riguardo alla strage nel cielo di Ustica". Insomma le inquietanti notizie e gli ancora più inquietanti silenzi sul disastro aereo autorizzano i sospetti più gravi.

L'interrogativo o il dubbio è che si sia voluta affossare la verità. La telefonata a "Telefono giallo" di un anonimo aviere, secondo il quale dopo la sciagura "i nostri superiori, i marescialli, ci avevano dato ordine di tacere", ha reso più corposi i sospetti. Dice l'ex parlamentare comunista Aldo D'Alessio esperto di questioni militari: "E' più che fondato il dubbio che il disastro sia da attribuire a un ordine militare. E se, come sembra, sarebbero state davvero oscurate le tracce radar, è difficile

pensare che questo possa essere stato effettuato all'insaputa dell'autorità politica".

Segreto militare e segreto di Stato hanno allora impedito l'accertamento della verità? "Ma questa — osserva l'on. Mario D'Acquisto, ex presidente della Regione siciliana e attualmente sottosegretario alla Giustizia — è una materia su cui non è opponibile il segreto di Stato. Si può anche comprendere che è materia delicata, con implicazioni internazionali, tuttavia un paese democratico e indipendente non può tacere la verità ai suoi cittadini. Nel caso di Ustica c'è una graduatoria di valori da difendere e il primo di questi valori è quello della giustizia, che implica la conoscenza della verità".

Il senatore Umberto Cappuzzo, che è stato capo di stato maggiore dell'Esercito, tende ad escludere "coperture militari sulla vicenda". Tuttavia — aggiunge — io credo alla trasparenza. Meglio raccontare subito qualcosa di spiacevole piuttosto che nascondere un'inefficienza o un errore. Alla lunga, la verità è l'unica che paga e garantisce un corretto rapporto tra istituzioni militari e opinione pubblica".

Attilio Ruffini, che è stato ministro dei Tra-

sporti, della Difesa e degli Esteri, trova "incredibile che dopo tanti anni non si sappia ancora cosa sia effettivamente successo". E aggiunge: "E' chiaro che nessuno avrebbe voluto abbattere il Dc-9. Ammesso che sia stato un missile o un caccia, o un altro ordigno, s'è trattato di un incidente. E per quanto grave un incidente non è un fatto doloso. E quindi è per lo meno strano che non lo dica Ancora più strano ed incredibile è questo silenzio se la sciagura è dovuta ad altre cause. Se poi è impossibile, per varie circostanze giungere all'accertamento della verità, lo si dica ugualmente precisando però le circostanze".

Da più parti si chiede, dunque, chiarezza e verità. E si è d'accordo, quindi, con le iniziative che provengono dal Comitato per la verità su Ustica, del quale fanno parte Bonifacio, Giolitti, Ingrao, Rodotà, Scoppola, Ossicini e Ferrarotti.

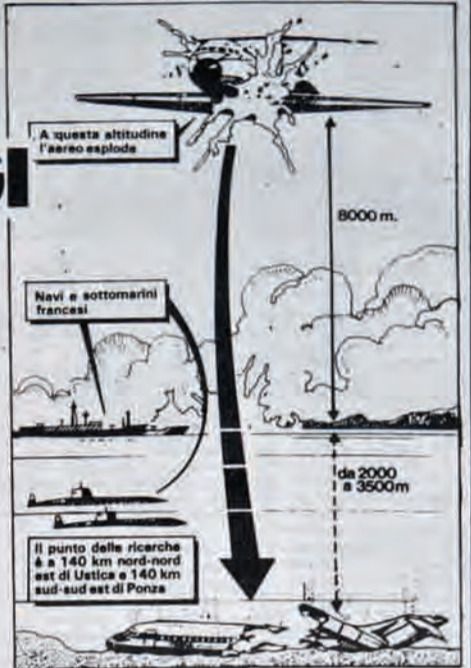
Il 27 giugno — lo ha confermato il Quirinale — il Comitato si incontrerà col presidente della Repubblica, al quale consegnerà un nutrito promemoria sullo stato delle indagini e delle lentezze che si sono sin qui avute.

Si sospettano — si è detto — coperture politi-

che. Ed è per queste che c'è al Senato la proposta per una commissione parlamentare d'inchiesta su Ustica. Inchiesta ormai indilazionabile, come ci dice l'on. Aldo Tortorella della segreteria del Pci.

L'on. Vincenzo Balzamo, socialista, che è stato ministro dei Trasporti e che chiese i finanziamenti per le ricerche sul fondo marino, non si pronuncia sulla proposta della commissione parlamentare ma — dice — "io sono per l'accertamento delle verità, rimuovendo ostacoli di qualsiasi natura".

L'on. Flaminio Piccoli e l'ex ministro dei Trasporti Claudio Signorile dicono che la commissione d'inchiesta può essere presa in considerazione solo dopo che sarà conclusa l'indagine giudiziaria sulla base cioè delle risultanze che dovrebbero conoscersi presto. Analoga posizione espone il ministro per la Funzione pubblica Cirino Pomicino, il quale pone in rilievo "l'esigenza di far chiarezza su fatti inquietanti". A non credere, invece, nella efficacia di un'inchiesta parlamentare è il ministro della Sanità Carlo Donat Cattin. "Tanto più — dice — che l'unico intervento politico è servito a liquidare l'Itavia che, almeno per la vicenda di Ustica, non doveva essere liquidata".



Nel disegno il punto dove probabilmente l'aereo è stato colpito dal missile, a 8 mila metri sul livello del mare

SI CERCHERA' ANCORA LA «SCATOLA NERA»

ROMA — La grossa porzione di relitto del Dc9 precipitata a Nord di Ustica, in pratica tutta la coda e parte della fusoliera con all'interno ancora i bagagli, recuperata dalle navi dell'Ifemer e scaricata nel porto di Napoli, comprende anche la paratia dove normalmente è attaccata la scatola nera. Il fatto che questa non sia stata trovata al suo posto è abbastanza normale perché l'apparecchiatura che registra i parametri di volo non è collegata rigidamente alla struttura dell'aereo proprio, perché possa staccarsi in caso di urto violento.

Lo ha detto il prof. Massimo Biasi, dell'Università di Napoli e coordinatore della Commissione tecnica incaricata di una "superperizia" dal giudice istruttore Vittorio Bucarelli. La scatola nera, ha proseguito Biasi, deve quindi ancora trovarsi in qualche parte del fondale del Tirreno a 3.600 metri di profondità, ma "siamo fiduciosi di trovarla nel periodo fino al 20 maggio in cui le navi e il sottomarino dell'Ifemer saranno ancora a nostra disposizione". Il recupero di quasi tutto il relitto del Dc9, ha concluso Biasi, "ci consente comunque di rilevare la maggior parte degli elementi di cui abbiamo bisogno

INCHIESTA A MARSALA SULL'AVIERE ANONIMO

MARSALA — La Procura della Repubblica di Marsala ha avviato le indagini per l'identificazione dell'anonimo aviere il quale nei giorni scorsi, nel corso della trasmissione televisiva "Telefono giallo" telefonò per dire che i militari del locale centro radar subito dopo la sciagura di Ustica ricevettero l'ordine di tacere. La Procura ha chiesto pertanto all'Aeronautica militare i nomi di tutti gli operatori (ufficiali, sottufficiali, avieri) che erano presenti nel centro radar la sera del 27 giugno 1980, quando si verificò la sciagura.

E' stata inoltre disposta l'acquisizione della registrazione della trasmissione televisiva. La Procura marsalese si propone di mettere a confronto le voci degli operatori del centro radar con quella dell'anonimo aviere, per giungere alla sua identificazione ed avere la sua testimonianza. Naturalmente saranno interrogati anche gli altri operatori.

"Non vogliamo entrare nel merito dell'inchiesta in corso a Roma — dicono alla Procura di Marsala — ma una testimonianza del genere non poteva passare inosservata e non poteva lasciarci indifferenti".

SIRACUSA: 9 ANNI, SCOMPARSO DA IERI

SIRACUSA — Un bambino di nove anni, Salvatore Celentano, è misteriosamente scomparso ieri sera. I suoi genitori hanno atteso che facesse ritorno a casa fino alle 23. Poi hanno denunciato la scomparsa. L'ultima volta Salvatore Celentano sarebbe stato visto nel tardo pomeriggio insieme ad un gruppo di coetanei mentre giocava presso la

scogliera della vecchia tonnara di Santa Panagia.

Ed è proprio in quella zona che da ieri sera sono state concertate le ricerche. Evidentemente si teme che il bambino possa essere accidentalmente caduto in mare o scivolato sulle rocce della scogliera.

I primi ad intervenire sono stati i vigili del fuoco, che attrezzati di fotoelettri-

che, hanno perlustrato la scogliera per alcuni chilometri. Successivamente si sono portati sul posto una motovedetta della capitaneria di porto e squadre speciali dei carabinieri e della polizia.

Le ricerche sono proseguite per tutta la notte senza sosta, ed da questa mattina sono state ulteriormente intensificate. Da Catania

è arrivata una squadra di sommozzatori dei vigili del fuoco che sta perlustrando il fondale marino antistante la scogliera. Le imbarcazioni della capitaneria di porto e dei carabinieri perlustrano anche le acque più al largo.

I genitori di Salvatore Celentano attendono con ansia e speranza notizie del figlio

Catania/Insegnante di scuola guida

REAGISCE AI RAPINATORI: FERITO A REVOLVERATE

CATANIA — E' costata cara a Giovanni Patania, 64 anni, titolare di un'auto-scuola di via Cavour la decisione di reagire a 2 malviventi che ieri, poco dopo le 21.30 hanno tentato di rapinarlo.

Uno dei 2 giovani, infatti, ha sparato, colpendo 2 volte Patania alla gamba destra. Il rumore dei colpi d'arma da fuoco (forse un calibro 38) è stato avvertito dagli agenti di una volante della polizia che in pochi attimi sono arrivati sul posto. Gli agenti hanno trovato il ferito appoggiato ad un'auto. Trasportato al pronto soccorso dell'ospedale Garibaldi, l'anziano insegnante di scuola guida è stato ricoverato nel reparto di chirurgia d'urgenza e ne avrà per oltre un mese.

Interrogato dagli investigatori, Giovanni Patania non ha potuto fornire elementi utili alle indagini. Pare — ha sottolineato l'uomo — che i 2 giovani abbiano agito con i volti coperti da passamontagna. Giovanni Patania ha raccontato di essere stato aggredito un attimo dopo avere chiuso la saracinesca della sua autoscuola. Aveva fatto appena in tempo ad avvicinarsi alla sua auto quando uno dei 2 giovani

gli ordinò di consegnare il portafoglio. Patania si è rifiutato, ha tentato di mettere in fuga i 2 reagenti a calci e pugni, ma dall'arma di uno dei 2 rapinatori sono partiti due colpi che hanno centrato Patania alla gamba destra. Subito dopo i due malviventi si sono dileguati tra le viuzze del quartiere Borgo, al centro di Catania. Angelo Vecchio

ENNA: DA DOMANI LA FIERA

DELL'AGRICOLTURA

ENNA — Si apre domani a Enna la trentottesima edizione della Fiera regionale dell'Agricoltura. In primo piano il settore ovino siciliano, un comparto zootecnico che riveste un ruolo di primo piano in campo nazionale e internazionale. La manifestazione, che si concluderà domenica, è stata organizzata dall'Associazione regionale allevatori, con il patrocinio dell'Assessorato regionale all'Agricoltura e con la collaborazione delle organizzazioni agricole dell'Isola (Coldiretti, Confcoltivatori e Confagricoltura).

LA SICUREZZA DEL PREZZO

GIUSTO

OGNI CERNO

ALIMENTARI

IL DIRITTO ALLA VERITÀ > 1988

TRAGEDIA DI USTICA/Si fanno più pressanti le richieste per una commissione parlamentare d'inchiesta

LA MENZOGNA DI STATO

UNA MENZOGNA efficacemente coperta esiste. Un'altra spiegazione non c'è. Per il "giallo" del Dc-9 Itavia abbattuto con 81 persone il 27 giugno dell'80 non c'è pace. Indagini, inchieste, servizi giornalistici, nuove inchieste, rivelazioni e opinioni s'intrecciano in una vicenda che richiede chiarezza per rassicurare tutta l'opinione pubblica e soprattutto i familiari delle vittime.

Alle intricate vicende che si sono susseguite subito dopo la sciagura di otto anni fa, si aggiunge in questi giorni una frase del ministro del Tesoro, Giuliano Amato (che nel governo Craxi fu incaricato di seguire il caso del Dc-9 di Ustica) che proprio ieri ha aguzzato il tiro pur non cambiando il suo bersaglio. "Io non accuso nessuno. Dico soltanto che c'è qualcuno che da otto anni copre, mente spudoratamente. Qualcuno che sa e che tiene nascosto questo terribile segreto". Questa la dichiarazione principale rilasciata nel corso di un'intervista al quotidiano "La Repubblica" dal ministro

Amato che aggiunge: "Sono stato franteso, non ho mai detto che conoscendo i rapporti che legano le autorità militari a quelle politiche è possibile che le prime abbiano coperto qualcosa. Ho detto — sottolineo nell'intervista il ministro

del Tesoro — che se succede un fattaccio del genere e qualcuno decide di coprirlo è ben possibile che non ne sia informata l'autorità politica".

A questi chiarimenti replica la "Voce repubblicana" che scrive: "È eviden-

te che gli interrogativi non cambiano e non viene meno in nulla la loro gravità". Intanto le reazioni scattano a catena e si moltiplicano le richieste di un dibattito parlamentare ma anche per la costituzione di una commissione d'inchiesta. La vogliono socialdemocratici e demoproletari anche se era stata già richiesta dai comunisti.

Anche De Mita da parte sua ha sollecitato una relazione con accertamenti al

ministro della Difesa, Valerio Zanone, mentre il generale Franco Pisano, Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, dopo aver espresso "indignazione e offesa" ha dichiarato di essere pronto a dimettersi prima ancora di attendere il risultato del supplemento d'indagine.

Il magistrato a cui sono affidate le indagini, il giudice istruttore Vittorio Bucarelli, dopo le rivelazioni di Tg1 Sette ha voluto

ascoltare il giornalista Enrico Messaluta che ha curato il servizio. Il riserbo però è assoluto. E' certo che le risposte dei periti non arriveranno prima di un mese, malgrado queste ultime novità a meno che il giudice Bucarelli non riesca a trovare un testimone che possa chiarire il "giallo di Ustica".

Il professor Massimo Di Biasi, coordinatore della commissione incaricata dal magistrato di esaminare i resti del Dc-9 Itavia precipitato, ha però dichiarato: "Mi auguro che questa perizia possa dire che cosa esattamente ha causato l'incidente, ma escludo totalmente che una perizia possa dire chi ha causato l'incidente".

In questa marasma di dichiarazioni è venuta fuori da Marsala la possibilità di un "innocent war game" nei cieli del Mediterraneo. E' sempre il quotidiano "La Repubblica" che racconta di un'esercitazione denominata "Synadex" che avrebbe impegnato uomini e macchine della stazione dell'Aeronautica di Marsala.

Per 246 secondi non si sentì nulla ma nelle campagne tra Marsala e Trapani qualcuno aveva il compito di registrare a mano il traffico reale nei quattro minuti di vuoto. Il "plotting", rivela stamattina il quotidiano, cioè la registrazione manuale di tutti i movimenti nello spazio aereo, si sta cercando. Ma non è la sola ombra che aleggia su questa vicenda ancora tutta da chiarire.

De Luca: «Ora c'è chi trema»

"SECONDO me qualcuno ha parlato. Forse alla base militare di Grosseto. O forse alla stazione Aeronautica di Marsala. Sono convinto che i giudici siano ormai ad un passo dalla verità". Stefano De Luca, liberale, sottosegretario alle Finanze, non ha dubbi per lui, il mistero di Ustica ha le ore contate. Momento decisivo dunque. Cruciale. Delicato. "Bisogna fare attenzione — avverte De Luca — il panico di finire nel mirino della magistratura può provocare qualche passo falso. E chissà che da un momento all'altro non si venga a sapere di un archivio che brucia, misteriosamente da qualche parte "del Paese".

Dopo otto anni di omissioni, silenzi, bugie, il "giallo" del Dc 9 Itavia imbassatosi al largo di Ustica, con un carico di 81 passeggeri, sarebbe dunque sul punto di essere svelato. E non a caso, "Tg 1 Sette", la trasmissione di Rai Uno, ha tirato fuori, martedì scorso, in un servizio, rivela-

zioni inedite sulla dinamica del tragico incidente. Spiega l'onorevole De Luca: "Il Tg 1 non è un foglietto parrocchiale, è la dc è lo Stato. Se ha fatto quella ricostruzione, vuol dire che dispone di una documentazione precisa, di informazioni sicure: forse addirittura le carte della perizia tecnica che dovrebbe essere consegnata ai giudici entro un mese. Altrimenti il suo direttore sarebbe già saltato".

Secondo l'ipotesi giornalistica il Dc 9 sarebbe stato colpito dal missile di un caccia italiano, o della Nato, scagliato durante un'esercitazione contro un velivolo bersaglio, di tipo "Drone" che avrebbe poi raggiunto, per errore, l'aereo di linea.

Un'ipotesi poco dissimile da quella che lo stesso De Luca aveva formulato nel giugno di quest'anno in un'intervista. Anche l'onorevole aveva parlato di un missile, Di uno "Sparrow", in dotazione dell'Aeronautica italiana, e statunitense.

Poco importa, ora che fosse uno Sparrow, — dice De Luca — "E' poco importa che fosse stato sganciato per colpire il Drone o un Mig libico". Si tratta, comunque, di un missile. E si tratta di un errore".

Perché mai l'Aeronautica italiana è stata così pervicace, in questi otto anni, a coprire la verità? In questa vicenda molti hanno mentito e continuano a mentire. E sicuramente ci sono stati dei pesanti tentativi di depistaggio. Ora bisogna ricostruire il mosaico della verità. Ma qual è il peso delle responsabilità politiche, nel mistero di Ustica? "Non so se la decisione di "coprire" la verità sia stata presa solo dai capi militari, o in collaborazione delle forze politiche. Se sì, è molto grave e i responsabili devono pagare. Questione di giorni. Sono sicuro che sono in tanti, a tremare, in queste ore".

MARSALA: SI CONTRADDICONO GLI AVIERI INTERROGATI

MARSALA — Forse si avviano ad una svolta le indagini sulla tragedia aerea di Ustica. Dopo otto anni di misteri e reticenze, adesso sembra che un po' di luce stia per rischiare questa oscura vicenda. Nel quadro del supplemento di indagini disposto dal giudice istruttore romano Vittorio Bucarelli, che conduce l'inchiesta, i carabinieri della compagnia di Marsala hanno iniziato ieri ad interrogare gli avieri in servizio al radar di Marsala la sera del disastro.

Si dovrebbe trattare di circa 40 avieri ma il numero non è preciso, e questo è un altro mistero. L'ordine di servizio di quel giorno, e cioè il foglio delle presenze, è scomparso. Le autorità

militari lo hanno ricostruito ma solo parzialmente: infatti, per ammissione della stessa Aeronautica, potrebbero mancare dall'elenco cinque o sei nomi e, secondo gli esperti, per il controllo di un radar come quello di Marsala è sufficiente un'equipe di cinque persone. Questa è una coincidenza che solleva molte perplessità.

Il giudice Bucarelli ha sicuramente intuito che la chiave di volta per la risoluzione di questo mistero è proprio a Marsala. E precisamente a otto chilometri circa dalla città dove si trova il Centro radar della Difesa aerea territoriale, la struttura di sicurezza che dovrebbe garantire il no-

stro Paese da eventuali attacchi nemici sul fronte Sud. Ma queste sofisticate apparecchiature la notte della tragedia non registrarono niente.

Il nastro magnetico presenta un incredibile buco, da 53 secondi prima dell'impatto a quattro minuti dopo. Ci si chiede come ciò si sia potuto verificare. La magistratura ordinaria per anni ha tentato di scoprirlo ma le autorità militari hanno opposto un muro di silenzio e di reticenze. La bobina con lo sconcertante black-out è stata consegnata alla magistratura solo dopo il terzo ordine del giudice. Il giudice istruttore Bucarelli è stato costretto ad ordinare un supplemento di indagini per via delle insufficienti spiegazioni della Aeronautica Militare. Intanto gli avieri, interrogati ieri dai carabinieri di Marsala, sarebbero andati spesso in contraddizione. E questa rende sempre più consistente l'ipotesi che durante quella famosa notte fu commesso al centro radar qualcosa di irregolare, ovviamente per ordini superiori.

Antonio Pizzo

AVVISO AI CITTADINI

L'assottigliamento delle risorse idriche e la persistente siccità impongono il risparmio dell'acqua.

Per risolvere il problema ormai da tempo sono in corso lavori e si stanno realizzando nei tempi più rapidi le opere urgenti e necessarie.

Nulla viene e verrà lasciato di intentato.

Per limitare i disagi è necessario contenere i consumi ed evitare sprechi.



L'ACQUA E' PREZIOSA. NON SCIUPARLA.

CON LA COLLABORAZIONE DEI CITTADINI L'ACQUA PUO' BASTARE.

RISPARMIA L'ACQUA

Per eventuali disservizi telefonare:

A.M.A.P.: 279271 - 279273 - 279211

LA SICUREZZA DEL PREZZO

GIUSTO

100% GARANTITO

AUMENTARI



Novità in libreria

- NUOVI CLASSICI DELLA SCIENZA**
- PETER DE HEIJNE
IL SECONDO PRINCIPIO
N. 3 E. 28.000 lire
- LUDWIG BOLTZMANN
L'EREDITÀ DI EINSTEIN
N. 3 T. 20.000 lire
- SCUOLA DI MONTAGNA**
- IL MONDO IN ALTA
FORME DEL PAESAGGIO
D'ALTA MONTAGNA
25.000 lire
- GUIDE**
- ANITA SCHIMMARI
GUIDA ALLE GEMME DEL MONDO
24.000 lire
- VERONICA BIANCHI
LATIPIGOLIE
Pianta legnosa spontanea
nell'Europa continentale
28.000 lire
- ANDREA VECCHIARELLI
TECNICHE DI CACCIA
FOTOGRAFICA
18.000 lire
- ANDREA VECCHIARELLI
PASSI E STRADE DELLE ALPI
IN BICICLETTA
18.000 lire
- GIANNI ZAPPALÀ
GUIDA AL CICLISMO AGONISTICO
Storia, materiali, allenamento,
tecniche e tattica
22.000 lire
- DAVIDE BONATI
GUIDA ALLA SICUREZZA
Incidenti e malattie: prevenzione e cure
14.000 lire
- SPORT**
- MANUALE DEL TENNIS
di J. P. FAUCONNET
Deutscher Tennis Bund
20.000 lire
- Manuale del TENNIS**
- PROSPETTIVE DIDATTICHE**
- PIAVIA CARLUCCI
GUIDA ALL'EDUCAZIONE
AMBIENTALE
28.000 lire
- MARINO FANTAUZZI
EDUCAZIONE ALIMENTARE
18.000 lire
- F. A. FANTAUZZI
MATEMATICA, INFORMATICA,
LOGICA
24.000 lire
- DAVIDE BONATI
L'HANDICAP NELLA PRIMA
E NELLA SECONDA INFANZIA
28.000 lire
- DISEGNARE COLORARE COSTRUIRE**
- MARILENE MATHIAS
CON UN FOGLIO DI CARTA
OCC 19 - 14.500 lire
- POETI E PROSAISTI LATINI**
- AULO GELLIO
LE NOTTE ATTICHE
Libri VI-VIII
F.lli B.lli, Roma, Garzanti
21.000 lire
- SENECA IL VECCHIO
ORATORI E RETORI
Compendio, Libri I e
II
F.lli B.lli, Roma, Garzanti
21.000 lire



il "giallo" del Dc-9

Entro un mese i periti consegneranno al giudice Bucarelli il risultato di otto anni di lavoro: "Sarà solo una verità tecnica sulla sciagura di Ustica"

"Noi non potremo dirvi chi provocò la tragedia"

di FRANCO SCOTTONI

ROMA - Sesto piano della Procura della Repubblica a piazzale Clodio, stanza n. 533, sezione 14: è l'ufficio del giudice istruttore Vittorio Bucarelli, il magistrato cui sono state affidate le indagini per far completa luce sul disastro del Dc 9 Itavia, precipitato a largo di Ustica con 81 persone. Dopo le clamorose rivelazioni della trasmissione televisiva «Tg 1 sette» secondo le quali sarebbe stato un aereo italiano o della Nato ad abbattere il Dc 9, nell'ufficio del dott. Bucarelli si è notato, in questi giorni, un andirivieni di persone.

Giovedì mattina a colloquio con il magistrato è rimasto per circa un'ora il giornalista Enrico Massida che ha curato il servizio televisivo su Ustica. Ieri, secondo indiscrezioni, il magistrato si sarebbe procurato le registrazioni del servizio stesso. Qualcuno, forse appartenente all'aeronautica militare e al ministero della Difesa, avrebbe sollecitato il magistrato a svolgere indagini sulle affermazioni fatte nel settimanale televisivo.

Il giudice Bucarelli, sempre chiuso nel suo ermetico riserbo, nulla ha voluto precisare su questa vicenda. Tuttavia negli ambienti giudiziari è circolata l'indiscrezione che il ritrovamento di un radio-bersaglio cui sarebbe stata cancellata la coccarda tricolore, annunciato nel servizio

televisivo, non troverebbe alcun riscontro negli atti processuali.

Il perito di parte civile, il comandante Plantulli Lambert ha dichiarato in un'intervista al «Messaggero» che «questa coccarda non l'ho mai vista». E ha aggiunto: «Ci sono dei resti di radio-bersagli fra i reperti dell'inchiesta, ma senza nessuna coccarda tricolore. Alcuni trovati a Licola, vicino Baia Domizia, come diceva appunto la trasmissione televisiva, ma quelli di Licola i carabinieri hanno riferito di averli trovati dieci giorni prima di Ustica, fra la cosiddetta spazzatura del mare».

Il comandante Plantulli Lambert ha inoltre precisato, riferendosi sempre al servizio televisivo, che a Ciampino non ci sono due radar militari ma uno solo con due video, uno grezzo che funziona con l'elaborazione di un computer, il secondo che fornisce la traccia non ancora elaborata. I diagrammi dei due video erano stati già oggetto di esami periti nella prima fase delle indagini.

Ieri mattina, un carabiniere ha consegnato al giudice e Bucarelli i verbali degli accertamenti che i carabinieri di Marsala avrebbero fatto nell'ambiente dell'aeronautica militare della base di Licola. Come è noto, il radar di Marsala mentre registrò l'esplosione del Dc 9 rimase «buio» per

oltre 4 minuti dopo il disastro. Questo breve periodo di tempo era molto importante per conoscere la verità sulla sciagura. In particolare si sarebbe potuto stabilire la rotta del presunto caccia che appare sul radar e da questa stabilire la base da dove era partito l'aereo.

Il giudice Bucarelli dovrà ora esaminare il materiale che gli è giunto per stabilire se ci siano notizie utili per le indagini. Dai rilevamenti radar di Ciampino e di Marsala, si notò che a fianco dell'aereo dell'Itavia c'erano due «ombre». Su una gli esperti hanno concordato che si trattava di una aerea da caccia mentre sull'«ombra» più piccola i periti sono stati discordi.

Qualcuno ha sostenuto che poteva trattarsi di un «Mig» che ha dimensioni più piccole dei normali aerei da caccia, altri hanno sostenuto che poteva essere un «drone» cioè un velivolo bersaglio. Non è stata, neppure, esclusa la possibilità che fosse un normale aereo da caccia, rilevato dal radar mentre era di «spinta» nei confronti degli impuls radar.

Per quanto riguarda i rilevamenti radar fu disposta una perizia con la simulazione di quanto avvenne la sera del 27 giugno '80. Fu fatto decollare un Dc 9 alla stessa ora e con la stessa rotta di quello abbattuto e fu impiegato

anche un caccia. I periti hanno seguito l'esperienza attraverso il radar, ma, a quanto sembra, l'aeronautica militare non concesse il radar militare di Ciampino, così fu adoperato quello civile.

Comunque, i periti sono giunti al termine delle loro indagini e dovranno tirare le somme su tutte le perizie per rispondere ai quesiti disposti dal magistrato. Il collegio peritale è stato convocato per mercoledì mattina. La riunione dovrebbe avere un carattere organizzativo, cioè si dovranno stabilire i tempi e le modalità per concludere tutto il lavoro di questi 8 anni di indagini.

Dalle risposte dei periti che secondo il professore Massimo Biasi saranno consegnate entro un mese, sarà possibile avere un quadro più dettagliato sul disastro. Tuttavia è ormai accertato che è stato un missile ad abbattere il Dc 9. Il prof. Biasi, coordinatore del collegio peritale dopo aver affermato che «siamo in grado di consegnare al giudice la verità tecnica sulla sciagura di Ustica», ha aggiunto: «Possiamo dire il come, ma non il chi. Escludo che si possa dire chi ha causato l'incidente». Rimane, tuttavia, la speranza che il giudice Bucarelli abbia trovato o riesca a trovare un istruttore che chiarisca completamente il «giallo» di Ustica.

E' un mistero il black out di quattro minuti I militari "non ricordano" e a Marsala resta aperto il "giallo del radar"

dal nostro inviato ATTILIO BOLZONI



La fusoliera recuperata del Dc-9

MARSALA - L'ordine fu eseguito dall'ufficiale di turno poco dopo le 21 di quella sera di giugno. Nella sala operativa tutto era già pronto. L'esercitazione «Synadex» sarebbe scattata subito dopo la sostituzione dei nastri: estrarre la bobina che registrava il «traffico reale», inserirne nel computer quella

UN INNOCENTE war game che provocò soltanto un «piccolo disagio»: le sofisticate apparecchiature della stazione dell'Aeronautica per quattro minuti persero traccia di tutto ciò che accadeva nei cieli del Mediterraneo. Un mistero della tragedia di Ustica comincia qui. Il radar di Marsala non vide e non sentì nulla per 240 secondi: un black-out totale con uomini e macchine tutti impegnati nell'operazione «Synadex». Ma la sera del 27 giugno 1980, nel centro radar inmettizzato nella campagna tra Marsala e Trapani, qualcuno aveva il compito di registrare a mano il «traffico reale» nei quattro minuti di vuoto. Fu eseguito anche quest'ordine?

Chi indaga sul disastro del Dc-9 e adesso alla caccia dei registri del «plotting», cioè della registrazione manuale di tutti i movimenti nello spazio aereo. L'ultima inchiesta giudiziaria è concentrata su altri due fronti: l'acquisizione degli ordini di servizio firmati tra il 20 giugno e il 20 luglio '80 e una nuova sfilza di interrogatori sui turni nella sala operativa.

I carabinieri hanno già ascoltato i primi ufficiali e sottufficiali del centro radar. Gli interrogatori saranno una quarantina. L'indagine del giudice istruttore Vittorio Bucarelli si incrocia con quella aperta dalla Procura della Repubblica di Marsala nella prima settimana del maggio scorso, dopo le rivelazioni di uno sconosciuto alla trasmissione televisiva «Telespazio giallo». «Quella sera ero il ma-

darista di turno a Marsala, ho visto tutto, ma la mattina dopo il mare sciallo ci disse di farci gli affari nostri», raccontò un «diretto» un uomo che si presentò come avvertito in servizio alla stazione radar.

Un mitomane? Un tentativo di depistaggio? Una sofferta buona? L'inchiesta nata per caso riservò non poche sorprese a Giuseppe Salvo, il giovane sostituto procuratore di Marsala che una mattina di sei mesi fa invitò nella sua stanza il tenente colonnello Vincenzo De Angelis, il comandante del centro dell'Aeronautica. «Il mio obiettivo», spiega il sostituto Salvo, «era quello di acquisire un registro dei turni della sala operativa ma scoprii subito che non c'era alcun registro. Il turno, mi disse il colonnello De Angelis, era documentato però dagli ordini di servizio. Credevo allora di aver imboccato la strada buona per arrivare alla soluzione del problema e invece...».

E invece ecco quali furono gli sviluppi di un «caso» che ogni giorno diventò sempre più misterioso. E il giallo sugli uomini della sala operativa. Quando il magistrato chiede per la prima volta informazioni al colonnello De Angelis l'ufficiale mostra grande disponibilità e si presenta come un fulmine nella sua stanza. Prima sorprende il comandante comunicando subito che non esiste alcun ordine di servizio sulle presenze nella sala operativa. E possibile, si chiede il sostituto procuratore Salvo? Il giudice va a dare un'oc-

della simulazione. E così fu. Negli stessi istanti che un Dc-9 dell'Itavia con 81 passeggeri a bordo precipitava nel Mar Tirreno, al centro radar di Marsala ci erano aperti i «giochi di guerra» a colpi di attacchi e contrattacchi aerei programmati sulla carta dai generali. Un'esercitazione come tante.

chiesta agli atti dell'inchiesta che il suo collega Bucarelli aveva affidato al nucleo di polizia giudiziaria di Marsala e fu una scoperta: su un foglio c'erano i nomi di alcuni militari, quattro o cinque, che la sera del 27 giugno 1980 si trovavano nella sala operativa del centro radar. Il giudice decide così di ascoltare un'altra volta il tenente colonnello dell'Aeronautica. De Angelis sostiene che quei nomi provengono dal comando della terza Regione Aerea di Bari. Il comando di Bari era dunque in possesso di una lista mentre al centro radar di Marsala non c'era nemmeno un ordine di servizio. Un particolare davvero strano.

Passa qualche altro giorno e il colonnello De Angelis entra ancora in Procura ma cambia versione: mi sbagliavo, dice in sostanza, la lista dei nomi è il risultato di una faticosissima indagine interna alla stazione radar. I militari presenti nella sala operativa da cinque ore si diventano improvvisamente una quindicina. Praticamente tutto il personale impegnato nella operazione «Synadex».

Il colonnello De Angelis (per onore di cronaca bisogna precisare che non era il comandante del centro nel 1980) sarà ascoltato dal magistrato oltre quattro volte. Insistentemente, Ieri abbiamo tentato di parlare con l'ufficiale. Al centro della stazione radar diversi voci davano tutte la stessa risposta: il comandante non c'è, è in missione».

Ma il giallo della sala operativa è solo un capitolo dell'indagine di Marsala. Ricorda il sostituto procuratore Giuseppe Salvo: «Quella sera e propria perizia fottica ma un ascolto comparativa...». E cioè: la registrazione della voce dell'uomo che fece le rivelazioni al «Telefono giallo» fu fatta ascoltare decine di volte ad ufficiali, sottufficiali e avieri della stazione radar di Marsala. Risultato: nessuno conosceva quella voce, nessuno l'aveva mai sentita. Solo un ufficiale ebbe qualche dubbio e ammise che gli ricordava qualcuno. Era un mitomane l'uomo che fece la telefonata «in diretta» negli studi televisivi di Rai Tre? L'impressione del giudice Salvo: «No, non credo. Mi sembrava troppo informato su certi fatti». L'inchiesta della Procura della Repubblica di Marsala sulla stazione radar e sul black out di quattro minuti si è conclusa senza l'identificazione dell'«aviere». La nuova indagine ordinata dal giudice Vittorio Bucarelli non passa dalla magistratura marsalese ma solo dai carabinieri. «Gli interrogatori sono appena cominciati», spiegano gli investigatori, «ma non possiamo dire cosa vuole sapere esattamente il giudice». E intanto c'è qualcuno che «segue» da vicino le indagini chiedendo «con molta discrezione» informazioni qua e là. «Non sono giudici e nemmeno periti della commissione d'inchiesta. Un altro piccolo mistero della strage di Ustica».

IL DIRITTO ALLA VERITÀ > 1988



VIA GIOTTO, 45 PALERMO
TEL. 091 6816966

INTERNET: WWW.GDS.IT

GIORNALE DI SICILIA

ANNO 139 N. 239

MERCOLEDÌ 1 SETTEMBRE 1999

L. 2.000

PRESOL CERAMICHE
FONDAMENTI PERSONALIZZATI

BOLQUINETA (PA) - V.le BIFFI
TEL. 091/8724111 - FAX 091/8724287

Come uscire da Tangentopoli? Scontro fra Ds e Di Pietro

ROMA. Il «patteggiamento allargato» proposto dai Ds come soluzione per chiudere le inchieste di Tangentopoli non piace ad Antonio Di Pietro. E l'ex pm ha una sua teoria: la Quercia sta cercando di chiudere la partita per paura delle sentenze definitive su Berlusconi, che sarebbero in ogni caso strumentalizzate dal Polo. Secca replica dai Ds: «Sono teoremi infondati». Critiche per Di Pietro da entrambi i Poli. **PAGINE 2 E 3**

Terremoto, altre scosse in Turchia Arrestati sedici costruttori

ANKARA. Nuove scosse di terremoto hanno provocato un morto e settanta feriti a Izmit, la città della Turchia devastata dal violento sisma del 17 agosto. Gli esperti temono entro dieci anni l'arrivo di un terremoto che potrebbe colpire Istanbul. Intanto la magistratura va avanti nell'inchiesta sull'accertamento delle responsabilità. Sedici costruttori, dei 33 ricercati, sono stati arrestati con l'accusa di avere utilizzato materiali scadenti per la costruzione dei palazzi. **PAGINA 12**

USTICA, CHIUSA L'INCHIESTA «CI FU GUERRA NEI CIELI»

Diciannove anni dopo il disastro del De9 Itavia che costò la vita a 81 persone il giudice istruttore rinvia a giudizio generali e ufficiali dell'aeronautica. I reati: alto tradimento e falsa testimonianza. Dai tracciati radar risulta la presenza di un altro velivolo. I militari hanno sempre negato.



I SERVIZI A PAGINA 6 Il giudice istruttore Rosario Priore

OGGI con il GIORNALE DI SICILIA Bella
Il settimanale che ti aiuta a stare bene

Bella

GIORNALE DI SICILIA

LIRA E BORSA GAI DOLLARO A QUOTE

INSIEME A SOLE 2.000 LIRE

INIZIATIVA VALIDA IN SICILIA

CALTANISSETTA

Il procuratore Tinebra: «Possiamo fare a meno dei collaboratori»

Il magistrato riapre il dibattito sulla loro utilità nelle inchieste antimafia: «Un tempo sono stati insostituibili, ma ora torniamo alle indagini tradizionali». Due pm: «Restano fondamentali».

5

OGGI SI APRE TRA LE POLEMICHE LA STAGIONE DELLA CACCIA

PALERMO. Da oggi via libera alle doppiette. In Sicilia si apre la stagione venatoria e si spererà fino al 30 gennaio, seppur in periodi diversi in relazione alle specie da cacciare. Puntuali sono arrivate le polemiche. Questa volta gli ambientalisti se la prendono con la Regione che ha deciso di anticipare la data d'apertura rispetto ad altre regioni d'Italia. Il Wwf nell'isola saranno abbattute 54 milioni di prede. **PAGINA 8**

PALERMO

Era ricercato per droga, arrestato il fratello di Scarantino

L'uomo è stato bloccato dalla polizia dopo un inseguimento. Nella fuga si è disfatto di due telefoni cellulari poi recuperati dagli inquirenti. Deve scontare una condanna a sei anni.

20

TRE ERRE CERAMICHE

Scegli anche tu, come Chelsea Clinton, le più belle ceramiche frutto della tradizione palermitana. Vieni a trovarci in VIA ERGICO AMARI, 49 TEL. & FAX 091 323827 PALERMO

Ortofrutta, braccio di ferro al mercato fra gli operatori e il sindaco di Vittoria

VITTORIA. La terra del miracolo economico, dove le primizie coltivate nelle serre hanno portato ricchezza, adesso è in crisi. Produttori in ginocchio a Vittoria: l'ottanta per cento di loro - dice il vicesindaco - non ha neppure i soldi per rimettere a posto le serre in vista della prossima stagione. E i fallimenti fioccano. Nel mirino gli operatori

del mercato ortofrutticolo, il più grande della Sicilia: uno dei maggiori d'Italia: il sindaco, che delucente il mercato «un buco nero dove si svolgono anche affari loschi», ha disposto per una settimana la chiusura di tre attività e si accinge a fare lo stesso nei confronti di altri nove operatori. L'accusa è di svolgere doppia attività: invece di fare

da intermediari tra i produttori e gli acquirenti, comprerebbero a basso prezzo i prodotti per rivenderli per proprio conto. Loro si difendono: «È tutto falso, provvediamo solo a soddisfare gli ordini dei grossi clienti». Per protesta gli operatori avevano proclamato una settimana di sciopero che poi è stato revocato. **ANELLO A PAGINA 11**

Calcio, Zoff rinvia il ritorno di Del Piero in nazionale Vanoli e Binotto le due novità

PAGINA 36

La Juventus sceglie Palermo per giocare con il Nicosia nel primo turno di Coppa Uefa

PAGINA 37

Prestito Personale.

a Dipendenti, Autonomi, Pensionati e Casalinghe anche a Dipendenti che hanno avuto disagi

da 4 a 15 milioni entro 24 ore a casa vostra

Il prestito è rimborsabile con bollettini postali.

Numero Verde Gratuito **167-250702**

ANTAS servizi finanziari

FERDICO GIUSEPPE
INGROSSO DETERGENTI
VIA G. GALILEI, 165
CASH AND CARRY

I MAGNIFICI 6

Shampoo Antica Erboristeria	£. 1.350
Dentifricio Durbans 75 ml.	£. 1.450
Vim liquido 1 lt.	£. 2.000
Svelto 1,5 lt.	£. 2.550
Smac scioglicalcare 500 ml.	£. 2.000
Coccolino 4 lt.	£. 4.950

SCONTATO

OFFERTA VALIDA dall'1 al 12 Settembre 1999 i prezzi sono comprensivi di Iva

TEL. (091) 302258 - 349398 Palermo

> IL DIRITTO ALLA VERITÀ > 1999



IL CASO USTICA

MERCOLEDÌ 1 SETTEMBRE 1999

Depositata l'ordinanza di rinvio a giudizio del pm Priore: il 27 giugno 1980 l'aereo Itavia, su cui morirono 81 persone, si trovò nel mezzo di una battaglia aerea

“Ustica, un atto di guerra” Alla sbarra dieci generali

di MARINA GARBESI

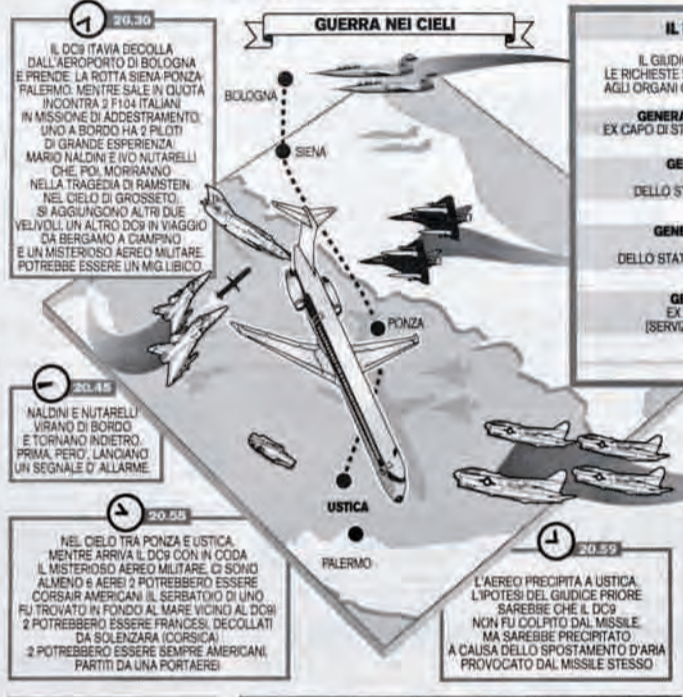
ROMA — Fu una guerra aerea. Non fu una bomba a far precipitare il De9 a Ustica, quella notte di 19 anni fa. Dieci generali alla sbarra, di cui quattro con l'accusa di attentato agli organi costituzionali e alto tradimento. Quasi cinquemila pagine per mettere la parola fine a una delle più lunghe, contraddittorie inchieste della Repubblica. Sull'aereo Itavia, il 27 giugno '80, morirono 81 persone.

L'ordinanza di rinvio a giudizio del giudice Rosario Priore fa un passo avanti rispetto alla requisitoria del pm Salyi, Roselli e Nebbioso di un anno fa. Questa non arrivava a certezze sulla causa della tragedia. Non si sbilanciava né sull'ipotesi bomba né su quella del missile. Confermava invece le accuse ai vertici dell'Aeronautica ai generali che ora andranno a processo. Feltonia, depistaggio, falsa testimonianza. Priore, che ieri notte ha concluso la stesura dell'ordinanza dopo una giornata intera chiusa nel suo ufficio, arriva a scudere l'attentato e disegna lo scenario più inquietante.

Una battaglia sul Tirreno con velivoli Nato (francesi, americani?) probabilmente di tipo Awacs all'inseguimento di un jet (libico?) che si mise sotto il De9 interferendo con la sua scia. Lo spostamento d'aria causato da un missile diretto verso quel jet potrebbe aver distrutto prima l'ala sinistra del De9 e poi bloccato il motore destro.

In ogni caso, Priore non ha voluto arrendersi a conclusioni vaghe, ha cercato fin dal '90, nonostante il balletto di perizie contrastanti, di ricostruire l'abbassamento del De9. E sarebbe ricorso a nuove perizie radaristiche, non a disposizione del pm, anche grazie alla collaborazione del comando Nato di Bruxelles sollecitato dal governo Prodi. E ha concluso che, poiché quella notte attorno all'aereo Itavia c'erano tracce di altri velivoli (se ne alzarono in volo a identificatori spenti almeno una dozzina) ci fu un inseguimento sul Tirreno. In mare, al largo della Corsica, incrociava la portaerei francese Clemenceau. Coincidenza improbabile che in perfetta coincidenza di tempo, scoppiasse proprio un ordigno a bordo.

Del reato più grave — attentato agli organi costituzionali e alto tradimento — saranno chiamati a rispondere i generali Zeno Tascio, ex capo del Sios, il servizio segreto aeronautico; Corrado Mellillo, ex caposervizio di Stato maggiore dell'Aeronautica; Franco Ferri, ex sottocapo di stato maggiore della Difesa e Lamberto Bartolucci, ex capo di stato maggiore dell'arma aerea. Di falsa testimonianza i pm avevano già accusato il generale Francesco Pugliese, ex capo di Civiltà; Nicola Fiorito Del Falco, ex vicecapo del Sismi; il generale Pasquale Notarnicola, ex responsabile del controspionaggio Sismi; Bruno Bombrezzi, ex capo dell'ufficio secondo del Sios; i due 007 del Sismi Umberto Allore e Claudio Masci.



Cinquemila pagine per porre fine ad un balletto di depistaggi e perizie contrastanti. A luglio Ciampi fu informato



I resti del De9 Itavia precipitato il 27 giugno 1980 ad Ustica e, in alto, il giudice Rosario Priore.

Il processo però potrà far luce a malapena sui depistaggi che hanno costellato la vicenda. Le posizioni di vari indagati — un groviglio di calunnie, omissioni di denunce, falsi, favoreggiamenti e occultamento di atti — sono state cancellate da prescrizioni e amnistie. E tuttavia oggi si viene a sapere che il jet grossetano pilotato dal comandante Nutarelli, poi morto nel misterioso incidente di Ramstein, volò in concomitanza con l'abbattimento del De9, e che dalla sua radio sarebbe partito un segnale di allarme.

Già a luglio Priore volle incontrare Ciampi per anticipargli il risultato della sua inchiesta. Il giudice ha riletto l'intera indagine partendo dal recupero in mare dei rottami con la seconda scatola nera che registra i dati tecnici di volo. I tracciati radar avrebbero confermato la presenza della portaerei e un aereo «amico» di incerta nazionalità che procedeva così vicino da mascherarsi sotto il De9. Altre due tracce si riferirebbero a F104 che intersecarono la rotta dell'Itavia tra Bologna e Siena. A sei giorni dal disastro l'allora am-

basciatore Usa a Roma affermò che nessun aereo e nave americani erano in zona. Nell'88 la smentita venne anche da Francia e Germania. L'ipotesi, oggi, è che l'Aeronautica «confezionò» una versione con gli americani o la Nato, prima di parlare col governo italiano.

«E ora chiediamo conto, oltre ai militari, ai Paesi alleati — invita Daria Bonifetti, senatore ds e presidente dell'associazione familiari delle vittime —. Non c'è mai stata risposta alla richiesta di rogatorie internazionali».



LA POLEMICA

Il generale dell'Aeronautica Manca, senatore di Forza Italia

“Ma quale battaglia sono tutte fantasie”

ROMA (m.g.r.) — «Ma quale battaglia aerea... Tutte fantasie. Se si va al processo, in fondo, neanche mi dispiace. Vorrà dire che, una buona volta, uscirà fuori anche la nostra verità. E sarà scontro di perizie...». Il generale dell'Aeronautica Vincenzo Manca, senatore di Forza Italia e vicepresidente della Commissione stragi, la butta sul sarcasmo. Fu lui a firmare, assieme ai deputati Mantica, Taradash e Fragalà, la controproposta secondo cui nessun velivolo militare era in circolazione quella notte del 27 giugno '80 sui cieli del Tirreno. E dunque il missile che causò l'abbattimento del De9 era da escludersi.

Generale Manca, il giudice Rosario Priore invece scarta la bomba proprio perché è certo che, quella sera, di caccia in azione ce ne fossero parecchi. Se fu battaglia aerea, non poteva essere attentato terroristico.

«La deduzione è chiara. Ma non capisco su che cosa la fondi. Evidentemente Priore possiede elementi che non avevano i pm e che non ha neppure consegnato a noi della Commissione. Significa

LA STORIA

● 27 giugno '80 — Ore 21. Il De9 esce dai cieli.

● 28 giugno '80 — Affiorano le prime ipotesi: 81 morti. L'Aeronautica: cedimento strutturale. Ma c'è chi parla di bomba o missile.

● 18 luglio '80 — Scelta Silya trovano un Mig libico forse precipitato la sera del 27.

● primavera '82 — La commissione ministeriale parla di esplosione esterna-missile o interna-bomba.

● estate '86 — Inizia l'operazione recupero del De9.

● marzo '89 — La commissione di esperti coordinata da Massimo Blasi conclude: fu un missile.

● primavera '90 — Due dei 5 esperti fanno dietrofront: fu una bomba.

● luglio '90 — Al giudice istruttore Bucarelli subentra Priore. Si riparte da D.

● luglio '94 — Il nuovo pool di esperti presieduto da Misiti torna all'ipotesi della bomba. Ma i magistrati notano troppi errori: perizia inutilizzabile.

● giugno '97 — A Priore arriva il dossier completo.

● 31 luglio '98 — E rinvio a giudizio per 4 generali e 6 militari.

LA POLEMICA

che la collaborazione fra Parlamento e magistratura non c'è stata».

Ma lei, da generale, non crede allo scenario di guerra che pure fu ipotizzato dall'ammiraglio Martini, ex responsabile del Sismi, il servizio segreto militare.

«Non ci credo, no. Perché anche noi ci siamo studiati i tabulati radaristici. E, davvero, non c'è alcuna traccia sicura di jet militari in azione».

Gli stessi pubblici ministeri nella loro requisitoria sostenevano l'opposto. Anche se non arrivarono a conclusioni certe né sui missili né sulla bomba a bordo.

«Vede, i tracciati bisogna saperli leggere. In prossimità di Siena c'è qualcosa, ma per noi si tratta di falsi echi, non di echi veri... Si spieghi meglio».

«Non rilevazioni di velivoli ma giochi, anomalie magnetiche. Ci sono poi falsi echi anche al momento della caduta del De9. Del resto, gli stessi pm hanno mantenuto dubbi. Feceero arrabbiare chi voleva solo buttar fango sull'Aeronautica. Ci vuol coraggio per le verità scomode...».



Vincenzo Manca

Per l'inglese

Friendly

IL NUOVO DIZIONARIO "AMICO" PENSATO DA PARAVIA SU MISURA PER CHI STUDIA.

paravia

SCOPRI L'ALBERO DEI DIZIONARI PARAVIA

PRIMO PIANO

Una «sistematica distruzione di prove» e decisioni «impossibili senza l'avallo di un livello superiore»

ROMA - «Non solo devastazioni documentali: anche chiusura ermetica di una serie infinita di personaggi di basso e alto, se non altissimo livello e non solo nell'Aeronautica militare, per cui si sono generate le imputazioni, ma pure in altre sedi militari e non. Così il giudice Priore descrive il muro di omertà eretto per 19 anni intorno al disastro del Dc 9. E le decisioni prese quella sera dai militari, secondo il magistrato, sono state di una tale rilevanza che «sarebbe impossibile» che non ci sia stato «l'avallo di un livello superiore». «S'è compiuta - è detto nelle motivazioni - una sistematica distruzione di prove, in esecuzione di un preciso progetto che doveva impedire ogni ricostruzione dei fatti. Progetto che ha colpito in tutti i livelli a salire sino allo Stato maggiore». «Così come in tutti quei ranghi essenziali delle istituzioni - scrive il magistrato - ove si conservavano documenti e memorie degli eventi. Progetto concepito per non rivelare fatti ed eventi che non potevano essere passati e che ha trovato realizzazione nella erezione di quella muraglia, più che muro, di silenzio o di sostenibili menzogne, che si è estesa lungo tante, troppe istituzioni, nazionali e di altri Paesi e per anni non s'è nemmeno abbreciata. Le cui dimensioni e resistenze sarebbe assurdo definire casuali e non oggetto di quel progetto».

«Tutto questo - sottolinea Priore, non senza un'attenta politica - s'è compiuto senza tintinnare di manette, puro auspicato da più parti, e senza pentiti d'alcun genere rammentati sotto le luci di vere spie, come è stato ed è costume, a far tempo da tanti, troppi anni, cioè dai primi anni Novanta. In questo caso erano stati offerti Roma, i carabinieri e gli altri carabinieri, mafiosi vincenti e perdenti, ad unificare in una irrazionale ed antistorica *reductio ad unum* tutte le stragi».

Ma Priore individua anche un altro aspetto legato alla catena di decessi. «Gli imputati accusati di attentato agli organi costituzionali - si legge nelle motivazioni - ovviamente hanno negato l'esistenza delle contestazioni e cioè di non aver riferito le loro cognizioni al livello politico. Ma le decisioni prese quella sera dai militari esse-

no state di una tale rilevanza gravita che appare impossibile che lo siano state senza l'avallo di un livello superiore». Pur riconoscendo che «sul piano probatorio nulla è di positivo o concreto in tal senso», Priore afferma che «i militari devono averne discusso con un livello superiore nazionale, straniero o internazionale e devono averne ricevuto il consenso, appare dal tutto anomalo che i militari italiani siano riusciti a tenere tutto nel proprio grembo. Di certo un livello più alto poteva essere raggiunto dall'omologo statunitense».

Il Dc dell'Itavia, dunque, «non era assolutamente solo, né il cielo durante questo tragitto è totalmente spondo per cinquanta miglia di raggio, come pare e si sem-

pre interessatamente soddisfatto». «Una serie di velivoli - scrive il magistrato - si innestano sulla traiettoria del Dc 9: uno che di certo vi resta nella scia, e un altro, il messo, che a volte se ne allontana sia in quota che in coordinata; un velivolo militare che tenta di penetrare dalla Delta (una servizio, ndr) nell'Anfo 14 (l'aerovia dell'aereo partito da Bologna, ndr) proprio al passaggio del Dc 9; due F 16 che vi sono, a brevissima distanza dal Dc 9 e se ne allontanano all'altezza di Grosseto, segnalando emergenza generale. E infine tracce tratte più volte, richiamando da Pozzo: stesso suono. «Queste le evidenze esaltivamente sudastiche - prosegue Priore - che debbono stimare valide, nonostante intelligenti quan-

to fossero critiche, che col tempo sono però cadute, sia ciascuna per sé che a maggior ragione nel loro insieme, che da loro il massimo della congruenza. Evidenze agguinate il giudice istruttore - che chiaramente mostrano il contesto complessivo ed accadono in modo assai differente da quanto si vorrebbe interpretare del Dc 9 l'avviso». Priore ricorda poi lo stato di benedizione di quegli anni tra i paesi occidentali e la Libia, proprio mentre la difesa aerea italiana quasi chiudeva al tramonto ed altri apparivano come delegati alla bisogna. Il leader libico Gheddafi, senza voler dare credibilità a chi potrebbe non meritarsela, ha sempre sostenuto che quella sera si puntava contro di lui. E al di là della carriera del Mig (trovato sulla si-

Il caso Ustica / Resteranno «ignoti» i responsabili dell'abbattimento del Dc 9 dell'Itavia il 27 giugno 1980: ma fu, è accertato, «un atto di guerra». Nessun colpevole, ma pochi chi ha depistato

IL COMMENTO

POVERA ITALIA, PAESE SENZA VERITÀ

Franco Cangioli

IL Dc 9 Itavia vittima di un atto di guerra? Sarà, ma non ci credo. Non ci ho creduto dieci anni fa, quando il telefonale scoppio per il filo perseguito con l'aria di denuncia notata, il romanzo della battaglia aerea nel cielo di Ustica. Non ci credo neppure adesso che una sceneggiatura analogica è entrata, a quanto pare, nelle tremule pagine dell'ordinanza di rinvio a giudizio che ha posto termine all'inchiesta giudiziaria, a 19 anni da quella tragedia. La mia ostinata incredulità è temperata da un senso di rispetto per Rosario Priore, il magistrato che ha firmato l'ordinanza. Non lo conosco, ma conosco la sua reputazione, che è buona. Resta il fatto che la giustizia - se come un jube-box, suona a seconda dei gettoni inseriti. L'autore di questa brutta fulminante è un altro famoso magistrato boreale, il capo del pool di Mani Pulite, Quirico. Dunque, se l'ordinanza Priore suona una marcia

militare e perché qualcuno, con la sua deposizione ha gettato la testa della battaglia aerea. Più avverta gettonata perché a conoscenza dei fatti, oppure perché a conoscenza di circostanze parziali, che, incastandosi con altre deposizioni, formano un rompicapo più sottile di guerra, ma anche avverta gettonata semplicemente per il piacere di offrirla in ascolto al culter del genere. Che sono parecchi. Vedremo, o lo vedranno i nostri di scandali, se la ricostruzione contenuta nell'ordinanza reggerà alla prova del dibattimento in Corte d'Assise o quale verità giudiziaria ne verrà fuori. Per ora, dal ventaglio delle competite istruttorie agitate nelle cronache, viene fuori soprattutto un senso di vergogna. Un aereo fantasma, forse americano o forse libico, nascosto sotto il Dc 9. Due caccia italiani danno l'alt alla caccia francese in posizione di attacco, una portavece inglese che fa alzare elicotteri in perlustrazione, un aereo attaccante forse americano o forse libico. Un Mig libico precipitato sulla Sila forse quel tale 27 giugno o forse due o tre settimane dopo. Un missile esplosivo in contiguità, forse un cedimento strutturale dovuto alle avarie di una caccia, che determina la catastrofe... Difficile racco-

gliare. Sarebbe più facile se tra le dozzine di militari di cinque paesi coinvolti nella ricostruzione, se ne fosse trovato almeno uno disposto a rendere testimonianza con piena cognizione di causa. C'è un superlativo attendibile? Se c'è, che non risulta. Il segreto totale così lungamente osservato da parte di così tante persone partecipanti all'atto di guerra è appunto uno dei motivi della mia incredulità iniziale. Un altro è rappresentato dalla sorprendente unanimità dell'informazione scesa in campo a sostegno della tesi del complotto internazionale. Dalle parecchie sono state riferite, in tutti questi anni, come rivelazioni. Per esempio, l'intervento di una squadra di sottomarini uscita da un miselione sommersibile, tra i relitti sui fondali di Ustica. Altro e sempre, la presenza nelle acque dell'isola di una portavece americana che invece faceva da fionda a una coppia di sottomarini italiani. Un altro giorno nel cielo di Ustica bisogna rivolgersi a radar stranieri. Ma lo è anche perché nei jube-box della giustizia si mettono troppi gettoni. Finiti nella ricerca di quella politica convenevole. Con la verità e con la viale conoscenza? Se lo chiedeva anche Franco Pilati, già ai suoi tempi.

Non fare altro per la passività dei capi dell'Arma sinora a un linguaggio morale subito sacerdotale? O forse alla speranza di carriera. Mi preoccupa piuttosto la prevalente tendenza a depistare l'informazione e quindi la ricerca di verità. In modo da evocare il fantasma volte crinale dell'Alleanza occidentale. Da piazza Fontana all'affare Moro, dalla strage di Bologna al Ustica, non c'è strage che non sia stata accreditata come strage di Stato, ordita dalla Cia in combutta con militari italiani. E, credo, un modo ignobile di riscrivere la storia, nel tentativo di insorgiare i conti della propria parte, peccato ancora, è un metodo infallibile di inquinare le indagini e deviarle dall'accertamento della verità. Che difetti non si scopre mai. Il povero Sciaccia diceva, non a torto, che l'Italia è un paese senza verità. Lo è perché senza sovranità effettiva: la monarchia dello Stato non funziona e per sapere cosa c'era quel giorno nel cielo di Ustica bisogna rivolgersi a radar stranieri. Ma lo è anche perché nei jube-box della giustizia si mettono troppi gettoni. Finiti nella ricerca di quella politica convenevole. Con la verità e con la viale conoscenza? Se lo chiedeva anche Franco Pilati, già ai suoi tempi.

Nove a giudizio, quattro per alto tradimento

ROMA - Uno scenario di guerra, un'operazione di polizia internazionale ed il fatto apparente alle grandi potenze. Decisioni prese dai militari italiani che necessariamente dovevano avere l'avallo di un livello superiore». A 19 anni dal disastro del Dc 9 l'avviso precipitato al largo di Ustica il 27 giugno 1980 non ci sono responsabili della strage, ma ai militari italiani sono stati posti. E su questi punti dovranno rispondere in Corte di assise nove tra generali ed ex funzionari dei servizi segreti rinviati a giudizio dal giudice istruttore Rosario Priore.

Pessimi le accuse: attentato agli organi costituzionali e l'aggravante dell'alto tradimento per i generali Lamberto Hartolucci, Zeno Tascio, Corrado Melillo e Franco Ferri. Falsa testimonianza per il generale Francesco Pugliese, Umberto Albero, Claudio Masci. Passaggio di informazioni e furto di documenti per i generali Gennaro Bonaventura e Antonio Ruffini. Falso testimonio per il generale Francesco Pugliese, Umberto Albero, Claudio Masci. Passaggio di informazioni e furto di documenti per i generali Gennaro Bonaventura e Antonio Ruffini. Falso testimonio per il generale Francesco Pugliese, Umberto Albero, Claudio Masci.



Il giudice istruttore Rosario Priore ha imputato ai tribunali cinque generali e quattro generali per alto tradimento. Le accuse: attentato agli organi costituzionali e l'aggravante dell'alto tradimento per i generali Lamberto Hartolucci, Zeno Tascio, Corrado Melillo e Franco Ferri. Falsa testimonianza per il generale Francesco Pugliese, Umberto Albero, Claudio Masci. Passaggio di informazioni e furto di documenti per i generali Gennaro Bonaventura e Antonio Ruffini. Falso testimonio per il generale Francesco Pugliese, Umberto Albero, Claudio Masci.

Il 18 luglio 1980, ventuno giorni dopo il disastro, una telefonata anonima rivelò la presenza dei resti di un velivolo tra le montagne. Aveva partecipato alla battaglia in mare Quel Mig libico precipitato in Sila, un atroce sospetto oggi certezza



Un Mig 23 dell'aviazione libica identico a quello precipitato a Castelsilano

COSENZA - Un mistero durato 19 anni. Il 18 luglio del 1980, una telefonata anonima rivelò la presenza dei resti di un aereo tra le montagne di Castelsilano. Scartò l'arcano. In poche ore contornate in località Timpu delle Mague carabinieri, polizia, reparti dell'Esercito e dell'Aeronautica. L'intera area interessata dalle operazioni di recupero venne inibita all'accesso di curiosi e giornalisti. Cominciò così un "già" internazionale intriso di contraddizioni, aneddoti, notizie ammissioni, errori di valutazione, risposte mancate. Pressato dall'opinione pubblica, il ministero della Difesa diffuse poche ore dopo un comunicato ufficiale. Nel documento si riferiva che era stata rinvenuta la carcassa di un Mig 23 monoposto di fabbricazione sovietica,

provvisto di armamenti di Federal Aviation Administration in dotazione alle forze aeree libiche. Nella cabina era stato ritrovato il cadavere d'un pilota, la cui identità scura e dell'apparenza di trent'anni. Stop. Muhammad Gheddafi e il suo vice Jallud, dall'altra parte del Mediterraneo, risposero con un comunicato ufficiale del giorno successivo. Qualcuno non pensò si trattasse del nome di battesimo della vittima. Ma non era così. Mat nessuno capì veramente cosa significasse. Al pilota, negli anni, verranno attribuiti diversi nomi, tra

quelli più ricercati è stato Fedai A. Adin. Gli inquirenti diedero subito la sensazione di voler chiudere il caso in fretta. Il corpo d'un pilota, la cui identità scura e dell'apparenza di trent'anni. Stop. Muhammad Gheddafi e il suo vice Jallud, dall'altra parte del Mediterraneo, risposero con un comunicato ufficiale del giorno successivo. Qualcuno non pensò si trattasse del nome di battesimo della vittima. Ma non era così. Mat nessuno capì veramente cosa significasse. Al pilota, negli anni, verranno attribuiti diversi nomi, tra

schiantarsi contro il costone della montagna. Molti abitanti confermarono indirettamente l'assunto. Altri, invece, parlarono di una decina di postazioni radar, senza essere individuati. La risposta al quesito sarebbe stata fornita al giudice Priore dai traccati radar dell'epoca ottenuti, nei mesi scorsi, dalla Nato. Che non solo confermarono la presenza del jet sui cieli italiani, ma attesterebbero il suo coinvolgimento in una battaglia aerea condotta contro velivoli occidentali.

Queste rivelazioni spinsero Rosario Priore a compiere, alla fine dell'estate del '90, del sopralluogo in Calabria. In quell'occasione, venne tra l'altro accertato che tra il punto di caduta del jet e le tracce del suo congegno in cendio c'erano 150 metri di distanza. Non solo: guardando i dati dell'indagine eseguita sul campo del pilota, fu verificato che l'uomo non presentava tracce di bruciature. «Com'è possibile?», «Com'è possibile?», «Com'è possibile?», «Com'è possibile?».

LOTTO
Estrazioni di mercoledì 2 settembre

BARI	87	40	25	39	3
CAGLIARI	69	55	8	50	59
FIRENZE	26	25	42	46	86
GENOVA	68	62	10	85	32
MILANO	32	26	37	11	58
NAPOLI	67	89	74	60	29
PALERMO	5	74	46	72	42
ROMA	19	56	23	87	1
TORINO	18	13	10	62	68
VENEZIA	65	56	22	28	34

SUPERENALOTTO
Combinazione vincente:
5 19 26 32 67 87

Numero Jolly: 65
Montepremi: € 16.897.564.021

Avvisi economici

1 Prestiti e investimenti

7 Commerciali

18 Offerte rappresentanze



La carcassa del Dc 9 dell'Itavia ricostruita ai tempi dell'inchiesta

IL DIRITTO ALLA VERITÀ > 1999



S'infiamma il dibattito politico dopo l'ordinanza di rinvio a giudizio per la strage del Dc9 dell'Itavia

"Ora la Nato dica tutto"

Priore: a Ustica un atto di guerra. Veltroni: gli alleati parlino

di SILVANA MAZZOCCHI



Ecco i punti dell'ordinanza sulla strage

Queste le conclusioni dell'inchiesta sulla strage di Ustica del giudice istruttore Rosario Priore.

● Fu un atto di guerra non dichiarato. «Un'operazione di polizia internazionale, di fatto spettante alle grandi potenze», accusa il giudice Rosario Priore. E Walter Veltroni raccoglie il sasso e rilancia. Il leader dei Ds esprime apprezzamento per il lavoro del magistrato, sposta il tiro e attacca: «A questo punto da parte dei nostri interlocutori internazionali ci si deve aspettare un qualche chiarimento», dice da Venezia con parole prudenti, ma esplicite. L'appello affinché chi sa, finalmente parli è mirato ai paesi ai quali le carte di Priore fanno riferimento e, indirettamente, appare rivolto al governo D'Alema. Nei giorni scorsi lo stesso Priore aveva informato il presidente del Consiglio e il capo dello Stato Carlo Azeglio Ciampi sui risultati dell'inchiesta sulle stragi gravi commesse sul territorio nazionale. E sui tanti, troppi deplaggi e storture incontrate in anni di lavoro. «Devastazioni documentali e chiusure ermetiche», le ha bollate il giudice nella sua ordinanza. Reticenze e menzogne da parte dei vertici militari del nostro paese. Silenzi opposti alle rogatorie internazionali. Per coprire quello che Priore racconta come un «contesto complesso», caratterizzato da una battaglia tra caccia militari. Lo scenario in cui è maturata la tragedia, la caduta del Dc9 che - scrive il giudice - potrebbe essere stata causata più che da un missile, dalla collisione con uno dei velivoli militari, la cui nazionalità non sarà mai accertata. Omertà e bugie. Una «margaglia» che lascia senza colpevoli. Veltroni ricorda che durante il governo Prodi, fu proprio lui ad attivarsi, insieme con il capo dell'esecutivo, per spezzare la catena del silenzio. «Per ottenere la decrittazione di quei codici internazionali che sino ad allora non erano stati resi disponibili». Una circostanza questa evocata anche dalla stessa Nato che ieri ha tentato a sottolineare la collaborazione offerta a Priore. «Quando il giudice ha posto le domande che voleva, ha ottenuto le risposte che poteva ottenere», ha tenuto a precisare una fonte diplomatica dell'Alleanza atlantica. Adesso la mano passa a D'Alema. «Il governo deve intervenire, è un problema di dignità nazionale», insiste Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione dei parenti delle vittime. «La fase giudiziaria è finita», dice la senatrice diessina, «Priore ha raggiunto un punto di certezza. Quel giorno un aereo civile è stato abbattuto. Ha dimostrato che il disastro è avvenuto alla presenza di un mucchio di altri aerei. Questa è la verità giudiziaria. Di più la magistratura non può fare. Adesso il problema diventa politico. Per anni», ricorda Bonfietti con amarezza, quando andavo a parlare ai vari governanti, mi veniva ripetuto che non si potevano prendere provvedimenti perché mancava la verità giudiziaria. Ora c'è. Vorrei che finalmente questo paese sentisse la strage di allora come una grande ferita. Perché questo è stata Ustica, una ferita alla dignità nazionale. Nei prossimi giorni chiederò di incontrare Ciampi e D'Alema», annuncia la senatrice Ds. «mi ritengo un po' responsabile di quanto la società civile è riuscita ad ottenere dopo 19 anni. E adesso voglio consegnare personalmente al



● Non è chiarito di che nazionalità fossero i due aerei «amici» che ne inseguivano un altro che si nasconde nella scia del Dc9. Aerei Nato americani o francesi a caccia di un velivolo libico con a bordo Gheddafi? Nessuno colpevole individuato ma si chiamano esplicitamente in causa responsabilità internazionale. ● Il giudice cita «la miriade di condotte di ostruzionismo e di sprezzo della giustizia» dell'Aeronautica, che ha negato ogni evidenza, persino quelle documentali, al limite del ridicolo. ● I quattro generali rinviati a giudizio sono accusati di attentato agli organi costituzionali e altri tradimenti. Hanno omesso, mentito, depistato. Dopo 19 anni di indagini, contrastanti perizie radaristiche che di volta in volta davano più credito all'ipotesi missile o a quella della bomba, sostenuta dai vertici dell'Arma azzurra, sono arrivate a una svolta solo dopo la fattiva collaborazione del comando Nato di Bruxelles sollecitato dal governo Prodi. ● Le ripetute richieste di rogatorie internazionali non sono mai state accolte. ● Priore punta il dito sulla «doppia lealtà» che a livello politico, militare, di apparati di sicurezza ha caratterizzato il dopoguerra. La fedeltà atlantica ma anche il «dialogo» occulto con potenze ostili.



● Il giudice cita «la miriade di condotte di ostruzionismo e di sprezzo della giustizia» dell'Aeronautica, che ha negato ogni evidenza, persino quelle documentali, al limite del ridicolo. ● I quattro generali rinviati a giudizio sono accusati di attentato agli organi costituzionali e altri tradimenti. Hanno omesso, mentito, depistato. Dopo 19 anni di indagini, contrastanti perizie radaristiche che di volta in volta davano più credito all'ipotesi missile o a quella della bomba, sostenuta dai vertici dell'Arma azzurra, sono arrivate a una svolta solo dopo la fattiva collaborazione del comando Nato di Bruxelles sollecitato dal governo Prodi. ● Le ripetute richieste di rogatorie internazionali non sono mai state accolte. ● Priore punta il dito sulla «doppia lealtà» che a livello politico, militare, di apparati di sicurezza ha caratterizzato il dopoguerra. La fedeltà atlantica ma anche il «dialogo» occulto con potenze ostili.

Alla sbarra soltanto chi depistò le indagini non i veri colpevoli: "Nci c'è un'operazione di polizia internazionale"

presidente del Consiglio e al capo dello Stato le migliaia di pagine dell'ordinanza di Priore. Il nostro governo si deve far spiegare dagli altri governi perché nei nostri cieli erano presenti gli aerei militari di cui si legge nelle pagine della magistratura. I governi alleati non hanno collaborato a sufficienza», conclude Bonfietti. «In molti non hanno risposto alle rogatorie internazionali, la collaborazione dei nostri militari non c'è stata e le informazioni sui codici di decrittazione ce li siamo dovuti far dare dalla Nato, grazie all'iniziativa di Prodi e Veltroni. Adesso spetta al governo andare avanti». Intanto la verità giudiziaria di

Priore divide il Palazzo. Athos De Luca, Verdi, lancia l'allarme sul rischio che la prescrizione possa cancellare la possibilità di arrivare ad una sentenza, mentre Carlo Leoni, responsabile giustizia dei Ds, afferma che «la ricostruzione fatta dal giudice è un contributo formidabile per l'accertamento della verità» e che si deve all'associazione dei familiari delle vittime e alla società civile se sono stati «impediti i deplaggi e le sottovalutazioni interessate». Un invito alla moderazione arriva da Pietro Carotti, responsabile giustizia del Ppi secondo cui «non è il caso di manifestare né scetticismo, né certezze», in attesa di verificare «un ipotesi con il dibattito processuale». Per Carlo Giovanardi del Ccd ci sono «troppi scenari con troppi colpevoli» ed Enrico La Loggia di Forza Italia, infine, ricorda che l'inchiesta «non ha colpito il bersaglio grosso» e si chiede chi siano i veri responsabili della strage e chi risarcirà i familiari delle vittime.

USTICA, VENT'ANNI DOPO	
LA LINGUA MANCA DELLA GIUSTIZIA PER ARRIVARE ALLA VERITÀ NON È CONCLUSA, MA SI HANNO FORSE ALCUNE CERTEZZE	
I NUMERI DELL'INCHIESTA	
19 ANNI	IL TEMPO TRASCORSO DALLA TRAGEDIA
11	I PASSEGGERI A BORDO DEL DC9 ITAVIA MORTI
7	GLI ANNI NECESSARI AL GIUDICE PRIORE PER RIPCUPERARE TUTTE LE TAPPE DELL'INCHIESTA PRIMA CONDOTTA DA BUCARELLI
6	I HERITI AL LAVORO NELLE DUE INCHIESTE
1	IL MISSILE ARIA ARIA CHE AVREBBE ABBATTUTO IL DC9
1.300.000	I FOGLI DEGLI ATTI DELL'INCHIESTA
10	LE PERGHE D'UFFICIO ORDINATE DALL'89 FINO AL '97
5.400	LE PAGINE DELL'ORDINANZA
130	LE RICHIESTE DI ROGATORIE, CHE HANNO RIGUARDATO 20 STATI
70	GLI IMPUTATI E INCHIESTI COINVOLTI NELL'INCHIESTA PER DEPLAGGIO
7	I GENERALI RAGGIUNTI DA MANDATI DI COMPARIZIONE O DA COMUNICAZIONI SILENZIOSE
4	I GENERALI ACCUSATI DI ALTO TRATTAMENTO
3	LE ACCUSE COSTITATE A VARIO TITOLO A MEMBRI DELL'ARMATA AEREA
20	I GIORNI A DISPOSIZIONE DEI PM DELLA PROCURA PER TRARRE LE LORO CONCLUSIONI SULL'INTERO MATERIALE INVESTIGATO



L'INTERVISTA

Giovanni Pellegrino, presidente della commissione stragi

"Tutti i misteri d'Italia colpa della doppia lealtà"

ROMA (s.m.) - «I misteri d'Italia ruotano tutti intorno all'asse dell'oltranzismo atlantico e della doppia lealtà. Per anni funzionari di Stato hanno ritenuto di non poter dire la verità perché c'erano interessi superiori da salvaguardare. Adesso qualcosa è cambiato, ma io ho una punta di polemica con questo governo, perché se è vero che ormai da tempo c'è collaborazione, sarebbe necessario andare più avanti, assumere iniziative autonome, attivarsi per sapere dai governi alleati come andarono veramente le cose». Giovanni Pellegrino, presidente della

«Per anni i funzionari di Stato hanno ritenuto di non poter dire la verità per interessi superiori. Ma ora è cambiato»

«Adesso il problema è politico. Bisogna attivarsi per sapere dai governi alleati come andarono le cose»



I GENERALI

Franco Ferri

Nato nel 1923 a Napoli, è stato sottocapo di Stato maggiore dell'Aeronautica tra il 1980 e il 1983.



Lamberto Bartolucci

Nato nel 1924 a Orbetello (Grosseto), è stato Capo di Stato maggiore dell'Aeronautica (1980) e della Difesa (1983).



Zeno Tascio

È stato a capo del Sisa, il servizio informazioni Aeronautica. Già comandante del centro radar di Licola.



Corrado Mellillo

Nato nel '32 a Capriate (Bergamo). Nell'86 promosso sottocapo di Stato maggiore dell'Aeronautica.



diessina della Commissione stragi attacca: «Se l'ipotesi di Priore è valida, non c'è da scoprire un segreto sulla Nato, ma un segreto interno alla Nato. E per farlo ci vuole un'inchiesta in seno all'Alleanza».

Presidente, oggi la verità giudiziaria ci dice come è andata, ma i colpevoli rimangono sconosciuti.

«La storia di questo paese non può essere letta ai di fuori della storia del mondo. E nei tentativi

di far luce sulle stragi, ci si è sempre scontrati con uno spazio d'indiscrezionalità. Ora questo spazio si è molto ridotto. La differenza tra quello che avevano ipotizzato i pm dell'inchiesta e Priore è che i primi avevano ritenuto probabile che ci fosse stato un atto di guerra aerea. Il secondo scavalca l'ipotesi e offre una verità giudiziaria accertata. Il punto di snodo è stata la perizia radaristica dello scorso aprile.»

Lei definisce i silenzi «spazio di indiscrezionalità». Chi ha depistato, chi ha taciuto?

«In commissione, il capo di Stato maggiore all'epoca in carica all'Aeronautica, Mario Arpino, accennò ad uno spazio atlantico. Disse nella sostanza: nell'80 noi ritenevamo che un terzo del parlamento italiano (il Pci e la sinistra ndr) fosse dell'accea termica e quindi ci comportavamo di conseguenza. Devo pensare che facesse riferimento ad interessi atlantici».

La magistratura ha terminato il suo lavoro, come andare avanti?

«Il problema ora è politico. Si deve muovere il governo. Inverti ormai da tempo, già con il governo Dini, poi con Prodi e D'Alema c'è stata piena disponibilità a collaborare con la commissione e con la magistratura, ma vorrei che adesso il governo facesse del-



IL PROTAGONISTA Il pm Rosario Priore e un'inchiesta lunga 19 anni: quanti depistaggi

Il giudice e il muro di gomma "I colpevoli? Sono all'estero"

di MARINA GARBESI



La carriera di un pm

Rosario Priore, 60 anni, è stato il giudice della strage di Fiumicino, del caso Moro. Nel 1990 ha ereditato l'inchiesta su Ustica; nella foto: Javier Solana

ROMA — Sale al secondo piano, dov'è il suo ufficio, su un ascensore spangherato, i cardini tenuti assieme dal filo di ferro. Fuori, il palazzo della procura generale a piazza Adriano, è un trionfo pacchiano di opulenza. Completa beige, un filo di sudore sulla fronte. «Mi scusi, ma devo combattere con le fotocopie, capirà, abbiamo macchinette lentissime...». La burocrazia giudiziaria chiude alle 14, ma stavolta, per buona grazia, qualche impiegato è rimasto. Pomeriggio d'afa, che segue nove anni di lavoro, più di cinquemila pagine d'ordinanza, 19 capitoli, solo l'indice è altocostoso. L'inchiesta-monstre della Repubblica, quella su Ustica, con quattro generali rinvii a giudizio per alto tradimento, altri ufficiali per falsa testimonianza e calunnia. L'orizzonte ravvicinato del 2003 potrebbe far cadere in prescrizione il tutto, sarà un processo in corsa contro il tempo. E quell'uomo, nervoso e sorridente, lo sa.

C'è una frase dell'ordinanza del giudice istruttore Rosario Priore, 60 anni, che lo racconta

«Non faccio come certe toghe chiacchierone. Andatevi a leggere l'indice dell'ordinanza... Poi ne discutiamo. Ma non mi piacciono le ricostruzioni modaiole»

miglio di qualsiasi altra. E spiega perché, lui timido eppure mondanico, scapolo, l'hobby di guardar le stelle con una collezione di telescopi, è un magistrato più scomodo di altri. E all'ergo alla politica. Non gli piacciono, si legge, «le ricostruzioni che seguono le mode», che insomma «tutto derivi dalla strategia della tensione, tutto sia mosso da Stay Behind o dalla P2, tutto voluto dalla mafia o dal suo terzo livello. Questo è manichiesimo giudiziario tipico del nostro Paese, che di necessità si trasforma in manichiesimo politico» che im-

pedisce la vera democrazia. Insomma, «no alla giustizia a ogni costo, che si rivela sempre di parte».

D'accordo, giudice, ma la destra l'attacca: cinquemila pagine, vent'anni dopo nessun colpevole dell'inabissamento del Dc9. Un mezzo fallimento... E lui, calmo: «Non faccio come certe toghe chiacchierone. Andatevi a leggere l'indice dell'ordinanza. Trecento pagine sulla Nato, un capitolo sulle responsabilità internazionali... Poi, poi ne discutiamo». Se gli si domanda degli ostacoli incontrati, fa il sorriso e tace.

La storia di quest'indagine infinita, in fondo, è proprio una storia di ostacoli. Il «muro di gomma», che ha avuto tempo di diventare libri e film. Lui, Priore, adesso, la «palla» delle responsabilità internazionali, dei silenzi, delle omissioni non solo dei generali ma anche di paesi alleati e non. L'ha girata a D'Almeida e Ciampi. «Qui — scrive — si sono superati i limiti del diritto interno...». E si capisce che le conseguenze, se ci saranno, non saranno da poco.

Era il luglio del '90 quando Priore «ereditò» dal collega Vittorio Bucarelli la già decennale inchiesta su Ustica. Aveva una certa esperienza di indagini «impossibili»: dal caso Moro alla strage di Fiumicino, opera dei palestinesi nel '73. E poi molto allenamento sul terrorismo internazionale (Abu Nidal, per esempio), molto scavo sulle trame occulte nostrane (Br). Bucarelli aveva gettato la spugna. Circolava già, tra i periti, l'ipotesi più accreditata del missile, poi smentita, poi ancora confermata, uno staggio di dubbi, tra reticenze e false versioni dell'Aeronautica, che Priore aveva potuto ascoltare in Commissione stragi di cui era consulente. E da cui si dimise quando ebbe in mano la più viscosa sfida della sua carriera.

Ma lui, anche sforzandosi, non riuscì mai ad etichettarlo come uomo di parte. Cocciuto, iniziò abolendo le ferie di ferragosto. Ragiona Alessandro Gamberini, avvocato di parte civile: «Ha fatto i conti con ostruzionismi vecchi e nuovi, Ustica, pur lontana nel tempo, è di grande attualità. Uno spaccato autentico dell'impermeabilità dei corpi militari rispetto alla società civile. Nessuno si è mai avvalso del segreto militare o di Stato, i generali però hanno coperto la verità giocando sul tecnicismo. I tracciati radar, per esempio. Solo un esperto poteva leggerli. Loro diedero una versione parziale, omisero particolari che potevano raccontare una diversa verità. Quella venuta fuori solo all'ultimo, quando Solana, cioè la Nato, ha offerto i codici al governo Prodi. L'Aeronautica aveva suggerito uno scenario quasi... pitonesco di descrizioni ingenui. Quando il maresciallo Carico del radar di Marsala disse che sulla consolle, quella notte, si vide subito la traccia del Dc9 che precipitava, fu neutralizzato e considerato matto. E Priore, dai generali, otteneva una trafila di non ricordo».

«È stata la Nato ad aprirgli gli occhi — osserva oggi Costantino Marini, altro legale di parte civile — ma a lui va il merito di una tenacia inattaccabile. E di una onestà intellettuale che gli ha sempre fatto rifiutare verità di comodo, da chiunque fossero suggerite». Un «maximo sorriso» è stato definito. Anzi, il Talpone. Perché si introduceva nell'ufficio del collega Sica per fregargli quantità industriali di cioccolata. Dopo innumerevoli viaggi negli Usa per strappare verità, il faccia a faccia con Gheddafi (che negò il coinvolgimento, per poi dichiarare un anno fa: «ero io l'obiettivo»), Priore ha minacciato di abbandonare l'inchiesta una volta sola (subito ritirata). Quando il Csm aprì un fascicolo su di lui dopo le dichiarazioni dell'Ariosto, la pentita del caso Previti. Lei affermò che «il giudice di Ustica» frequentava il ministro berlusconiano. La faccenda si smontò in fretta. Al Talpone non sono riusciti, finora, a mettere divise. Di nessuna foggia.



Il relitto del Dc9

Il relitto del Dc9 dell'Itavia precipitato nel mare di Ustica nel 1980, a distanza di 19 anni dalla tragedia che costò la vita a 81 persone le cause sono ancora un mistero. A sinistra, Giovanni Pellegrino, presidente della commissione Stragi

la verità su tutte le stragi un obiettivo politico. E me lo auguro a vasto raggio, a partire dall'affare Moro».

Vuol dire che i segreti sulle stragi stanno tutti dentro alla stessa logica?

«Proprio così. E questo nei decenni passati ha riguardato sia la istituzione che la magistratura. La legge P2 è stata per la commissione Anselmi l'impero del male e per i giudici poco meno di una lobby d'affari. Mentre l'idea che fosse una faccenda di oltranzismo atlantico è sempre stata ignorata. Prendiamo piazza Fontana o l'eccidio di Brescia. Si conta qualche eccezione, qualche magistrato isolato: Salvini a Milano, Carlo Mastelloni a Venezia. Priore per Ustica, hanno lavorato allontanando il fatto che la storia d'Italia fa poi indagare solo nel contesto mondiale e tenendo presente il binario della "doppia lesità"».

Per arrivare alla verità sulle stragi resta comunque molto da fare.

«A proposito di Ustica ho già detto. Per le altre stragi, la tesi che a volere le bombe a Milano e Brescia fossero stati oltranzisti atlantici ha provocato un terremoto. E lo stesso è successo quando ho avanzato l'ipotesi che i servizi segreti occidentali avessero trattato la restituzione delle carte di Moro. Adesso non mi si verrà a dire che anche Priore è un "comunista cattivo"...»



ANDRÈ BOSSI/ITALIA S.P.A. - PIA TORRETONA 15 - 20144 MILANO

BOSS

> IL DIRITTO ALLA VERITÀ > 1999



Palazzo Chigi: "Valuteremo le vie da seguire anche in relazione ai rapporti con gli alleati Nato"

Parigi: "Nessun coinvolgimento" Washington: "È meglio che sia l'Italia ad affrontare la questione"

Il governo: tutta la verità

Ustica, del "livello politico" ora s'occuperà il Parlamento

ROMA — Il governo vuole tutta la verità sulla strage di Ustica. Il giorno dopo l'ordinanza sul disastro del Dc9, Massimo D'Alema promette che cercherà di andare fino in fondo. E Palazzo Chigi ad annunciare, una nota informa che le carte di Priore vengono lette in queste ore con «attenzione e serietà». E che il presidente del Consiglio «sta valutando le vie da seguire per continuare a contribuire al definitivo accertamento della verità, anche in rapporto con gli alleati della Nato».

Mercoledì era stato il leader dlessimo, Walter Veltroni, a chiedere agli alleati di dire finalmente tutto quello che sanno sull'«eccidio di Ustica» e parte della maggioranza aveva sollecitato l'esecutivo ad intervenire e a farsi motore di una richiesta in questo senso. Ieri, con una mo-

LA STAMPA ESTERA

Le Monde

Francia, l'indifferenza dei grandi giornali

PARIGI — Solo "Le Figaro" e "Le Monde" riferivano ieri della decisione del giudice Priore di rinviare davanti alla corte d'assise i quattro generali italiani per "alto tradimento" nella catastrofe di Ustica. Entrambi i quotidiani spiegano che l'aereo civile sarebbe stato vittima «di un duello aereo». "Le Figaro" sottolinea anche che «i magistrati italiani si sono a lungo scontrati con il silenzio delle forze alleate». I due giornali ricordano poi che le autorità americane e francesi hanno sempre negato la presenza di loro apparecchi nella zona all'ora dell'incidente.

The New York Times

Brevi flash d'agenzia sul "New York Times"

WASHINGTON — Spazio molto limitato alla conclusione della tragedia di Ustica sulla grande stampa Usa. Il "New York Times" pubblica brevi notizie di agenzia. Soltanto il "Washington Post" ha il servizio di un corrispondente. «Se gli aerei americani sono coinvolti», scrive il giornale, «l'incidente potrebbe accrescere la preoccupazione del pubblico per la presenza delle basi Nato in Italia. Preoccupazioni accresciute dall'incidente provocato da un aereo dei mannes che nel febbraio 1998 ha tagliato il cavo di una funivia del Cermis uccidendo venti persone».

zione, i Verdi hanno deciso di rafforzare D'Alema ed hanno chiesto al governo «di acquisire dagli alleati Nato tutte le informazioni utili in modo che il premier possa parlare su un mandato politico».

Arduo il compito di D'Alema. I segnali che vengono dai paesi alleati non preannunciano un cammino facile. La Francia ha ribadito che nessuna unità del paese si trovava il 27 giugno del 1980 nei cieli di Ustica e che «Pa-

rtigi ha sempre dato a Priore piena collaborazione». Ed ha ricordato che quel giorno, il 27 giugno, la portaerei francese Clemenceau era tornata in rada a Tolone alle ore 6 del mattino e che la portaerei Foch, in quel pe-

riodo, trasportava solo mezzi non armati». Dalla Gran Bretagna si è levata la voce di Paul Beaver, uno dei massimi esperti militari del Regno Unito. Beaver non crede alla battaglia aerea e sottolinea che, se la circo-

stanza è «tecnicamente possibile, non è però plausibile». Quanto agli Stati Uniti, che hanno sempre negato la presenza di loro aerei nella zona, un portavoce americano ha esplicitamente detto che Washington intenzionalmente tace perché «è meglio che il governo italiano ad affrontare la questione».

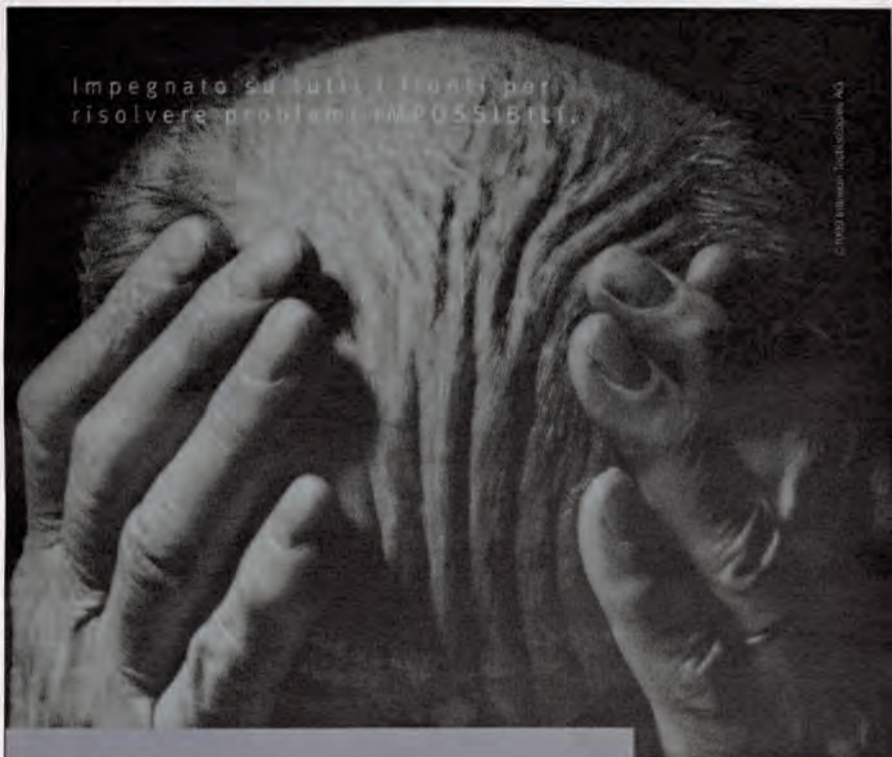
Per rompere il muro di silenzio che ha impedito a Priore di trovare riscontri a prova di quel «livello superiore» che avrebbe avallato i decessi, si è aperto però alcuna inchiesta della magistratura. L'indagine sarà ordinata dal giudice riparte piuttosto il livello inferiore del presunto complotto. E sono 14 gli ufficiali, i sottufficiali e i funzionari ministeriali, attualmente indagati per favoreggiamento, falsa testimonianza, ommissione di atti di ufficio. Ma questa istruttoria d'indagine riguarda episodi marginali emersi nel corso dell'inchiesta e per ora dovrà procedere con il massimo segreto. Il «livello politico» e il ruolo dei servizi segreti, tutte voci chiamate in causa nelle 550 pagine scritte da Priore, non verranno però senza un appunto. Di questo «piano alto» dell'istruttoria si occuperanno la Commissione stragi e il Comitato dei Servizi. Ieri è stato lo stesso magistrato ad informare che trasmetterà presto tutti gli atti di interesse «politico» ai presidenti del due organismi parlamentari Giovanni Pellegrino e Franco Frattini.

L'ufficio di presidenza della commissione Stragi sarà convocato nei prossimi giorni e, a stretto giro, verrà ascoltato il giudice Priore sui dieci anni di inchiesta e sugli ostacoli incontrati durante il lavoro per la certificazione del «livello politico». È stato peraltro lo stesso Priore ad affermare che i limiti non avrebbero potuto presidiare alcuna decisione senza il consenso di un livello superiore nazionale o straniero.

Quanto al comitato dei Servizi, ieri il presidente ha avuto una lunga telefonata con il giudice del caso Ustica. «Le esorto a permettermi di indagare i rapporti tra il livello politico e quello amministrativo», ha commentato Frattini «e può assicurare che nessun aspetto rimarrà inesplorato. Del resto ha concluso «sono convinto che in una vicenda tanto delicata non possa mancare il ruolo del Parlamento».

Anche gli avvocati di parte civile del processo per la strage tengono a sottolineare che «i paesi alleati devono dire la verità» e che, nonostante i passi avanti compiuti, «giustizia non è stata ancora fatta». Intanto, sulle conseguenze politiche dell'ordinanza di Priore, è annunciata per oggi una conferenza stampa del responsabile giustizia del Ds, Carlo Azeglio Ciampi, e della responsabile dell'Associazione familiari delle vittime, la senatrice Daria Bonfanti.

Il processo ai quattro generali dell'aeronautica rinviati a giudizio da Priore, infine, potrebbe iniziare già in dicembre, o, al massimo, i primi giorni del Duemila. Sarà il Tribunale di Roma, una volta espletate le procedure, a fissare la Corte e la data d'apertura.



Impegnato su tutti i fronti per risolvere problemi IMPOSSIBILI.

LE REAZIONI



Franco Frattini

Franco Frattini

«Già Martini parlò di jet alleati»

ROMA — «Già, ammiraglio Martini disse che forse dietro la caduta del Dc9 ci fossero gli aerei alleati». Lo ricorda Franco Frattini, presidente del Comitato dei Servizi, che in attesa di leggere «tutte le carte» dell'inchiesta di Priore preferisce non esprimere giudizi in attesa di «leggere con molta attenzione tutte le carte che mi saranno trasmesse».



Gianni Alemanno

Gianni Alemanno di An

«Cieli italiani a sovranità limitata»

ROMA — Per Gianni Alemanno, parlamentare di An, «come 20 anni fa, i cieli d'Italia sono scemprati a sovranità limitata». «Lamentava - un nostro aereo di linea è stato abbattuto in una operazione di polizia internazionale contro la Libia, oggi turisti innocenti sono massacrati al Cermis e i nostri pescatori rischiano di pagare le conseguenze».



Falco Accame

Falco Accame

«Non era un aereo di marzapane»

ROMA — «Un aereo che cade per una turbolenza è un aereo di marzapane. I velivoli subiscono urti ben più violenti per «noti d'aria» o per atterraggi di emergenza». Ad affermarlo è presidente della commissione Difesa della Camera, Falco Accame, secondo il quale «è consolidata la tesi che non c'è stata esplosione nel cielo, ritorna l'ipotesi che l'aereo sia ammarato».

IBM Business Thinking Project: INFINION CYCLE

Nei business, in cui la tecnologia gioca un ruolo fondamentale, si è costantemente sottoposti ad una tensione logorante: i momenti critici sono numerosi, in queste condizioni si devono prendere decisioni che possono portare le aziende al successo o al fallimento. Noi ci proponiamo di alleviare la pressione su questi uomini sottoposti, mettendoli nelle condizioni di arrivare sempre al successo con le nostre soluzioni e servizi. Quattini sia il loro progetto.

www.infineon.com

Infineon thinking.

> IL DIRITTO ALLA VERITÀ > 1999

Ogni mattina in mille comuni

Gazzetta del Sud

con le notizie dell'ultima ora

www.gazzettadel sud.it Anno 60 N° 252

MESSINA

Martedì 13 Settembre 2011 Euro 1,00



MESSINA Attacco di Genovese Opere compensative del Ponte «Il Governo mortifica la città»

Cronache • pag. 23

Attesa patetica all'Avvento di programma sulle opere compensative



CAPO D'ORLANDO Processo il 3 ottobre Sono 129 le persone truffate dal bancario Fabrizio Ingemi

Cronache • pag. 38

La banca Carige dove lavorava il bancario arrestato per una truffa miliardaria

IL PREMIER PRECISA Non fuggo A Bruxelles per spiegare la manovra



STRASBURGO. Berlusconi fa difensore «necessario» per rassicurare l'Ue sulla tenuta del governo nella manovra. Non qua fuga quando dai più napoletani (in) ha deciso di inviare una lettera scritta che vogliamo sentire sul caso Tarantini. Ma la modesta del premier oggi a Bruxelles per incontrare il presidente del Consiglio Ue, Van Rompuy, è il capo della Commissione. Sarcos (foto) era polemico che qualche imbarazzo.

IL SVENIRE DOPO l'emersione fu solo uno delle forze che lo videro il ruolo di Piazza Affari a 3,099 mentre il differenziale tra il Repubblicano e il Socialista sfiorava i 380 punti. In mattinata il Cavaliere incontrò il Barroso per illustrare i dettagli della manovra e poi, nel pomeriggio si recò a Strasburgo dal presidente dell'Eurogruppo Jean-Claude Juncker (che ha detto «sido per pochi minuti»). **DANI LA CONFERENZA** dei capi-gruppo sulla riforma della moneta alla Camera, con ogni probabilità il governo dovrebbe porre in giornata la fiducia. Gaspari il voto finale sul provvedimento. **PAGG. 4, 5 e 10**

LA STRAGE DELL'80 - Il Tribunale palermitano fissa un maxirisarcimento per i familiari delle 81 vittime

Ustica, i ministeri paghino 100 mln

«Difesa e Trasporti occultarono la verità con depistaggi e distruzione di atti»

PALERMO. Quattro anni dopo i primi risarcimenti per 980 mila euro ai familiari di 81 vittime della strage di Ustica del 27 giugno 1980, il tribunale di Palermo ha nuovamente condannato lo Stato - e stavolta a oltre 100 milioni di euro - a risarcire 81 parenti di una quarantina di passeggeri che persero la vita sull'aereo Itavia in servizio da Bologna a Palermo. La sentenza del giudice Paola Protopisani dà ragione al collegio difensivo che aveva puntato sulla responsabilità dello Stato, indipendentemente dall'accertamento della causa che provocò la strage e che in questi anni non è mai venuta a galla. Tremano anni dopo la strage, mentre non è ancora chiaro se l'aereo fu abbattuto da un missile o cadde per l'esplosione interna di una bomba, il tribunale ha ritenuto responsabili i ministeri per non avere garantito la sicurezza del volo, ma anche per l'occultamento della verità con depistaggi e distruzione di atti. Secondo i legali delle vittime (che sostengono la tesi del missile probabilmente francese), la ricerca della verità potrebbe ripartire da questa sentenza. Si auspica anche che dopo la caduta del regime di Gheddafi, si possa aver accesso agli archivi dei servizi segreti libici. Il missile che colpì il Dc Itavia, infatti, potrebbe essere stato lanciato contro un aereo di Tripoli. **PAG. 3**

ARPINO - ESPLODE UNA FABBRICA DI FUOCHI D'ARTIFICIO

Inferno nel Frusinate: 6 morti



Tragedia in una fabbrica di fuochi d'artificio di Arpino, nel Frusinate. Una violenta esplosione avvenuta ieri alle 15, ha causato sei morti. Le cause del disastro sono ancora da stabilire. La deflagrazione si è verificata nella fabbrica Caselli, che si trova sui muretti di Arpino. «Sophista Tanfara, una scuba raccapricciata. Le fiamme hanno attaccato anche il bosco», racconta Pierpaolo Gradiogna, responsabile di Arpino, tra i primi ad arrivare sul posto. Una fabbrica con tre capannoni, indici sommersi in tutta la provincia e che riceve i giochi pirotecnici delle feste della zona. Nell'esplosione sono rimasti uccisi Claudio Caselli, 65 anni e i figli Gianni e Giuseppe di 42 e 45 anni. Cinesuoli anche due clienti insospetiti, Franco Lotti, Emilio Battista e Lucia Campoli. Tutte e sei le persone all'interno della fabbrica al momento della forte deflagrazione non hanno avuto scampo. L'esplosione ha distrutto due dei tre capannoni della fabbrica illuminando i corpi delle vittime. **PAG. 2**

All'interno

PROTESTA GIOVEDÌ Tagli ai trasporti i Governatori sul piede di guerra **PAGINA 4**

REGALI E FAVORI L'on. Milanese denuncia il suo accusatore **PAGINA 5**

GIUDICE DI PACE È da pagare il maxiconto della lavanderia **PAGINA 6**

OSCURO SUICIDIO Giovane foggiana si lancia dalla Torre di Pisa **PAGINA 7**

TRAGEDIA IN KENYA Centoventi carbonizzati in una bidonville **PAGINA 9**

MOVIE AWARDS "Corto" reggino approda a Los Angeles **PAGINA 12**

L'INTERVISTA Vespa: Santoro incompatibile con la Rai **PAGINA 13**

CASALVECCHIO Il pestaggio del furcese In carcere santateresino



Dario Santoro, l'arrestato **PAGINA 33**

BARCELLONA Commercio e abusivismo Offensiva senza tregua



Il ghetto squallido a Barcellona **PAGINA 35**

MONTALBANO Tre tecnici indagati per la strada sequestrata



Un tratto della strada sequestrata **PAGINA 36**

ORE D'ANSIA L'incendio non ha causato alcuna fuga radioattiva. Una vittima e 4 feriti

Scoppia "forno" nucleare in Francia

COGNET (FRANCIA). L'incendio di un incubatore nucleare scoppia la Francia, dopo l'esplosione in una fornace del tipo di riciclaggio di scorie di Clobet, nel sud del Paese, a circa 250 km in linea d'aria da Torino e a poco più di 300 km da Genova. Un incidente che ha causato la morte di un adulto e dell'impunito e il infortunio di altri quattro, di cui uno in condizioni gravi, ma che secondo le autorità francesi non ha causato fu-

L'IMPIANTO È A 250 CHILOMETRI DA TORINO

Allarme anche in Italia poi il respiro di sollievo

PAG. 2

ghe radioattive. Il che ha fatto respingere il dibattito sui rischi legati al nucleare. La deflagrazione si è prodotta a metà giornata nell'impianto Centrico di Clobet, nel quale lavorano 250 persone, all'interno di un edificio composto da una torretta per la fusione delle scorie ioniche, attiva dal 1999. All'esplosione, è seguito un incendio, poi domato. «Non c'è stata alcuna fuoriuscita chimica o radioattiva e non c'è alcun rischio di fuga. Il locale nel quale si trova il forno è ritenuto sicuro», ha spiegato la Sncsb, la società che gestisce l'impianto, filiale di EDF. Sono trascorsi giorni, nel pomeriggio, presso il ministero dell'Energia, l'Asn, e il «Commissariat» all'energia atomica. «I soccorsi non hanno trovato alcuna contaminazione radiologica», ha riferito la prefettura. **PAG. 3**

Stasera col Barça



Milan inguaiato

Milati con Pato e Buttarelli una settimana. Irsabegovic (prezioso) e con Cassiano in pochissimi stanno al Camp Nou per le sfide di Champions con il Barcellona di Messi, Iniesta e Xavi. Domani il Napoli affronta il Manchester City. **PAG. 4**

PALERMO Salvatore Laucella, il penultimo latitante di Cosa nostra ricercato dal 2005

Preso il boss del pizzo che amava le griffe

PALERMO. Pisciocattolici bianchi, calze a striscie, scarpe da tennis blu, maglietta a granchio, camicia grigia, bottoni truci in cuoio, fascia rossa alla caviglia: sulle frange, barba bianca incisa, in un'auto in asfalto con i neonati, giusti in lutto, un fucilatore. 40 anni di vita e un'esperienza, 40 anni di vita e un'esperienza. Così si è presentato agli agenti che Palermo arrestò il penultimo latitante di Cosa nostra a Palermo, Salvatore Laucella, 37 anni, ricercato dal 2005. Boss delle contrabbande



Giudizi inediti Jacqueline Kennedy: Luther King uomo terribile e disonesto

PAGINA 15

e della gestione degli affari di Cosa nostra nel centro storico, detto «centro storico» che s'inganna. Ma di eleganti non parla nella Laucella quando è stato preso dagli agenti della squadra mobile tra le barricate del popolare quartiere di Ballarò. L'abbigliamento stravagante sarebbe stato utilizzato per mascherarsi. La sua tenuta, spiegano gli investigatori, era quella di un aristocratico, come quella di un aristocratico, come quella di un aristocratico. Tutti nella foto: il pizzo di Palermo, problema alla spaga per una volta di più. **PAG. 22**

NIGER Domenica aveva lasciato la Libia Arrestato Saadi Gheddafi il figlio calciatore del rais

Omicidio colposo Gioco erotico mortale, l'ingegnere ottiene i domiciliari

IL GOVERNO DEL NIGER ha confermato agli Usa di aver arrestato Saadi Gheddafi, ex calciatore del Perugia, sergente del Colonnello, che domenica si era rifugiato nel Paese. Il figlio Massimo Gheddafi non nulla, versa a proclamare una "piena salute" contro i colonialisti, mentre il suo fratello è stato arrestato in Francia. Le forze del rais sostanzialmente sono in carica nella prima che secondo i media del Paese, Saadi Gheddafi, è stato respinto i titoli nella retroscena attaccando la famiglia di Rai Lami. **PAG. 4**

PAGINA 7

IL DIRITTO ALLA VERITÀ > 2011



Le tappe

IL DISASTRO

Il Dc9 Itavia da Bologna a Palermo scompare dal radar di Roma alle 20.59 del 27 giugno 1980. Ha 81 passeggeri

L'ISTRUTTORIA

Le indagini concluse nell'agosto 1999 escludono la bomba a bordo e parlano di cause esterne per l'esplosione

IL PROCESSO

Fra il 2000 e il 2005 sono a giudizio quattro generali per i depistaggi, ma vengono assolti con varie formule

I RISARCIMENTI

Dal 2007 i familiari delle vittime si rivolgono ai giudici civili, mettendo in risalto assoluzioni dubbie e prescrizioni

Ustica, i ministeri condannati a risarcire

Difesa e Trasporti dovranno pagare ai parenti delle vittime cento milioni di euro

SALVO PALAZZOLO

PALERMO — È ancora uno dei misteri d'Italia, nonostante trent'anni di indagini e processi. Da ieri, la strage di Ustica è ufficialmente anche un mistero di Stato: la sentenza di un giudice del tribunale civile di Palermo, Paolo Proto Pisani, chiama in causa i ministeri dei Trasporti e della Difesa, e li condanna a pagare un maxi risarcimento da 100 milioni di euro a 81 parenti di una quarantina di passeggeri che persero la vita sull'aereo Itavia, la sera del 27 giugno 1980.

Tre anni è durato l'ultimo processo chiesto dai familiari delle vittime: il ministero dei Trasporti veniva citato per «non aver saputo garantire la sicurezza del volo»; il ministero della Difesa, per «l'occultamento della verità e i depistaggi». Il giudice ha accolto in pieno le richieste, riconoscendo «danni morali e psichici notevolissimi» nella parte finale della sentenza si parla esplicitamente di «ostacoli frapposti all'accertamento delle cause del disastro e alla punizione dei colpevoli», che devono «essere posti a carico del ministero della Difesa».

Dicono gli avvocati dei familiari, in un comunicato: «Questa sentenza rende giustizia per la ultra trentennale tortura che i parenti hanno dovuto subire ogni giorno della loro vita, anche a causa dei numerosi e comprovati depistaggi di alcuni soggetti devianti dello Stato».

Non sono bastate dunque le assoluzioni dei generali dell'Aeronautica nel processo celebrato a Roma fra il 2000 e il 2005 ad evitare il maxi risarcimento. Anche perché sono rimaste assoluzioni costellate da dubbi e da troppi episodi andati prescritti. Adesso, nella sentenza civile, tornano anche i nomi di una cinquantina di militari che il giudice istruttore Rosario Priore aveva messo sott'inchiesta con l'accusa di aver nascosto o distrutto documenti utili all'indagine. Per tutti, pagherà il ministero della Difesa. Già tre anni fa, il tribunale di Palermo aveva adottato una decisione analoga, dopo l'istanza di una quindicina di familiari delle vittime di Ustica. Allora il risarcimento era stato quantificato in un milione e 390 mila euro.

«Da Palermo potrebbe ripartire

la ricerca della verità — dice l'avvocato Daniele Osnato, che crede alla tesi del missile, probabilmente di nazionalità francese — nella sentenza si parla esplicitamente del famigerato "Punto Condor", un tratto dell'aerovia militare

usata dal francese, la "Delta Wisky", che incrocia proprio sopra il cielo di Ustica l'aerovia civile "Anbra 13". La pericolosità di quel punto era stata più volte segnalata da piloti dei mezzi di linea». Gli altri avvocati — da Alfre-

do Galasso a Massimiliano Pace, Giuseppe Incandela, Gianfranco Paris, Fabrizio e Vanessa Fallica — auspicano che adesso novità importanti possano arrivare anche dall'apertura degli archivi dei servizi segreti libici: «In concomitan-

za con la caduta del regime di Gheddafi — dicono — dovrebbe essere concesso all'Italia un accesso diretto a quei documenti, senza alcuna manomissione».

La sentenza di Palermo non è invece piaciuta al sottosegretario

alla presidenza del consiglio Carlo Giovanardi: «È in totale contrasto con la sentenza della Cassazione e con altre sentenze del tribunale civile di Roma». Giovanardi insiste: «È ormai accertato, sulla base della documentazione acquisita presso la Nato, che nessun altro aereo era in volo in prossimità del Dc9 mentre una commissione di periti internazionali ha concluso all'unanimità per l'esplosione di una bomba in una toilette di bordo». Gli risponde l'associazione dei familiari delle vittime: «La verità ha trovato una conferma nelle parole dell'ex presidente Cossiga. Il governo solleciti piuttosto le risposte alle rogatorie avanzate a Stati Uniti e Francia». Proprio dopo le parole di Cossiga, che ha parlato di un missile francese in quella drammatica sera del 1980, i magistrati della Procura di Roma sono tornati ad aprire un nuovo fascicolo d'indagine. Ma senza le risposte alle loro rogatorie, l'inchiesta è destinata ad arenarsi.



Sono stati riconosciuti colpevoli di non aver "garantito la sicurezza del volo" e "di occultamento della verità"

LA STRAGE

A lato, il corpo in mare di una delle vittime dell'aereo Dc 9 Itavia precipitato il 27 giugno del 1980 al largo dell'isola di Ustica. In alto, i resti del velivolo assemblati in un hangar

L'intervista

di **LUIGI SPEZIA**

BOLOGNA — Il governo, dopo questa sentenza, deve dimostrare di avere una dignità nazionale e con un minimo di autorevolezza deve rivolgersi ai paesi alleati e chiedere di sapere chi è stato il responsabile della strage. Perché i risarcimenti chissà se li avremo mai: siamo solo al primo grado, mentre ciò che conta davvero è arrivare alla verità, che significa sapere chi sono gli autori e il perché della strage. Daria Bonfietti, bolognese, è la presidente dell'Associazione dei familiari delle vittime di Ustica. Nel disastro sul Tirreno perse il fratello e non smette di lottare contro «il muro di gomma» della verità negata. Questa di Palermo è una sen-

Daria Bonfietti, presidente dell'associazione dei parenti delle vittime: «Dimostrata la responsabilità dei ministeri»

“L'azione di depistaggio è stata provata ma avremo giustizia solo con la verità”

tenza importante?

«Sì, perché è stata riportata in primo piano la ricostruzione del giudice Rosario Priore e la conseguente sentenza di primo grado che ha condannato quattro generali dell'Aeronautica per alto tradimento, mentre altri sessanta dipendenti dei ministeri dei Trasporti e della Difesa, accusati di reati dalla falsità alla distruzione di atti, venivano assolti ma per prescrizione. Siamo andati a chiedere ai giudici se per questi comportamenti provati non ci fossero responsabilità dei datori di lavoro, i ministeri appunto. I giudici di Palermo hanno detto che questa responsabilità c'è».

E' stata anche riconosciuta la lesione al diritto di ottenere giustizia...



Daria Bonfietti

“Quello che conta davvero è arrivare a sapere chi sono gli autori e il perché della strage”

«Certo, una giustizia che si può avere soltanto sapendo la verità. Si sa che c'è stata una battaglia aerea quella sera sul Tirreno, in una zona - il punto Condor - che i ministeri dovevano sapere essere un punto pericoloso, dove si incrociavano voli militari. Il disastro poteva essere impedito e poi, una volta avvenuto, decine di dipendenti hanno depistato, contribuendo a creare un grave danno psicologico ai familiari».

Ieri è intervenuto di nuovo il sottosegretario Carlo Giovanardi che nega l'esistenza di una battaglia aerea e ricorda che la Cassazione ha respinto la tesi di Priore.

«Non c'entra nulla la sentenza di Cassazione, che andrebbe spiegata. Questa è la sentenza di

un Tribunale civile che doveva sancire la responsabilità o meno dei ministeri per i quali lavoravano decine di persone accusate e poi assolte per prescrizione. Forse Giovanardi continua a mestare nel torbido in tutti questi anni proprio per allontanare l'attenzione su questi processi ai ministeri».

Ci sono ancora speranze di arrivare alla verità?

«Chiedo al governo di fare uno scatto e con una azione diplomatica forte chiedere a paesi amici e alleati di scrivere l'ultimo pezzo di verità. La procura di Roma ha fatto rogatorie verso paesi come la Francia e ancora aspetta le risposte. Solo così lo spessore civile di questa sentenza potrà dispiegarsi davvero».

STRAGE DI USTICA. Storica sentenza del Tribunale civile di Palermo 31 anni dopo la tragedia (81 le vittime)

«Occultarono la verità: lo Stato paghi»

La Difesa e i Trasporti devono versare alle famiglie un risarcimento di 100 mln

I legali: «Aperta la strada alla verità. Fu un missile sparato da un caccia francese o Usa che inseguiva un aereo libico»

GIORGIO PETTA

PALERMO. Devono pagare oltre cento milioni di euro di risarcimento i ministri della Difesa e dei Trasporti ai familiari delle 81 vittime della cosiddetta «strage di Ustica», una delle pagine più oscure della storia italiana del dopoguerra. La sentenza - che segna una svolta nella vicenda storica e processuale del Dc9 precipitato la sera del 27 giugno 1980 - è stata emessa dal giudice Paola Protospisani del Tribunale Civile di Palermo che ha condannato i due dicasteri ritenendoli responsabili della tragedia, sia per non avere garantito la sicurezza del volo civile della compagnia aerea Itavia, sia per avere occultato la verità con depistaggi e distruzione di atti. La sentenza non ha precedenti ed è stata emessa ieri mattina. Per Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione familiari vittime della strage di Ustica, la pronuncia del giudice palermitano «è una sentenza di elevato valore civile».

Il Tribunale, ricostruendo i fatti accaduti 31 anni fa e che videro coinvolto il Dc9 dell'Itavia, in volo da Bologna a Palermo, nello scrocco aereo militare sui cieli dell'alto Mar Tirreno tra i caccia armati di missili di diversi Paesi, ha accertato una serie di circostanze di cui non si potrà non tenere conto in futuro. «La sentenza - spiegano gli avvocati Alfredo Galasso, Daniele Osnato, Massimiliano Pace, Giuseppe Incandella, Gianfranco Paris, Fabrizio e Vanessa Fallica che hanno assistito i familiari degli 81 passeggeri - è stata depositata all'esito di una lunga ed articolata istruttoria, durata circa tre anni, nella quale il Tribunale ha avuto modo di apprezzare e valutare tutte le emergenze probatorie già emerse nei procedimen-

to penale. Secondo i legali, «il risultato della vicenda processuale rende giustizia per la ultratrentennale tortura che i parenti delle vittime hanno dovuto subire ogni giorno della loro vita anche a causa dei numerosi e comprovati depistaggi di alcuni soggetti devianti dello Stato».

La sentenza potrebbe inoltre aprire un nuovo percorso per la ricerca della verità. Infatti, sempre secondo i legali, fu un missile - probabilmente lanciato da un aereo di nazionalità francese oppure statunitense impegnato, con altri caccia, nell'intercettazione di un mezzo aereo libico con a bordo forse Mohammed Gheddafi - ad abbattere il Dc9 Itavia precipitato in acque internazionali, tra le isole di Ponza ed Ustica, mentre percorreva l'aerovia assegnatagli. Alcuni testimoni, tra cui il defunto ex presidente della Repubblica Francesco Cossiga, hanno confermato, infatti, durante il processo, questa circostanza, smentendo così l'ipotesi che l'aereo fosse stato abbattuto dall'esplosione di una bomba che si trovava a bordo. Di conseguenza, «si auspica vivamente - proseguono gli avvocati - che chi di dovere, nell'ambito delle proprie attribuzioni parlamentari, avvii ogni opportuna, e a questo punto indefettibile, azione nei confronti della Francia e degli Stati Uniti affinché sia finalmente ammessa, dopo più di un trentennio, la responsabilità per il gravissimo attentato».

La verità, dunque, sarebbe finalmente più vicina. E se gli archivi francesi e statunitensi restano purtroppo ancora ermeticamente chiusi, l'occasione per conoscere quanto accadde la sera del 27 giugno 1980, potrebbe essere offerta dalla rivoluzione libica tuttora in corso contro il rais. Per questo motivo gli avvocati auspicano che «in concomitanza della caduta del regime di Gheddafi, la Nazione sia direttamente informata del contenuto degli archivi dei servizi segreti libici nei quali si ha ragione di ritenere che siano contenuti ulteriori documenti rilevanti sul fatto. E ciò consentendosi un accesso diretto da parte dell'Italia senza alcuna manomissione».



SOPRA, I RESTI DEL DC9 ITAVIA CUSTODITI A PRATICA DI MARE. A DESTRA, IL LUOGO DELL'INABISSAMENTO

IL VOLO MALEDETTO

Quella tragica sera del 27 giugno 1980 minuto per minuto



SOLO 39 CORPI. Delle 81 persone a bordo, solo 39 corpi furono recuperati all'indomani della tragedia

ROMA. Il Dc-9 I-Tigi Itavia, in volo da Bologna a Palermo con il nominativo radio I1870, scomparve dagli schermi del radar del centro di controllo aereo di Roma alle 20.59 e 45 secondi del 27 giugno 1980. L'aereo era precipitato nel mar Tirreno, in acque internazionali, tra le isole di Ponza e Ustica. All'alba del 28 giugno vennero trovati i primi corpi delle 81 vittime (77 passeggeri, tra cui 11 bambini, e quattro membri dell'equipaggio). Il volo I1870 era partito dall'aeroporto «Guglielmo Marconi» di Borgo Patigale in ritardo, alle 20.08 anziché alle previste 18.30 di quel venerdì sera, ed era atteso allo scalo siciliano di Punta Raisi alle 21.13. Alle 20.56 il comandante Domenico Gatti aveva comunicato il suo prossimo arrivo parlando con «Roma Controllo».

Il volo procedeva regolarmente a una quota di circa 7.500 metri senza irregolarità segnalate dal pilota. L'aereo, oltre che di Ciampino (Roma), era nel raggio d'azione di due radar della difesa aerea: Licola (vicino Napoli) e Marsala. Alle 21.21 il centro di Marsala avvertì del mancato arrivo a Palermo dell'aereo il centro operazioni della Difesa aerea di Martinafranca. Un minuto dopo il Rescue Coordination Centre di Martinafranca diede avvio alle operazioni di soccorso, allertando i vari centri dell'aeronautica, della marina militare e delle forze Usa. Alle 21.55 decollarono i primi elicotteri per le ricerche. Furono anche dirottati,

nella probabile zona di caduta, navi pescherecci e pescherecci. Solo alle prime luci dell'alba del 28 giugno fu individuata da un elicottero HH-3F del Soccorso Aereo, ad alcune decine di miglia a nord di Ustica, una chiazza oleosa. Poco dopo raggiunse la zona un Breguet Atlantic dell'Aeronautica e furono avvistati i primi relitti e i primi cadaveri. Fu la conferma che il velivolo era precipitato in quella zona del Tirreno dove la profondità supera i tremila metri. Le operazioni di ricerca proseguirono fino al 30 giugno, vennero recuperati i corpi di 39 delle 81 persone a bordo. Il codice di coda dell'aereo, vari relitti e alcuni bagagli delle vittime.

R.L.

Le tappe della vicenda

- 27 giugno 1980** Alle 20.59 il Dc9 Itavia Bologna-Palermo scompare dal radar: i morti sono 81. La prima ipotesi è di sedimento strutturale
- 18 luglio 1980** Trovati sulla Sile i resti di un Mig 23 libico
- 10 marzo 1982** La relazione della commissione d'inchiesta ministeriale esclude il cedimento strutturale
- 10 gennaio 1984** Il giudice istruttore Bucarelli nomina una commissione di periti per stabilire la causa del disastro
- 18 marzo 1988** Secondo i periti il Dc9 sarebbe stato colpito da un missile lanciato da un aereo
- 23 luglio 1994** L'inchiesta è affidata al giudice Rosario Priore che nomina un altro collegio di periti
- 1 settembre 1998** Ritorno a giudizio dei generali Bartolucci, Tascia, Mellillo e Ferri per presunti depistaggi
- 21 gennaio 2000** Al largo di Gaeta viene ritrovato un pezzo di carlinga di un caccia F-4 statunitense
- 30 aprile 2004** In 1° grado i quattro generali sono assolti da tutte le accuse
- 15 dicembre 2005** Processo d'Appello Bartolucci e Ferri assolti perché il fatto non sussiste. La Cassazione conferma nel 2007
- 16 gennaio 2007** I ministri della Difesa e dei Trasporti sono condannati dal Tribunale Civile di Palermo a risarcire i parenti delle vittime per oltre cento milioni di euro

ANSA/CONTRASTO

CODOLET: LA FRANCIA PER UN GIORNO VIVE L'INCUBO DELL'INCIDENTE NUCLEARE

Scoppio nella fornace atomica: nessun rischio

Le fiamme a 250 km da Torino. Parigi rassicura subito: «Radiazioni zero». Una vittima e 4 feriti nell'esplosione



IN ITALIA, ALLE PRIME NOTIZIE, SCATTA SUBITO IL PIANO DI EMERGENZA DELLA PROTEZIONE CIVILE

Ore di paura in Piemonte e in Liguria: poi il cessato allarme

ROMA. L'allarme è suonato alle 11.15 al Dipartimento della Protezione Civile quando, all'ora di pranzo, sono giunte le prime notizie dell'incidente al sito nucleare di Codolet, nel sud della Francia, a soli 250 chilometri da Torino. Il capo Dipar Piemonte Paolo Galofini ha subito convocato una task force per fare il punto sulla situazione. Chi si è riunito a mezzogiorno in una stanza di un albergo, ha subito attivato il piano di emergenza. «L'unico rischio è quello di un'esplosione a livello nazionale», ha detto il ministro della Difesa, «ma non è nemmeno da temere». Per i depositi di isotopi presenti sul territorio nazionale, ma anche per le centrali di Paesi



CONTROLLI La regione Piemonte ha subito attivato il sistema di controllo per avere un quadro costante della qualità dell'aria al fine di verificare eventuali tracce di radioattività. A scopo preventivo la Protezione civile in collaborazione con Arpa Piemonte ha effettuato verifiche da cui non sono risultate anomalie

vicini come la Francia, appunto, la Slovenia, la Svizzera. Proprio allo scopo di limitare i danni di incidenti in impianti atomici di Stati confinanti, nel marzo del 2010 è stato predisposto un Piano nazionale delle misure protettive contro le emergenze radiologiche. A gestire il sistema di allertamento sono Protezione Civile, Inpsa (Istituto superiore per la protezione e ricerca ambientale) e vigili del fuoco. L'unità di crisi che si è riunita ieri al Dipartimento per valutare eventuali rischi a livello nazionale. Rassicurante l'esito dell'incidente. È stato spiegato al termine della riunione, «vedendosi che da parte francese non c'è stata dispersione di materiale radioattivo e le verifiche effettuate dall'Arpa

e dalle reti di rilevamento della radioattività dei vigili del fuoco attive sul territorio nazionale non riscontrano al momento valori anomali». Sollevò in Piemonte e Liguria. «Le strutture dell'Arpa e della Protezione Civile regionale», ha detto il presidente del Piemonte, Roberto Cola, «stanno sistematicamente monitorando la situazione e al momento non vi sono preoccupazioni per il nostro territorio». Anche il presidente della Liguria, Claudio Burlando, ha assicurato che saranno valutati con attenzione i dati Arpa, che effettua da tempo un monitoraggio costante della radioattività, ma dalle prime indicazioni «non si sono state registrate a livello nazionale non dovremmo aspettarci particolari criticità».

CODOLET. L'incubo di un incidente nucleare scote la Francia, dopo l'esplosione in una fornace del sito di riciclaggio di scorie di Codolet, nel sud del Paese, a circa 250 km in linea d'aria da Torino e a poco più di 100 km da Genova. Un incidente che ha causato la morte di un addetto dell'impianto e il ferimento di altri quattro, ma che secondo le autorità francesi non ha causato fughe radioattive. Mentre riprende il dibattito sui rischi legati al nucleare.

«Non c'è alcun motivo di preoccuparsi... Non ci sono fughe radioattive», all'interno del sito, ha detto il ministro francese dell'Ecologia, Nathalie Kosciuszko-Morizet, che si è recata sul luogo dell'incidente a metà giornata per rassicurare il personale e la popolazione locale.

La deflagrazione si è prodotta a metà giornata nell'impianto Centrico di Codolet, all'interno di un edificio contenente una fornace per la fusione delle scorie tossiche, attivo dal 1999. All'esplosione, è seguito un incendio, poi domato intorno alle 13. L'Autorità di sicurezza nucleare (Asn), che aveva dichiarato lo stato di emergenza, ha fatto rientrare l'allarme intorno alle 16. «Non c'è stata alcuna fuoriuscita chimica o radioattiva e non c'è alcun rischio di fuga. Il locale nel quale si trova il forno è rimasto integro», ha spiegato la Socodet, la società che gestisce l'impianto, filiale di Edf. Stesse rassicurazioni, nel pomeriggio, dal ministero dell'Energia, l'Asn, e dal Commissariato all'Energia atomica, il gestore del sito nucleare di Marcoule, da cui dipende il centro di trattamento delle scorie di Codolet, nel quale lavorano circa 250 persone. «Un incidente industriale, non un incidente nucleare», ha insistito un portavoce di Edf.

Intorno al sito di Codolet, che tratta scorie scarsamente radioattive, è stato subito eretto un perimetro di sicurezza e sul posto i pompieri stanno ancora effettuando una serie di rilevamenti. Un addetto dell'impianto, che si trovava in prossimità della fornace al momento dell'esplosione, è morto carbonizzato. Tra i quattro feriti, un uomo riporta ustioni gravi e rischia la vita. È stato ricoverato in elicottero all'ospedale di Montpellier. Mentre i tre altri, sono stati portati in un ospedale di Baguols-sur-Cèze, non lontano dal luogo dell'incidente, dove si è recata nel pomeriggio il ministro dell'Ecologia, Nathalie Kosciuszko-Morizet.

L'allarme è durato solo tre ore. Ma è di nuovo polemica

«I soccorsi non hanno trovato alcuna contaminazione radiologica», ha riferito la Prefettura, che ha attivato una linea telefonica informativa (0805.55.70.30). Mentre le misure di isolamento del personale sono state revocate nel pomeriggio e la circolazione intorno al sito è stata normalmente ripristinata. «Non c'è alcun rischio. Abbiamo seguito la procedura, non sappiamo ciò che è successo. La nostra emozione è di aver perso un collega», ha detto un dipendente uscente dall'impianto. Le autorità non hanno assunto misure per proteggere la popolazione locale, ma le scuole hanno deciso di isolare temporaneamente i ragazzi.

PAOLO LEVI

Ogni mattina in mille comuni

Gazzetta del Sud

con le notizie dell'ultima ora

www.gazzettadel sud.it
Anno 62 N° 28

MESSINA

Martedì 29 Gennaio 2013
Euro 1,00*



REGIONE Il governatore a Bruxelles

Fs, alta velocità Me-Pa-Ct

Entro febbraio nuovo accordo

Cronache - pag. 23

Il presidente della Regione, Rosario Crocetta



MESSINA L'Autorità portuale ci crede

Molo Norimberga, avviati i lavori di riqualificazione

Cronache - pag. 17

Finalmente riattivati gli appalti aggiudicati per la Zona falcata, fermi dal 2009

CASSAZIONE La prima "verità ufficiale": il Dc9 dell'Itavia precipitò per un'esplosione interna che fu causata da un missile

Ustica, lo Stato risarcirà le famiglie

«Non fu garantita la sicurezza nei cieli». Nella sciagura aerea del 27 giugno 1980 persero la vita 81 persone

ROMA. Dopo quasi 33 anni, è un giudice civile - in sede di Cassazione - a scrivere la prima "verità ufficiale" sulla strage di Ustica, dopo tanti processi penali senza fine e senza colpevoli, e a inchiodare lo Stato alla responsabilità per la morte degli 81 passeggeri del tragico volo Itavia: secondo la Suprema Corte non fu una bomba ma un missile a far precipitare il Dc9 partito da Bologna e diretto a Palermo, la sera del 27 giugno 1980, e i radar civili e militari non vigilarono come avrebbero dovuto sui cieli italiani. Per questo i Ministri della Difesa e dei Trasporti devono essere condannati a risarcire i familiari delle vittime.

È questa la conclusione alla quale, in poche pagine, è arrivata la Terza sezione civile della Cassazione nella sentenza che, per la prima volta, convalida la condanna al risarcimento (circa un milione e duecentomila euro) inflitta dalla Corte di Appello di Palermo - nel giugno 2010 - per «risarcire» i familiari di tre vittime che, per primi, hanno intrapreso la causa civile, poi seguiti da altri ottanta familiari costituiti in un altro procedimento, sospeso in appello e aggiornato al 2014, per il quale i ministri dovrebbero pagare altri 110 milioni di euro.

Ora «speriamo che si tolga finalmente ogni reticenza», ha detto Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione delle vittime. Il governatore siciliano Rosario Crocetta assicura che la Regione sarà al fianco dei familiari delle altre vittime «per rafforzare la richiesta di risarcimento».

È «congruente motivata la tesi del missile», accolta dalla Corte di Appello di Palermo a fondamento delle prime richieste risarcitorie, scrive la Cassazione nella sentenza 1871, confermando a chiare lettere che «il controllo dei radar sui cieli nazionali, e quindi sulla sicurezza interna, non era adeguato». **PAG. 22**



Il Dc9 dell'Itavia ricostruito nell'hangar di Pratica di Mare. Secondo la Corte di Cassazione «il controllo radar nei cieli fu insufficiente»

SCINTILLE TRA IL PREMIER E BERSANI

ROMA. Nel giorno in cui lancia l'offensiva fiscale, snocciolando il programma che intende varare qualora riuscisse a restare a Palazzo Chigi, Mario Monti apre un nuovo durissimo scontro con Pd e Cgil. E Susanna Camusso che arriva ad accusarlo di «minacciare» gli elettori.

Secondo Monti una manovra correttiva al momento non è necessaria, ma potrebbe servire se alle elezioni vincerà qualcuno di poco affidabile agli occhi di

Scuola, proposta Monti: in estate solo un mese di vacanza

Adattità: Latino e Matematica i secondi scritti

PAG. 2 e 7

La ricetta fiscale di Monti sembra destinata a incrinare ancor di più il rapporto con i partiti, soprattutto di centrosinistra. Un piano, precisa Monti, condizionato da tre "paletti", che si giudica la spesa corrente, si prosegue nella lotta all'evasione, ma soprattutto che i tassi di interesse non aumentino. Ma Bersani, dicendosi «stanco di manovre come tutti gli italiani», replica consigliando a Monti un po' di «modestia». **PAG. 2**

Decollato da Aviano "Disperso" un caccia Usa

PAG. 22

CALCIO Insulti all'arbitro nella partita col Genoa Squalificato Conte (due turni) Stasera Lazio-Juve di Coppa



Il neopresidente di Comel saluta a Torino

ROMA. Due giornate di squalifica all'allenatore Conte, altrettante al difensore Bonucci, una a Chiellini, inflitto sino al 18 febbraio il ds Marotta. Queste le decisioni del giudice sportivo per il turbolento epilogo della gara di sabato tra Juve e Genoa a causa della mancata concessione di un rigore proprio allo scadere.

Intanto stasera allo stadio Olimpico (ore 20,45 RaiUno) si gioca la gara di ritorno della semifinale di Coppa Italia tra Lazio e Juventus (all'andata è finita 1-1). **NELLO SPORT**

Gina Lollobrigida



«Sposa a mia insaputa»

«Potrei essere stata truffata da Javier, persona ignobile che potrebbe avermi sposata per procura in Spagna a mia insaputa, allo scopo di ereditare i miei beni». Lo dice Gina Lollobrigida, 85 anni, che ha denunciato lo spagnolo 44enne suo ex fidanzato. **PAG. 13**

BANCHE E POLITICA Oggi il ministro Grilli riferirà alle Camere. Bankitalia: no al commissariamento

Mps, in 11 mesi bonifici per 17 miliardi

DALLE CASSE del Monte dei Paschi di Siena sono usciti, in 11 mesi, 8 bonifici per un totale di oltre 17 miliardi con destinazione Amsterdam, Madrid e Londra. L'elenco è agli atti dell'inchiesta della Procura di Siena che indaga sull'acquisizione di Antonveneta da parte di Mps ed è uno degli elementi su cui si stanno soffermando gli inquirenti, alle prese - e non solo - con lo scandalo derivato. Tra i reati ipotizza la truffa. Al centro di tutto resta l'acquisto di Antonveneta, il boccone troppo grasso ma digerito dalla banca



Antonio Patuelli, "nato" nel Pd, è stato sottosegretario alla Difesa (1992-94)

Giovedì la nomina

Abi, Patuelli (62 anni) presidente nell'era post-Mussari

PAGINA 3

che nel 2007 pagò 10 miliardi di euro al Santander per rilevarla.

La Fondazione Mps si mostra intanto pronta a farsi da parte per sopravvivere. Un fatto che andrebbe a combaciare con l'auspicio del presidente del Monte, Alessandro Profumo, da tempo disponibile a far entrare nuovi azionisti, purché di lungo periodo. Alla Borsa l'idea del riassetto sembra piacere. Oggi comunque, mentre Bankitalia dice «no al commissariamento», il ministro dell'Economia Vittorio Grilli è atteso alla Camera per riferire sulla questione. **PAG. 3**

All'interno

IL "CASO" MUSSOLINI

L'Unione europea bacchetta Berlusconi

PAGINA 2

PROCESSO A MILANO

Non le pagano il volo e la mamma di Ruby non testimonia

PAGINA 4

VERTICE DELLA CEI

Bagnasco ammonisce il mondo politico

PAGINA 4

SILVESTRI IN CORSA

Oggi l'elezione del presidente della Consulta

PAGINA 4

OLANDA

La regina Beatrice abdica in favore del figlio Guglielmo

PAGINA 9

IL PESO DELLA CRISI

Stipendi fermi e "doppiati" dall'inflazione

PAGINA 10

CALCIOMERCATO

Il Milan lancia l'ultimo assalto a Balotelli

NELLO SPORT

MESSINA

Varato il piano per risanare le casse del Comune

PAGINA 24

MESSINA

Sui fondi per gli alluvionati proteste e polemiche

PAGINA 28

BARCELLONA

Decine di opere in attesa di collaudo

PAGINA 35

CASSAZIONE. Dopo quasi 33 anni la prima verità ufficiale sulla tragedia che causò 81 vittime

«Strage di Ustica, fu un missile»

Lo Stato condannato a risarcire: «Non garantì la sicurezza dei cieli». «Ci fu una battaglia»



IL GIUDICE PRIORE

«Due sentenze della Cassazione in "conflitto"»

«Si può tirare un sospiro di sollievo su questa sentenza, che finalmente mette la parola "fine alla vicenda"», dice il giudice Rosario Priore, protagonista dell'inchiesta sulla strage nei cieli di Ustica, ha commentato la sentenza della Cassazione in sede civile: «Non posso esprimere sentimenti di soddisfazione o insoddisfazione né posso permettermi di dire che questa sentenza è giusta o quella precedente era sbagliata - ha premesso Priore - Sicuramente saranno soddisfatti i parenti delle vittime, dopo un iter processuale, sia in sede civile che penale, che è stato lungo e travagliato e che finalmente riconosce il loro diritto al risarcimento». Quanto alla tesi del missile, «è quella che io ho sostenuto e che è stata accolta in primo grado e dai vari pm in tutti i gradi, ma non accolta dalla Cassazione in sede penale. Ora - ha però avvertito - si porrà un problema. Visto che c'è una sentenza di una sezione civile che accoglie la tesi del missile, in contrasto con una sentenza della sezione penale, sempre della Cassazione, che accoglie invece la tesi dell'ordigno interno all'aeromobile. Si pone un "conflitto" fra queste due sentenze, entrambe definitive. Forse, si dovrà provvedere», ha concluso Priore. Non si sono fatti attendere i commenti politici alla sentenza della Cassazione su Ustica, soprattutto dal versante degli schieramenti di sinistra. «Non poter mai sapere la verità sulla strage è una delle malattie del nostro Paese. Bene quindi la decisione della Cassazione su Ustica: un po' di luce», ha scritto il leader di Sel Nichi Vendola su Twitter. «Rispetto della magistratura, naturalmente - ha premesso il candidato premier del centrosinistra e segretario del Pd Pierluigi Bersani - Adesso cerchiamo di leggere anche questa sentenza per vedere quali passi avanti si siano fatti sulla strada della verità. Certamente, le famiglie e l'Italia aspettano ancora una parola definitiva. La Cassazione potrebbe averla data». Per il parlamentare del Pd Walter Veltroni, «La Cassazione scrive una pagina importante sulla strage di Ustica. Finalmente la lunga teoria dei deputaggi e delle false teorie viene spazzata via. Si riconosce che quella terribile strage è stata causata da un missile».

MARGHERITA NANETTI

ROMA. Dopo quasi 33 anni, è un giudice civile - in sede di Cassazione - a scrivere la verità definitiva sulla strage di Ustica, dopo tanti processi penali senza fine e senza colpevoli, e a inchiodare lo Stato alla responsabilità per la morte degli 81 passeggeri del tragico volo Itavia: secondo la Suprema Corte non fu una bomba ma un missile a far precipitare il Dc9 Itavia partito da Bologna e diretto a Palermo, la sera del 27 giugno 1980, e i radar civili e militari non vigilarono come avrebbero dovuto sui cieli italiani. Per questo i Ministri della Difesa e dei Trasporti devono essere condannati a risarcire i familiari delle vittime.

È questa la conclusione alla quale, in poche pagine, è arrivata la Terza sezione civile della Cassazione nella sentenza che, per la prima volta, convalida la condanna al risarcimento (circa un milione e duecentomila euro) inflitta dalla Corte di Appello di Palermo - nel giugno 2010 - per risarcire i parenti di tre vittime che, per primi, hanno intrapreso la causa civile, poi seguita da altri ottanta familiari costituiti in un altro procedimento, sospeso in appello e aggiornato al 2014, per il quale i ministri dovrebbero pagare altri 110 milioni di euro.

Ora «speriamo che si tolga ogni reticenza» nel capire «chi è stato ad abbattere il Dc9: il governo si attivi per farsi dare risposte» dagli Stati esteri, ha detto Maria Borletti, presidente dell'Associazione delle vittime. Il sindaco di Bologna Virginio Merola «spera «che questo sia il primo importante passo verso la piena verità che da troppo tempo tutti attendiamo».

Rosario Crocetta governatore della Sicilia assicura che la Regione sarà al fianco dei familiari delle altre vittime «per rafforzare la richiesta di risarcimento». «Finalmente si riconosce che quella terribile strage è stata causata da un missile, e che attorno a quell'aereo fu combattuta una battaglia sui cieli italiani», ha detto Walter Veltroni, da sempre voce contro il "muro di gomma".

È «abbondantemente e congruamente» motivata la tesi del missile, accolta dalla Corte di Appello di Palermo a fondamento delle prime richieste risarcitorie, scrive la Cassazione nella sentenza 1871, confermando che il controllo dei radar sui cieli nazionali, e quindi sulla sicurezza interna, non era adeguato. Con il verdetto sono stati così respinti i ricorsi con i quali il Ministero della Difesa e quello dei Trasporti, assistiti dall'Avvocatura dello Stato, volevano negare il risarcimento. Hanno sostenuto che il disastro aereo era ormai prescritto, e che non si poteva loro imputare «l'omissione di condotte doverose in difetto di prova circa l'effettivo svolgimento dell'evento». La Cassazione ha replicato che «è pacifi-

co» l'obbligo delle due amministrazioni «di assicurare la sicurezza dei voli, e che, appunto, è «abbondantemente e congruamente motivata la tesi del missile». Quanto alla prescrizione, il motivo è «infondato». L'evento stesso dell'avvenuta strage, poi, «dimostra la violazione della norma cautelare».

La Cassazione ricorda di aver ordinato nel 2009 la riapertura della causa civile in accoglimento della richiesta risarcitoria di Itavia alla quale, invece, la Corte di Appello di Roma - dove pende il caso - aveva negato il risarcimento nonostante la chiusura della compagnia fosse stata decisa dal governo che, pochi mesi dopo Ustica, aveva individuato il "colpevole" nel vettore.

Ora l'Alta Corte rinvia ai principi affermati allora, in base ai quali «una volta dimostrata in giudizio la sussistenza dell'obbligo di osservare la regola cautelare

omessa (il controllo dei cieli, ndr), ed una volta appurato che l'evento appartiene al novero di quelli che la norma mira ad evitare attraverso il comportamento richiesto, non rileva, ai fini dell'esenzione dalla responsabilità, che il soggetto tenuto a detta osservanza abbia provato la non conoscenza in concreto dell'esistenza del pericolo».

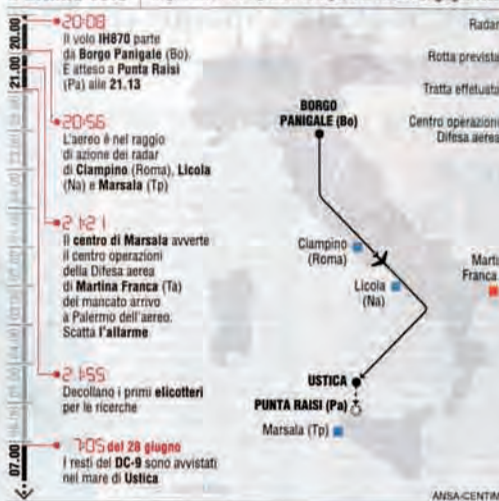
I supremi giudici sottolineano che non è in dubbio che le Amministrazioni



IL RELITTO DEL VOLO DELL'ITAVIA

L'ultimo volo

Tragitto del Dc-9 I-Tigi Itavia scomparso la sera del 27 giugno 1980



avessero l'obbligo di garantire la sicurezza dei voli.

«Si può tirare un sospiro di sollievo su questa sentenza, che finalmente mette la parola "fine alla vicenda"», commenta il giudice Rosario Priore, protagonista dell'inchiesta sulla strage nei cieli di Ustica. «Non posso esprimere sentimenti di soddisfazione o insoddisfazione né posso permettermi di dire che questa sentenza è giusta o quella precedente era sbagliata - ha premesso Priore - Sicuramente saranno soddisfatti i parenti delle vittime».

Quanto alla tesi del missile, «è quella che io ho sostenuto e che è stata accolta in primo grado e dai vari pm in tutti i gradi, ma non accolta dalla Cassazione in sede penale. Ora - ha però avvertito - si porrà un problema, visto che c'è una sentenza di una sezione civile che accoglie la tesi del missile, in contrasto con una sentenza della sezione penale, sempre della Cassazione, che accoglie invece la tesi dell'ordigno interno all'aeromobile. Si pone un "conflitto" fra queste due sentenze, entrambe definitive. Forse, si dovrà provvedere», ha concluso Priore.

Nel coro unanime di consenso alla sentenza, le voci dissonanti di Carlo Giovanardi che insiste sulla tesi della bomba, e dell'ex capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica Leonardo Tricarico che ritiene in «assurda contraddizione» questa sentenza con quella penale della stessa Cassazione, a dimostrazione «che in Italia la giustizia non funziona».

La sentenza. «Non c'è stata esplosione a bordo, tesi missile abbondantemente e congruamente provata»

Le reazioni. Familiari delle vittime: «Ribadita la verità». Crocetta: «La Sicilia sarà parte civile»

L'AUTORE DEL LIBRO "IL MURO DI GOMMA"

Purgatori: «Ora i francesi dicano la verità»



ANDREA PURGATORI

ROMA. «Ora la speranza è che ci sia qualcuno che metta finalmente la bandierina su quel missile». È una delle frasi più indicative dette dal giornalista Andrea Purgatori, autore del libro "Il muro di gomma", portato sul grande schermo da Marco Risi nel 1991, sulla sentenza della Cassazione che riconosce che la strage di Ustica avvenne a causa di un missile e non di un'esplosione interna al Dc9 Itavia con 81 persone a bordo. Una sentenza in sede civile che fa sì che, dopo 32 anni, lo Stato si trovi costretto a risarcire i familiari delle vittime per non aver garantito, con sufficienti controlli dei radar civili e militari, la sicurezza dei cieli. Insomma per Purgatori quella bandierina potrebbe già avere una sua identità. «I francesi - dice - devono forse

raccontarci prima o poi la verità». Perché proprio i francesi? «Perché su di loro, diciamo così, ci sono ipotesi fondate su molte certezze», aggiunge il giornalista e sceneggiatore, riferendosi all'ipotesi che il missile provenisse da un aereo militare transalpino. In ogni caso, spiega ancora Purgatori, «processualmente è importantissimo quello che ha detto la Cassazione, anche se non è abbastanza dal punto di vista delle responsabilità. Questo dà ancora una certa amarezza, anche se è chiaro che ormai si stanno allentando certe resistenze e sta venendo a galla quello che si è sempre saputo». Anche se «il muro di gomma» si è come scalfito, non c'è per questo troppa meraviglia: «Le carte processuali parlavano in un certo senso molto

chiaramente e questo grazie alla documentazione fornita dalla Nato e dal grande aiuto dato anche in questo senso dal presidente della Repubblica Giorgio Napolitano». Se alla fine tutto verrà chiarito, conclude Purgatori, «finalmente conosceremo il caso Ustica nella sua cronaca alla storia». Nel film "Il muro di gomma", Risi racconta la storia di Rocco (alias lo stesso Purgatori, che è anche uno degli sceneggiatori), giornalista del Corriere della Sera che aveva seguito l'incidente che vide coinvolto il volo civile IH870 della compagnia Itavia. Il titolo della pellicola non è altro che l'espressione utilizzata dall'avvocato Bruno Giordani per definire la barriera di omertà sull'incidente.

FRANCESCO GALLO

SCUOLA. Sono uscite ieri le materie della seconda prova scritta, confermata l'alternanza col greco. Si comincia il 19 giugno

La seconda prova

Materie per gli esami di Stato 2013

LE DATE	LE MATERIE
19 giugno PRIMA PROVA	Ragioneria Economia aziendale
20 giugno SECONDA PROVA	Geometria Tecnologia delle costruzioni
Classico Latino	Tutorato Lingua straniera
Scientifica Matematica	Alimentari e alimentazione
Linguistica Lingua straniera	Servizi sociali Psicologia generale e applicata
Psicologica Pedagogia	Mechatronics Macchine a fluido
Artistica Disegno geometrico, Prospettiva e Architettura	

Maturità: latino al classico, matematica allo scientifico

ROMA. Ieri tappa «climac» degli esami di maturità 2013. Sono infatti «uscite» le materie per la seconda prova scritta dell'esame di Stato che chiude il ciclo delle superiori e al quale potranno presentarsi, come ormai di consueto, soltanto gli studenti che hanno la sufficienza in tutte le materie. Al Classico è stata rispettata l'alternanza fra latino e greco e, quindi, quest'anno i ragazzi dovranno cimentarsi con il latino. Gli studenti dello Scientifico dovranno vedersela con la Matematica e i ragazzi del Linguistico, naturalmente, con una lingua straniera.

Tra le altre materie scritte per il secondo scritto, ci sono Pedagogia al Liceo pedagogico, Disegno geometrico, prospettiva, architettura al Liceo artistico, Economia aziendale ai Ragionieri, Tecnologia delle costruzioni ai Tecnometri, Alimentari e alimentazione all'Istituto professionale per i servizi alberghieri e della ristorazione. Per gli Istituti tecnici e professionali sono state scritte materie che, oltre a caratterizzare i diversi indirizzi di studio,



Procedure online. Decise le discipline dei commissari esterni, più peso a matematica e lingua straniera. Cresce il progetto Esabac

hanno una dimensione tecnico-pratico-laboratoriale. Per questa ragione la seconda prova potrà essere svolta, come per il passato, in forma scritta o grafica o scritto-grafica o scritto-pratica, utilizzando, eventualmente, anche i laboratori dell'istituto.

Una novità di quest'anno è che il decreto relativo alle materie d'esame è stato per la prima volta protocollato attraverso una procedura informatica e non più cartacea (ora è in via di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale).

Online anche la presentazione della domanda di partecipazione agli esami in qualità di presidenti di commissione e di commissari d'esame da parte di presidi e insegnanti (modalità già adottata l'anno passato).

Il provvedimento firmato dal ministro Profumo individua, tra l'altro, anche le materie assegnate ai commissari esterni seguendo il criterio della rotazione delle discipline. Si è dato comunque particolare rilievo agli insegnamenti di Matematica e di Lingua straniera e

a questo proposito quest'anno, per la prima volta, la lingua straniera, negli istituti tecnici e professionali che prevedono tale insegnamento, è stata affidata ai commissari esterni.

Quanto agli istituti scolastici coinvolti nel progetto Esabac, finalizzato al rilascio del doppio diploma italiano e francese, hanno raggiunto quota 50 (erano 40 l'anno scorso).

Le prove scritte della Maturità 2013 sono in calendario per il 19 giugno (il tema di Italiano, uguale per tutti gli indirizzi) e il 20 giugno (seconda prova).

E, secondo un sondaggio on line di Skuola.net al quale hanno partecipato oltre un migliaio di studenti, quella che il prossimo giugno dovranno affrontare circa 200mila studenti sarà una Maturità senza sorprese: solo il 25% è stato sorpreso dalla scelta ministeriale. La maggior parte di loro, circa il 60%, sono convinti che le scelte di Profumo non cambino la complessità della Maturità rispetto allo scorso anno.

TIZIANA CAROSELLI

Ustica, 33 anni dopo la prima verità “La strage del Dc9 colpa di un missile adesso lo Stato risarcisca i parenti”

Sentenza della Cassazione: i radar non garantirono la sicurezza dei cieli

ALESSANDRA ZINZI

PALERMO — Fu un missile. Trentatré anni di depistaggi, omissioni, morti misteriose, segreti di Stato e inchieste naufragate. Là dove non è mai arrivata la giustizia penale, arriva ora quella civile. A scrivere la prima verità definitiva sul disastro aereo di Ustica che il 27 giugno del 1980 costò la vita alle 81 persone a bordo del Dc9 dell'Itavia in volo da Bologna a Palermo, è una sentenza della Corte di Cassazione che condanna lo Stato a risarcire i familiari delle vittime ma, soprattutto, mette il timbro sull'ipotesi da sempre seguita dal giudice Rosario Priore: quell'aereo si ritrovò a rotolare in un vero e proprio scenario di guerra con bersagli aerei della Nato che forse davano la caccia ad un Mig libico con a bordo Gheddafi.

La tesi che ad abbattere il Dc9 Itavia fu un missile «è abbondantemente e congruamente motivata» e lo Stato deve risarcire i familiari delle vittime perché «non sempre garantire la sicurezza del volo né con i radar civili né con quelli militari», dicono i giudici della

L'aereo si trovò in mezzo a una battaglia: “Tesi abbondantemente motivata”

Cassazione civile. Un verdetto in netto contrasto con quello della stessa Cassazione che in sede penale avallò invece la tesi dell'ordigno a bordo cancellando le accuse di omissioni, depistaggi e alto tradimento rivolte ai vertici dell'Aeronautica militare italiana. «L'assurda contraddizione tra la sentenza civile e quella penale della stessa Cassazione è l'ennesima dimostrazione che in Italia la giustizia non funziona», dice il generale Leonardo Tricarico, ex capo di Stato maggiore dell'Aeronautica.

La sentenza della Suprema corte, che accoglie la richiesta dei familiari di quattro delle vittime assistiti dall'avvocato Vincenzo Fallica (i primi, nel '90, a rivolgersi alla giustizia civile), apre la strada ai risarcimenti. La cifra risale ad un milione e 240 mila euro disposta dai giudici della corte d'appello di Palermo in favore dei familiari costituitisi in questo che è solo il primo dei giudizi giunti al capolinea dovrà essere rivalutata dai giudici di secondo grado, mentre è ancora pendente il processo dai tempi infiniti tentato dai parenti delle altre vittime che l'anno scorso (in attesa della sentenza definitiva che arriverà chissà quando) si sono visti bloccare, in seguito al ricorso dell'avvocatura dello Stato, il risarcimento di 110 milioni di euro disposto dal tribunale.

Ma certo la sentenza civile della Cassazione pone una pietra miliare: nessun dubbio sulle responsabilità dei ministri della Difesa e dei Trasporti perché «è pacifico l'obbligo delle amministrazioni di assicurare la sicurezza dei voli».

«L'attività volta a garantire la sicurezza della navigazione aerea civile è pericolosa quando risulta esercitata in condizioni di anomalia», sanciscono i supremi giudici che parlano di «reato aviatorio colposo» e spazzano via anche la questione della prescrizione alla quale si era appellata l'avvocatura dello Stato.

Una linea che ora potrebbe an-

che ridare lancio all'azione penale. Dopo l'assoluzione definitiva dei generali accusati di depistaggi e alto tradimento, infatti, la Procura di Roma ha riaperto l'inchiesta in seguito alle dichiarazioni dell'ex presidente della Repubblica Francesco Cossiga che nel 2008 disse che ad abbattere l'aereo sarebbe stato un missile «a risonanza e non ad impatto» lanciato da

un aereo della Marina militare francese. Un'ipotesi che sono in molti ad avvalorare. «Finalmente si riconosce che quella terribile strage è stata causata da un missile, e che attorno a quell'aereo fu combattuta una battaglia sui cieli italiani», dice Walter Veltroni mentre il sindaco di Bologna Virginio Merola invita lo Stato «ad assumersi ora le proprie responsa-

bilità». Voce fuori dal coro quella dell'ex sottosegretario Pdl Carlo Giovanardi: «Secondo tutte le commissioni di inchiesta, l'aereo è esploso a causa di una bomba collocata nella toilette di bordo, mentre si è accertato che al momento della caduta non c'erano altri aerei nei pressi del Dc9 dell'Itavia».

I RESTI NELL'HANGAR
Il Dc9 Itavia nell'hangar di Pratica di mare, dove cercarono di ricostruirlo dopo essere precipitato a Ustica nel 1980



Le tappe



Il disastro
27 giugno 1980. Alle 20.58 il Dc9 Itavia partito da Bologna e diretto a Palermo precipita al largo di Ustica: 81 le vittime. Le prime ipotesi parlano di un cedimento strutturale



I depistaggi
Fra il 2000 e il 2005, 4 generali dell'aeronautica vanno a processo per "alto tradimento". Sono accusati di aver depistato le indagini, ma vengono tutti assolti



Il processo
Nella sentenza penale del 2007, la Corte di Cassazione avalla la tesi dell'ordigno scoppiato a bordo: il Dc9 non è stato colpito da un missile



Gli indennizzi
Nel 2007 il primo verdetto civile a favore dei familiari di 4 vittime. Un'altra sentenza condanna lo Stato a un risarcimento di 110 milioni di euro, ma viene sospesa nel 2011

L'intervista / 1

Rosario Priore, il primo giudice a indagare sul disastro

“Ora possiamo riscrivere la storia fu un blitz contro i Mig libici”

LUIGI SPEZIA

BIOLOGNA — «Questo può essere un punto di partenza per raggiungere la verità storica». Il giudice Rosario Priore non fa gesti di autocompiacimento. La verità giudiziaria scoperta nelle indagini da lui dirette — «era stato un attacco aereo che per errore colpì il Dc9, non una bomba esplosa all'interno» — ora è rivalutata, nobilitata dalla Cassazione civile, che ne tiene conto nella decisione di riconoscere i primi risarcimenti ai parenti delle vittime.

“Peccato che rimanga un contrasto tra i verdetti delle sezioni penali e civili della Suprema Corte”

«In reati così gravi e complessi, nelle stragi, negli attentati, è sempre difficile arrivare alle responsabilità penali che sono personali. L'unica eccezione è la strage di Bologna alla stazione, ci sono tre condanne. Ma credo che in queste situazioni conti rappresentare il contesto. È difficile far coincidere la verità giudiziaria con quella storica».

Quindi lei punta alla verità storica.
«Credo che le responsabilità storiche possiamo tenerne molto di più, ecco perché mi appello al contesto».

E quello di Ustica che contesto fu?
«Un contesto di guerra contro la Libia. È un'operazione di quel tipo, guidate i caccia contro i Mig libici nell'ipotesi che potessero scortare Gheddafi, potevano farla solo due paesi, gli Stati Uniti e la Francia. Francesco Cossiga poi lo disse, che erano stati francesi. Ha sciolto il dilemma».



IL GIUDICE
Rosario Priore fu il primo a indagare sul caso



IL POLITICO
Rino Formica, all'epoca ministro dei Trasporti

L'intervista / 2

Rino Formica, titolare dei Trasporti all'epoca del caso

“È la tesi che sostenni da ministro ma allora mi presero tutti in giro”

GOFFREDO DE MARCHIS

ROMA — «Andai in Senato tre mesi dopo la tragedia. Dissi: l'ha buttato giù un missile. Tutti ridevano, mi presero in giro. Rispondeva a interrogazioni dei gruppi parlamentari. Riportavano senza eccezioni la stessa ricostruzione dei fatti: un ordigno al velivolo. Li spazzai. Come se si fosse fatto un miracolo». Dopo 33 anni la fantasia è diventata realtà. Rino Formica, 80 anni, allora era ministro dei Trasporti.

“Possiamo comunque ritenere fortunati: in Italia c'è una tecnica consolidata per affossare indagini su certi misteri”

«Veniva da me un galantuomo, il generale Iliana. Era il capo del registro aeronautico. Mi fece vedere un pezzo di carta pieno di puntini. Un tracciato radar. Non c'è capiti niente. Mi spiegò lei, è stato un cedimento strutturale». Lui rispose con due parole: «Esplosione esterna». Tutto era chiaro già poche settimane dopo il fatto».

Perché la politica non aiutò le indagini?
«In Italia siamo fortunati che esca fuori una sentenza definitiva dopo 33 anni. Su alcuni passaggi dell'istruttoria storica vorranno 333 anni, glielo dico io. C'è una tecnica nazionale consolidata su alcuni misteri italiani. Si gonfia l'accaduto all'infinito in modo che alla fine la verità diventi impossibile da accertare».

Cosa c'era da nascondere?
«La strage di Ustica era un segreto che nascondeva un segreto più grande. Nei rapporti tra gli Stati funziona così. Non dovevamo sapere cosa era successo nel cielo di Ustica quella notte».

Una battaglia per abbattere l'aereo su cui viaggiava Gheddafi?
«Penso di sì. Di certo non era un incidente che poteva essere tranquillamente confessato. Se non c'è qualcosa da nascondere, anche di fronte a fatti tanto gravi, una nazione ammette e paga i danni. In questo caso non poteva confessare. Ancora oggi c'è un segreto più grande da scoprire. Ma sono contento che un pezzo di verità sia stata restituita ai parenti delle vittime».



La storia

Depistaggi, intrighi e assoluzioni il muro di gomma infinito su quella notte maledetta

Ottantuno morti in attesa di giustizia: "Ora uno scatto dai politici"

MICHELE SMARGIASSI

(segue dalla prima pagina)

BOLOGNA
MA QUESTO l'aveva già detto, chiaro e netto, il giudice Rosario Priore nelle carte del processo del '99, che però non riuscì a dare un nome e un passaporto preciso a ciascuno di quei puntini verdi che rimbalzavano come in un biliardo sugli schermi radar del controllo a terra, forse dei caccia alla rincorsa di un Mig libico. Ma è proprio sulla base di quella sentenza, riletta con attenzione, che i giudici civili ora si dicono convinti, a differenza della Cassazione penale, che era un missile quella cosa che il comandante del Dc9 Itavia Gatti alle ore 20 e 59 e 45 secondi forse aveva visto e indicato al suo copilota (la voce è ancora nella scatola nera): «Gua...», senza avere il tempo di finire la parola.

Questa sentenza però è importante perché stabilisce una cosa nuova: che lo Stato italiano è colpevole, e deve pagare per questo, di non aver garantito la sicurezza dello spazio aereo, la sicurezza di quel volo, di non aver utilizzate le informazioni che aveva per cercare di impedire che un jet civile finisse albaturo da un missile in una battaglia internazionale non dichiarata.

«Un mattone in meno nel muro di gomma», scandisce Daria Bonfietti, una vita dedicata a comprendere la verità, alla testa dell'Associazione dei familiari delle vittime. Non ha mai perso le speranze di arrivare alla verità su quell'aereo che partì e non arrivò mai. «Oggi ne ho qualcuno in più». Ma ci sono voluti quasi



20,30
Il Dc9 Itavia decolla dall'aeroporto di Bologna procede sulla rotta Siena-Ponza-Palermo

Mentre sale in quota incontra 2 F104 italiani. Uno a bordo ha 2 piloti di grande esperienza: Mario Naldini e Ivo Nutarelli che, poi, moriranno nella tragedia di Ramstein

Nei cieli c'è anche un misterioso aereo militare. Potrebbe essere un Mig libico

20,45
Naldini e Nutarelli virano e tornano indietro. Prima, però, lanciano un segnale d'allarme

20,55
Nel cielo tra Ponza e Ustica, mentre arriva il Dc9 con in coda il misterioso aereo militare, ci sono almeno 6 aerei: 4 potrebbero essere Corsair americani, 2 potrebbero essere francesi, decollati dalla Corsica

20,59
Il Dc9, forse colpito da un missile, cade in mare all'altezza di Ustica. Chi ha sparato?

Un'ipotesi è che uno dei 6 aerei Nato abbia lanciato un missile sul Mig libico che, probabilmente, scortava o andava a incrociare un aereo civile con a bordo il leader libico Gheddafi. Il missile mancò: il Mig e colpì il Dc9

trentatré anni, prima che la magistratura riconoscesse che lo Stato ha fatto il contrario di quello che doveva fare. Prima che lo Stato desse torto allo Stato che, invece di difendere i suoi cittadini vittime, scelse di schierare la sua Avvocatura in difesa dei suoi funzionari ora giudicati infedeli al compito. «Ora il governo del mio paese deve trovare dignità. Non può evitare di essere coerente con le sue sentenze», insiste Bonfietti, «chiunque vincerà le elezioni avrà il dovere morale, civile, storico di mettere tutto il proprio peso per arrivare a sapere quello che ci è stato nascosto, in Italia e fuori d'Italia. C'era un missile. Qualcuno ha fatto finta di non aver visto nulla, altri hanno negato, altri hanno intralciato: è ora di sapere chi e come».

Trentatré anni per arrivare vicino alla «verità indicibile», ma dunque non è ancora finita. Anni di colpi di scena, di sparizioni misteriose di documenti, anni di fumogeni e di piste false o controverse, il «cedimento strutturale», l'esplosione interna, la tesi della bomba nella toilette che un ex ministro del centrodestra,

Carlo Giovanardi, continua a sostenere anche ora sulla base di altre risultanze processuali. Un labirinto. Anni di buio e di lampi, come quel vero e proprio fulmine che nel 2007 l'ex presidente della Repubblica Francesco Cossiga fece scoccare in un'intervista, sostenendo di essere certo che di missile si trattasse, francese, una dichiarazione che consentì di far ripartire le indagini.

«Strage senza colpevoli» constatò amaramente un altro capo dello Stato, Giorgio Napolitano, indicando «intrecci eversivi e anche intrighi internazionali, insieme con opacità di comportamenti da parte di corpi dello Stato», più chiaro di così. Ma in trentatré anni, uno dopo l'altro tutti gli indagati per quelle colpevoli opacità, a partire dai vertici dell'Aeronautica finiti alla sbarra per alto tradimento, tutti i sospettati degli occultamenti, delle omertà, delle sparizioni di tracciati radar e relazioni tecniche, si sono sfilati dai processi senza condanne. E quella di Ustica è diventata la quintessenza dell'Italia senza giustizia: dove però è ri-

mai una opinione condivisa che il jet Itavia, sigla I-Tigi, non cadde da solo, dove intellettuali e attori civili come Marco Paoliti hanno continuato a raccontare come, dove in un lacerante museo-montaggio progettato da Christian Boltanski, a Bologna, la carcassa dell'Itavia tornata a casa come un guerriero sconfitto in un'epica notte d'estate, continua a sussurrare le storie di ottantuno vittime senza colpevoli: il carabiniere, l'avvocato, l'operaio edile, la pensionata, il borsista, l'imprenditore, un campionario d'Italia che non credeva di essere in guerra.

In questa Italia «la Storia ha già

Scongiorato il rischio prescrizione. Anche la Francia ha promesso che collaborerà

detto la sua, con l'evidenza delle prove giudiziarie», insiste Bonfietti, ma è una storia senza i volti e i nomi, e non si può lasciare che abbia un doppio finale, uno dove lo Stato è colpevole, uno dove è innocente. In quanto strage e non incidente, l'inchiesta su Ustica non potrà andare in prescrizione. Spiragli sembrano aprirsi: la Francia ha promesso collaborazione, «ma le rogatorie vanno condotte bene e presto, e là dove non possono i giudici si deve muovere la politica». Altre cause civili di risarcimento, intanto, attendono di andare a conclusione: una catena di sentenze come quella di ieri è nell'ordine del possibile, e sarebbe impossibile da ignorare. Ora il problema, avverte proprio il giudice Priore, è che «ci troviamo di fronte al contrasto tra due giudici, uno penale e l'altro civile: se non sarà risolto, ne andrà della credibilità della nostra giustizia». Intervistato per strada qualche anno fa, uno studente bolognese sostenne che «Ustica» è un aggettivo che nella nostra lingua indica un mistero insolubile: il libro di italiano gli dà torto, speriamo presto anche anche quello di storia.

Il caso
Abu Omar, Monti come Prodi e Berlusconi il governo conferma il segreto di Stato sugli 007

MILANO — Dopo Prodi e Berlusconi, anche il premier Monti conferma il «segreto di Stato» sulla vicenda del sequestro Abu Omar. La mossa è stata formalizzata la mattina nel processo d'appello a carico dell'ex numero uno del Sismi, Niccolò Pollari e del suo vice, Marco Mancini. Il legale di quest'ultimo, Luca Lausi, ha prodotto il documento firmato dalla Presidenza del Consiglio. Nel processo d'appello, sia Pollari che Mancini sono accusati di aver partecipato insieme alla Cia al rapimento dell'ex imam avvenuto nel 2003.



Imam Abu Omar

LA STRAGE. La sentenza della Corte d'Appello, confermata dalla Cassazione, che condanna lo Stato a risarcire le vittime

Palermo, i giudici: scenari di guerra attorno al Dc 9 abbattuto a Ustica

«Inverosimile che ad esplodere sia stata una bomba», provata la teoria del missile

Orlando chiede che «sia tolto il segreto di Stato». L'impegno di Crocetta affinché i risarcimenti ai familiari delle vittime arrivino realmente.

Sandra Figliuolo
PALERMO

«Dopo una serie di scherzi fra assistenti di volo, l'ultima sillaba registrata a bordo del Dc 9 dell'Itavia in volo verso Palermo, la notte del 27 giugno 1980, è «gua...». Forse «guarda». E quello cui stavano assistendo tutti coloro che erano a bordo dell'aereo, prima di inabissarsi non lontano da Ustica, fu «uno scenario di guerra», come hanno scritto i giudici della Corte d'Appello di Palermo nella sentenza del 14 giugno 2010 che condanna i ministeri della Difesa e dei Trasporti a risarcire i famigliari delle vittime e che lunedì è stata confermata definitivamente dalla Cassazione.

«La presenza di un altro velivolo lungo la stessa avrovia assegnata al Dc 9 a ridotta distanza, e la circostanza, desunta dai nastri registrati a Fiumicino, che intorno al volo del Dc 9 vi fosse uno scenario alquanto complesso (tracce di velivoli non identificati) sono elementi - scrivono i giudici - che non si spiegano al-

trimenti se non con uno scenario di guerra, non sembrando appunto verosimile che una bomba esploda su un aereo di linea (nel 1980 e su una rotta nazionale) proprio mentre lo stesso veniva utilizzato come schermo da un velivolo non identificato». Che sia stato un missile ad abbattere l'aereo e non una bomba emerge da diversi elementi: «Una lampadina risultava col bulbo in vetro integro così come era integra la lampada del bagagliaio principale». Quando anni fa venne fuori la tesi della bomba a bordo si disse che questa fosse stata piazzata nel bagno dell'aereo. Peccato che il water venne ripescato in mare completamente intatto. E i giudici rimarcano come i tappetini sotto le poltrone non presentassero tracce di esplosione o combustione e come nessuna maschera d'ossigeno risultasse fuoriuscita dalla propria sede. E se non è stata trovata traccia di esplosione è vero invece che nella parte inferiore dello sportello del vano bagagliaio anteriore sono stati trovati due fori con andamento dall'esterno all'interno. Elementi che «non si conciliano con l'ipotesi di azioni violente all'interno dell'aereo e fanno senz'altro ascrivere - afferma chiaro e tondo la Corte - il precipitare del-



Il relitto del Dc 9 ricostruito nell'hangar dell'aeroporto dell'Aeronautica militare di Pratica di Mare

l'aereo all'abbattimento da parte di un missile in relazione alla traiettoria dall'esterno all'interno delle schegge rilevate e anche all'assenza di ustioni su tutti i cadaveri recuperati.

Emergenze che hanno portato a un nulla di fatto in sede penale, ma che nel civile hanno permesso per la prima volta di sancire una verità definitiva sulla strage: «Nei civili - rimarcano i giudici - vige la regola della preponderanza dell'evidenza o "del più probabile che non". Infine, la Corte sottolinea, come

l'ufficio istruzione di Roma «non inviò gli atti assunti nel penale, nonostante siano stati richiesti svariati volte».

L'avvocato Vincenzo Fallica, che assiste i familiari di alcune vittime, afferma che «per me ad abbattere il Dc 9 fu un missile lanciato per colpire l'aereo in cui si credeva vi fosse Gheddafi». Per Falco Accame, ex presidente della Commissione Difesa della Camera «una delle altre ipotesi è che l'aereo sia stato colpito da un radio-bersaglio».

Se «scenario di guerra» vi fu

resta ancora da chiarire - a quasi 33 anni dai fatti - quali furono i Paesi coinvolti, come sta cercando di fare la Procura di Roma. Il senatore Pdl Carlo Giovanardi chiede al premier Mario Monti di «interpellare direttamente i presidenti di Usa e Francia. Il presidente della Regione, Rosario Crocetta, s'impegna «affinché i famigliari ricevano il dovuto risarcimento», mentre il sindaco di Palermo, Leoluca Orlando, chiede che «sia tolto il segreto di Stato su questa tristissima vicenda».

IL RETROSCENA. L'ex capomafia di Altofonte raccontò nel 1999 quanto aveva appreso mentre si trovava in carcere a Londra

Il pentito Di Carlo: uno 007 arabo mi svelò cosa accadde

Giuseppe Martorana
CALTANISSETTA

Chiese lui di essere ascoltato. Erano quasi trascorsi vent'anni dalla strage di Ustica, ne sono occorsi quasi altri quindici prima che il suo racconto trovasse una qualche conferma. Al giudice Rosario Priore che lo ascoltava alla Procura di Roma disse: «Il Dc 9 dell'Itavia è stata abbattuta con un missile». A parlare davanti al magistrato romano un pentito di Cosa nostra: Francesco Di Carlo. L'ex boss di Altofonte poi divenuto collaboratore di Giustizia, ha raccontato nel 1999 la sua verità sulla strage di Ustica.

«A raccontarmi la storia è stato - ha detto al giudice Rosario Priore - un agente segreto arabo che era con me in carcere in Inghilterra. Lui era il braccio destro di un

colonnello siriano che si stava esercitando in Libia proprio nell'80. Parlavamo sempre degli avvenimenti italiani e lui, allora eravamo nell'85, mi disse "sai nell'80 con gli americani che stava facendo il tuo Paese?". e parlò di Ustica. A me interessava perché c'era uno di Cosa nostra che lo conoscevo che è morto sull'aereo. Lui mi dice che Gheddafi doveva andare in un paese del Nord Europa, mi pare in Polonia. I servizi sapevano, qualcuno aveva informato. Ma i controspionisti ci hanno informato un minuto prima di partire che c'era grave pericolo. Gheddafi decide di partire lo stesso, ma ha dato ordine a due aerei libici di intercettare i velivoli nemici. E così fu. Hanno intercettato un aereo Usa che volava sotto l'aereo Itavia per non essere intercettato dal radar. L'hanno avvistato e hanno comin-



Il giudice Rosario Priore

ciato ad inseguirli». Il giudice Priore ha chiesto a Di Carlo chi informò i libici dell'aereo americano.

«Qualcuno dei servizi segreti italiani - ha risposto il collaborante - qualcuno che era amico dei servizi di Gheddafi». Di Carlo continua: «Era i due aerei libici e quello

Usa vi fu un conflitto a fuoco. Ad un certo punto uno dei Mig si è messo a volare attorno al Dc9 sul cielo di Ustica, mentre l'altro ha inseguito quello americano. I due aerei, quello libico e quello americano caddero in Calabria, ma l'aereo libico venne ritrovato dopo un mese, il tempo necessario per far sparire il cadavere del pilota americano e tutti i pezzi dell'aereo. Il Dc9 venne abbattuto dal secondo aereo libico: avevano visto troppo i piloti e pure i passeggeri di quello che si era svolto attorno all'aereo».

Le rivelazioni di Di Carlo, in quella occasione, non si fermarono, aggiunse infatti inquietanti indicazioni sulla strage alla stazione di Bologna, che venne compiuta poco più di un mese dopo la strage di Ustica. «Il mio compagno di cella - ha aggiunto Di Carlo - mi

disse che furono i servizi libici a fare la strage, per ripicca contro i servizi italiani che avevano aiutato gli americani». Ed è a questo punto che Di Carlo esprime il suo «pensiero» mafioso allorché l'interrogatorio fa riferimento ad altri attentati stragisti, come l'Italicus e Bologna e ad un eventuale «intervento» della mafia. «La mafia non mette bombe nei treni, negli aerei, fa altre cose. Io sono di Cosa nostra, non dico mafioso, perché non so cosa significhi mafioso, ma Cosa nostra. Cosa nostra non mette queste cose ero ancora di quella mentalità. Come nel '93 lo avrei messo le mani nel fuoco che le stragi di Firenze, la questione delle bombe, non avrei mai pensato che erano caduti così in basso da mettere bombe, mentre poi accertai che anche loro hanno fatto questo».

STRASBURGO. Condanna della corte europea che si è occupata del caso di un uomo che non riesce a incontrare la figlia

«L'Italia non garantisce i padri separati»

STRASBURGO

Dal 2003 chiede di poter incontrare con regolarità la figlia che oggi ha 12 anni, ma finora Sergio Lombardo, nonostante diverse sentenze gli abbiano dato parzialmente ragione, non c'è riuscito. La colpa, come ha decretato ieri la Corte di Strasburgo condannando l'Italia, è da imputare soprattutto ai tribunali

incapaci di mettere in atto misure concrete che diano attuazione alle loro decisioni.

Il calvario di Sergio Lombardo comincia dopo la separazione dalla compagna che due anni fa ottiene dal tribunale di Roma l'affido esclusivo della bimba. Il tribunale decide che il padre può vedere la figlia due pomeriggi a settimana, un

weekend su due, tre giorni a Pasqua, sei a Natale e dieci durante le vacanze estive. E Lombardo comincia così a fare la spola da Roma, dove vive, a Termoli, dove si è trasferita l'ex compagna.

Ma in un mese non riesce a vedere la figlia che una volta per pochi minuti in presenza della madre e di uno dei riac-

comanda della bimba. In poco più di un anno Lombardo si rivolge tre volte al tribunale dei minori di Termoli per far salire il suo diritto di visita. Tutte le volte il tribunale riafferma questo diritto, ma la situazione non cambia, anzi peggiora. Lombardo ricorre allora numerose altre volte davanti ai tribunali di Roma e Campobasso, ma continua a

non poter vedere la figlia quanto dovrebbe e vorrebbe. E la situazione non è cambiata di molto fino ad ora, quando la Corte europea dei diritti umani, condannando l'Italia, gli ha dato pienamente ragione. In particolare, nella sentenza è stato evidenziato che i tribunali non sono stati all'altezza di quello che ci si poteva ragionevolmente attendere da loro poiché hanno delegato la gestione degli incontri tra padre e figlia ai servizi sociali.

IN BREVE

SICILIA

Riorganizzazione delle scuole Il parere dei presidi

«No a una riorganizzazione della rete scolastica come «pratica ragionieristica all'interno della quale gli studenti sono considerati numeri». Il consiglio dell'Associazione nazionale presidi in Sicilia si esprime in maniera molto critica sulle nuove procedure avviate dalla Regione e sui tempi ristretti per programmare accorpamenti di istituti. L'Anp chiede che «il dimensionamento della rete scolastica per il prossimo anno si limiti alla aggregazione delle istituzioni autonome sottodimensionate». (ALTU)

IMPRENDITURE ETNEO

Denunciò il racket Ora si sente abbandonato

«Siamo stati lasciati soli dallo Stato. Siamo totalmente abbandonati. Il presidente della Regione Crocetta è l'unica persona che ci può dare una mano perché anche lui ha combattuto la mafia». A parlare è Rosario Puglia, l'imprenditore vitivinicolo di Linguaglossa che ha denunciato il racket e che ora è al quinto giorno di sciopero della fame e della sete per denunciare «l'abbandono da parte dello Stato».

MEDICINALI

Federfarma contro il piano statale per i rimborsi

Federfarma boccia la nuova proposta di accordo sul sistema di remunerazione delle farmacie presentata nelle settimane scorse dal ministero della Salute, in quanto disattende l'intesa siglata il 16 ottobre 2012 all'Alfa e fortemente sostenuto dai farmacisti.

ANCI SICILIA

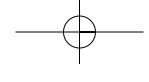
Lo Galbo eletto presidente Consulta Giovani

Il consiglio Regionale dell'Anci Sicilia ha eletto Maurizio Lo Galbo, consigliere comunale di Bagheria del Cantiere popolare, Presidente Regionale della Consulta Giovani Amministratori.

SEQUESTRO SPINELLI

Chiesto giudizio immediato per 4 persone

La procura di Milano ha chiesto il giudizio immediato per Francesco Leone e tre albanesi accusati del sequestro lampo di Giuseppe Spinelli, il ragioniere di Silvio Berlusconi. Spinelli e moglie tra il 15 e il 16 ottobre scorsi rimasero per circa 11 ore nelle mani dei rapitori, arrestati il 19 novembre, e vennero liberati senza riscatto.



Sicilia

LA SENTENZA DELLA CASSAZIONE SUL DISASTRO DI USTICA L'avvocato Vincenzo Fallica ritiene che la vicenda giudiziaria non sia ancora conclusa

Il legale dei parenti: ma rimane il mistero

«Quello che è certo in questa tragedia è la responsabilità dello Stato italiano. Ora la politica rimedi»

Ruggero Farkas
PALESMO

«Adesso la politica agisce, le istituzioni hanno la palla». Dopo 33 anni di battaglie giudiziarie non ancora concluse Vincenzo Fallica, 84 anni, avvocato da 60 anni, legale dei familiari di alcune vittime della tragedia aerea di Ustica, quando il 27 giugno 1980 un Dc 9 Itavia precipitò provocando al morte di 77 passeggeri e 4 componenti l'equipaggio, manifesta soddisfazione per la decisione della Cassazione che ha confermato la sentenza della corte d'appello di Palermo che ha condannato i ministri di Trasporti e della Difesa a risarcire i familiari di alcune vittime della tragedia ma avverte che la «battaglia non è ancora conclusa».

Avvocato perché chiede alla politica di agire?

«Il Parlamento, i ministri competenti, non facciamo muro contro i familiari delle vittime. Si trovi una soluzione. Proponiamo una transazione, facciamo subito una legge che ponga fine a questo stitacido giudiziario che rimanda il dolore dei familiari di 81 persone. Quello che è certo in questa tragedia è la responsabilità dello Stato italiano. Vi è una conflittualità probatoria irrisolvibile. La conclusione è il mistero. Ma tra le varie ipotesi bisogna accogliere la più probabile».



Un particolare della carlinga

bile: è ciò che hanno fatto i giudici che ci hanno dato ragione così com'era avvenuto anche nel procedimento avviato dall'Itavia anch'esso concluso in Cassazione».

Il Parlamento però ha già legiferato dando un risarcimento ai familiari.

«Due leggi entrambe sbagliate. Tant'è che hanno permesso i processi civili. Vanno soddisfatte le vittime di questa tragedia che ora sono i familiari dei morti. Non è escluso che l'avvocatura dello Stato preso atto dell'irretrovezza della sentenza della Cassazione proponga un riatto. La vicenda potrebbe concludersi anche con una nuova legge».

Perché i familiari delle vittime non sono stati uniti nel percorso giudiziario?

«Vi erano differenze di pensiero sia tra alcuni familiari sia tra i legali che li rappresentavano. Alcuni pensavano di ottenere un risarcimento costituzionale patto civile nel procedimento penale. Io no. Ho sempre sostenuto che la responsabilità della strage, oltre alla colpa di chi l'ha causata e che se scoperto potrà sempre essere processato, è di chi era preposto alla sicurezza dei passeggeri. Dopo i miei successi in primo grado e in appello chi ha potuto ha seguito la strada che ho tracciato».

Lei è ormai un esperto della strage di Ustica: che idea si è fatto su ciò che avvenne in cielo?

«Dopo aver letto migliaia di pagine, di atti processuali, i risultati delle perizie e mia convinzione che ad abbattere il Dc 9 Itavia nei cieli di Ustica fu un missile lanciato per colpire l'aereo in cui si credeva vi fosse Gheddafi. È una mia convinzione personale. Potrebbe anche essersi trattato di un'esercitazione».

C'è un altro procedimento che dovrà essere esaminato dalla corte di appello che riguarda altri familiari di vittime. Potremmo aspettarci una sentenza diversa?

«Sì. E' anche possibile che un'altra sezione della Cassazione si esprima diversamente anche se la corte di appello accoglierà le nostre richieste come ha fatto il giudice. A quel punto interverranno le sezioni unite della Suprema corte».

Il presidente del collegio internazionale Misiti non cambia idea sulla tesi dell'esplosione

«Nella qualifica di presidente del collegio internazionale dei periti, formato da 11 esperti di chiara fama, italiani, tedeschi, inglesi, e svedesi, che lavorando dal 1991 al 1994 ha consegnato l'unica perizia completa sull'incidente, in seguito alla sentenza del Tribunale Civile di Palermo, avallata dalla Terza sezione della Cassazione, mi corre l'obbligo di ribadire quanto seguita: nessuna traccia di missile è stata evidenziata sulle parti esterne dell'aereo, recuperato e ricostruito dal collegio e i risultati della perizia dimostrano in modo definitivo che la causa dell'incidente è stata una esplosione interna all'aereo». Lo afferma Aurelio Misiti.

«Nel 2005 il Tribunale Penale di Roma e la Cassazione del 2005, in base ai risultati della suddetta perizia, assolsero con formula piena gli 81 imputati, Ufficiali dell'Aeronautica, definendo la tesi, ma dimostrata del missile, come fantasma, in quanto frutto di una guerra aerea mai avvenuta sui cieli italiani; non si può ritenere plausibili che tra il 2005 e il 2013 ci siano stati studi più approfonditi che abbiano indotto il Tribunale Civile di Palermo e la terza sezione di Cassazione a emulare quella sentenza».



La carlinga del Dc 9 abbattuto nel cielo di Ustica

Intanto a Roma è in corso il procedimento chiesto dall'Itavia. I Ministri fanno resistenza. E iniziano i primi pignoramenti

PALESMO. «I ministri dei Trasporti e della Difesa dopo la sentenza della corte di appello che mi riconosceva un indennizzo di circa 180 mila euro per la morte di mia sorella Elvira e di mia nipote Alessandra non volevano pagare. Ho dovuto pignorare le somme che avevano nella Banca d'Italia». Lo dice l'avvocato palermitano Antony De Lisi, parente di due vittime della strage di Ustica quando il Dc 9 Itavia precipitò in mare provocando la morte di 81 persone.

«La sentenza della corte spiega - era provvisoriamente esecutiva ma i ministri si erano opposti al pagamento e per recuperare le somme ho dovuto fare il pignoramento presso terzi. Ho poi fatto il ricorso alla sentenza dei giudici di Appello e la Cassazione con la sentenza di ieri ha riconosciuto il mio diritto ad avere oltre all'indennizzo anche il risarcimento per il danno subito che sarà quantificato da un'altra sezione della corte di appello». «Nessuna somma di denaro - conclude - può risarcire la morte di un proprio caro ma ritengo vergognoso il comportamento dei ministri, cioè dello Stato, nei confronti dei propri cittadini che hanno subito una tragedia immensa. Mi rivolgo anche al presidente della Repubblica raccontando ciò che stavo subendo».

Intanto, sul disastro aereo di Ustica è ancora aperto in Corte d'Appello a Roma il procedimento per il risarcimento richiesto dalla compagnia Itavia. I soldi serviranno a pagare i creditori. Secondo il legale il procedimento dovrebbe concludersi entro l'anno.

I legali dell'Itavia citarono per comportamento omissivo i ministri della Difesa, dei Trasporti e dell'Interno il 31 marzo 1981, dicendo che la caduta dell'aereo era stata la causa scatenante della crisi economica e finanziaria che portò al fallimento.

Il giudice civile di Roma, Francesco Batticani, in primo grado aveva condannato i ministri a pagare oltre 108 milioni di euro più gli interessi legali e le spese legali di 943 mila 740 euro. Il giudice, nella sentenza depositata nel novembre 2003 (a più di 22 anni dalla citazione) aveva ritenuto che il Dc 9 era stato abbattuto da un missile ed aveva condannato i ministri a pagare perché non avevano garantito la regolare circolazione aerea e non avevano adottato misure idonee ad evitare che altri aerei circolassero nella rotta già assegnata. La corte di appello ribaltò la decisione accogliendo l'opposizione dei ministri.

Il processo si concluse in Cassazione l'11 febbraio 2009. La suprema corte annullò la sentenza dei giudici di appello dando ragione all'Itavia, che aveva fatto ricorso, e condannando i ministri della Difesa e dei Trasporti a pagare i danni e rinviando a un'altra corte d'appello per la quantificazione.



L'Itavia ha chiesto un risarcimento a tre Ministri

«La sentenza della corte - spiega - era provvisoriamente esecutiva ma i ministri si erano opposti al pagamento e per recuperare le somme ho dovuto fare il pignoramento presso terzi. Ho poi fatto il ricorso alla sentenza dei giudici di Appello e la Cassazione con la sentenza di ieri ha riconosciuto il mio diritto ad avere oltre all'indennizzo anche il risarcimento per il danno subito che sarà quantificato da un'altra sezione della corte di appello». «Nessuna somma di denaro - conclude - può risarcire la morte di un proprio caro ma ritengo vergognoso il comportamento dei ministri, cioè dello Stato, nei confronti dei propri cittadini che hanno subito una tragedia immensa. Mi rivolgo anche al presidente della Repubblica raccontando ciò che stavo subendo».

Intanto, sul disastro aereo di Ustica è ancora aperto in Corte d'Appello a Roma il procedimento per il risarcimento richiesto dalla compagnia Itavia. I soldi serviranno a pagare i creditori. Secondo il legale il procedimento dovrebbe concludersi entro l'anno.

I legali dell'Itavia citarono per comportamento omissivo i ministri della Difesa, dei Trasporti e dell'Interno il 31 marzo 1981, dicendo che la caduta dell'aereo era stata la causa scatenante della crisi economica e finanziaria che portò al fallimento.

Il giudice civile di Roma, Francesco Batticani, in primo grado aveva condannato i ministri a pagare oltre 108 milioni di euro più gli interessi legali e le spese legali di 943 mila 740 euro. Il giudice, nella sentenza depositata nel novembre 2003 (a più di 22 anni dalla citazione) aveva ritenuto che il Dc 9 era stato abbattuto da un missile ed aveva condannato i ministri a pagare perché non avevano garantito la regolare circolazione aerea e non avevano adottato misure idonee ad evitare che altri aerei circolassero nella rotta già assegnata. La corte di appello ribaltò la decisione accogliendo l'opposizione dei ministri.

Il processo si concluse in Cassazione l'11 febbraio 2009. La suprema corte annullò la sentenza dei giudici di appello dando ragione all'Itavia, che aveva fatto ricorso, e condannando i ministri della Difesa e dei Trasporti a pagare i danni e rinviando a un'altra corte d'appello per la quantificazione.

CORLEONE Un oltraggio al sindaco e sindacalista socialista che nel 1915 fu assassinato dalla mafia Nella tomba di Verro due scheletri senza nome

Franco Nicastro
CORLEONE

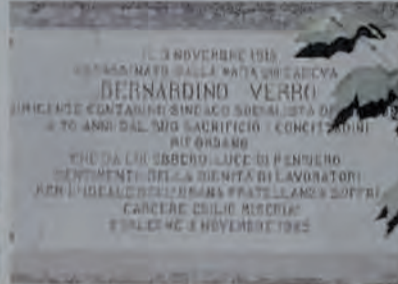
Nel cimitero di Corleone c'è una tomba piena di misteri. Avrebbe dovuto contenere i resti di un personaggio simbolo della lotta alla mafia, Bernardino Verro, ucciso un secolo fa, o invece contenere due scheletri al momento sconosciuti. È una probabile addirittura appartenere a un boss, parente di Totò Riina, ucciso in una strage di mafia. Calogero Bagarella.

Il giallo ruota attorno alla sepoltura di Bernardino Verro, uno dei capi dei fasci siciliani e primo sindaco socialista di Corleone. Dopo la repressione del movimento Verro fu denunciato, poi ucciso e sepolto in un cimitero di Palermo. Tornato nel 1915 fu eletto sindaco e un anno dopo, il 3 novembre 1915, fu ucciso mentre si trovava a casa.

Alla tomba di Verro la polizia è arrivata seguendo le tracce di un recente ritrovamento del pentito Adonino Calderone e di quanto avevano scritto Alfredo Indrocci e Giuseppe D'Avanzo nel libro «Il capo dei capi» pubblicato dopo la cattura di Riina. Ma la storia è ancora quando il comune di Corleone ha rinviato alla Corte due sepolture, una per i resti del sindaco socialista Pichelo Rizzotto, ritrovati dopo 63 anni in una fossa di Roccalisandra, e l'altra per quelli di Bernardino Verro contenuti in un modesto loculo del cimitero. Le traslazio-



Bernardino Verro



La lapide che ricorda il sacrificio dell'esponente socialista

ni sono state fatte nel maggio dell'anno scorso dopo i funerali di Stato per Rizzotto. E subito si è scoperto che nel loculo inteso a Verro c'erano due teschi. Si è pensato e una prassi in uso nel paese, quella di mettere i resti di persone imparentate in una stessa sepoltura. Qualche mese fa un monarca ha però scritto al sindaco Teodorina Savoca per segnalare che in realtà i resti di Verro si trovano nel cimitero 1089 nella tomba di famiglia al cimitero dei Rotoli di Palermo. Era stata la figlia a organizzare la traslazione. A chi appartengono allora quei due teschi?

L'ipotesi privilegiata è che uno dei due «abusivi» sia Calogero Bagarella, fratello di Leonardo e cognato di Riina, di cui si sono perse le tracce da oltre 43 anni. Faceva parte del commando di sacri travestiti da poliziotti che il 10 dicembre 1969 fece irruzione negli uffici dell'impresa Moncada, in viale Lazio a Palermo, per eliminare il boss Michele Cavataio. Nella sparatoria morirono cinque persone. Prima di essere finito con un colpo alla testa, Cavataio riuscì a impugnarne la sua pistola e a colpire uno degli aggressori, Bagarella appunto, portato poi via dai compagni tra i quali Bernardino Provenzano. Mistero fatto sull'identità del secondo «abusivo».

A dare al giallo un tocco più fosco è poi la circostanza che nel 1976 è stato ucciso l'imprenditore di pompieri Iulio Francesco Cozziglio. Si è sempre pensato che fosse stato eliminato perché depositario di segreti ingombranti sul cimitero di Corleone. La sua morte per ora resta allo scolorito. Più interessante appare agli investigatori accertare se davvero uno dei corpi senza nome appartenga a Bagarella.

PALESMO Sentenza prevista in giugno Processo al gen. Mori Requisitoria 15 marzo

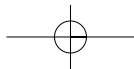
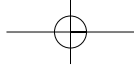
PALESMO. Il pm Nino Di Matteo ha depositato agli atti del processo per favoreggiamento aggravato al generale dei carabinieri Mario Mori e al colonnello Mauro Obina una serie di documenti che provverrebbero i rapporti tra l'ex ministro Calogero Mannino e l'ex capo del Ros Antonio Subranni. Il magistrato ha prodotto, tra l'altro, i verbali degli interrogatori resi da Mannino e Subranni nel '94 e nel '95 nell'ambito dell'inchiesta per concorso esterno aperta a vario dell'ex ministro e poi conclusasi con la sua assoluzione ormai definitiva.

Sentito dalla magistratura l'8 settembre del 1995, Subranni ammetteva di avere avuto incontri con Mannino nella sua segreteria politica di Roma e che questi gli manifestò le sue idee sulle dichiarazioni fatte contrifatti dal pentito Rosario Spisani. Subranni, nel corso dell'interrogatorio dice anche che l'ex politico chiese aiuto al Ros dei carabinieri perché fosse dimostrata l'infondatezza delle accuse a lui rivolte. Di tutto questo l'ufficiale avrebbe parlato col maresciallo Giuliano Guazzelli, ucciso nel 1992 ad Agrigento. Guazzelli avrebbe poi chiesto a Subranni se era opportuno un incontro con Mannino e l'ufficiale gli avrebbe detto di sì.

L'interrogatorio, secondo il pm, conferma i rapporti tra i due e l'esistenza di un asse Mannino-Subranni-Guazzelli. Per la Procura l'ex ministro, terrorizzato per la sua incolumità - minacciata da Cosa nostra, avrebbe dato al Ros di Subranni l'impulso per avviare una trattativa con la mafia volta a fermare i piani di morte del boss.

Agli atti anche l'interrogatorio di Mannino dell'11 marzo del 1994 che ammette di avere rivolto a Guazzelli di accettare che avesse «arabato» Spisani contro di lui e di avere pagato del pentito una fee con Subranni.

Il processo è stato rinviato al 15 marzo per l'esito della requisitoria del pm. Sentenza in giugno.



I segreti i diaframmi la verità

Dobbiamo sempre ricordare quanto ebbe ad affermare la Cassazione nel giugno '92, allorché la seconda inchiesta, a me affidata, nei primi 90 stava prendendo le mosse. La sentenza della Suprema Corte così scriveva: "Nell'ambito fissato dalle acquisizioni processuali e con il rigore dell'accertamento giudiziale, non può il giudice – nell'approccio ad un evento delittuoso di carattere politico sottoposto al suo accertamento – rinunciare alla ricerca e alla valutazione di tutte quelle circostanze che formano il contesto storico-politico del fatto e che sono direttamente utili alla comprensione della sua causale. Dall'individuazione di questa possono invero emergere preziosi apporti per l'accertamento definito del fatto e delle responsabilità individuali" (Corte di Cassazione, Sezioni Unite, sentenza del 4 giugno 1992).

Seguendo questi capisaldi, ci si è sempre mossi. E così facendo, non pochi risultati utili si sono conseguiti.

I conflitti erano al tempo – così in sentenza-ordinanza del '99 – molteplici ed in particolare investivano l'area mediterranea, sia europea che africana soprasahariana e asiatica del vicino e Medio Oriente. In questo ambito prendeva sempre più forza quello scontro, che in seguito sarà definito tra Nord e Sud, mentre permaneva pesante l'altro scontro tra Occidente e Oriente. Entrambi questi conflitti di carattere generale – e questa è la particolarità che affligge, e non da quell'anno, o solo in quell'anno, per le sue particolari condizioni storiche e, di più, per la sua posizione geografica il nostro Paese – determinavano fronti di attrito di lunga durata, salvo brevi periodi di distensione. Fronti che correvano ai limiti della penisola, anzi, sulle nostre ordinate si intersecavano, facendo della Repubblica una marca di frontiera sia dell'Occidente che del Nord in quelle conflittualità d'ordine planetario. Fronte quello tra Est e Ovest, già definito da Churchill Cortina di ferro che correva da Kiel a Trieste, ma non vedeva in larghi tratti la contiguità degli opposti campi. Anzi, a Nord e a Sud di questa Cortina, tra la Norvegia e l'URSS vi stavano le neutrali Svezia e Finlandia, come a Sud tra l'Italia e i Paesi del Patto di Varsavia, stavano le neutrali Austria e Jugoslavia che abbandonati l'URSS e i suoi satelliti, si erano associate ai Paesi non allineati di Bandung. Nelle aree a maggior rischio di guerra invece i bastioni contigui ai paesi d'Oriente. In centro Europa la Germania federale, a diretto contatto con la Germania democratica, e nel fianco Sud, a diretto contatto con l'Unione sovietica, la Turchia, anch'essa bastione dell'Alleanza Atlantica, dotata di forze armate di prim'ordine. Come ben si vede tra campo d'Occidente e campo d'Oriente, Patto Atlantico e Patto di Varsavia situazioni diversificate. Ma nessuna di esse, sia che fosse migliore o peggiore della nostra – sempre relativamente al punto di vista – ha determinato turbolenze, sconvolgimenti, stragi, come in Italia.

Ci deve essere perciò qualcosa di particolare nel nostro Paese, che lo sconvolge e lo precipita sovente in abissi di violenza o di follia. Le grandi anomalie, che alcuni vogliono far discendere dalla sconfitta nella seconda guerra mondiale. Ma anche Germania e Giappone avevano subito gravissime sconfitte, ma si sono riprese. E in tanti vorrebbero questi due Paesi tra i grandi del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite. A garanzia di aree vastissime in Europa o nel Pacifico.

Nemmeno la Grecia e la Spagna, queste penisole mediterranee, ci seguono su que-

ste vie. A dire il vero in via di approssimazione – e ciò aggrava la nostra posizione, creando conflittualità civile interna – perché quelle linee di demarcazione non passavano così nettamente lungo i confini del nostro Paese – e questa è un'altra particolarità della nostra storia di quel tempo – cioè non correvano esattamente alle sue frontiere, ma come sopra s'è scritto, lo attraversavano all'interno. Sia perché il Paese, per le sue condizioni economiche e di evoluzione sociale non apparteneva tutto al Nord e quasi l'intero Mezzogiorno poteva essere considerato – ed alcuni ne hanno tratto quasi motivo di vanto e orgoglio – facente parte del Sud del mondo; sia perché, per le sue scelte politiche e simpatie ideologiche, appariva diviso in una misura diversa dagli altri Paesi d'Europa tra parti del territorio che abbracciavano scelte in pro dell'Occidente ed altre invece in pro dell'Est. Per cui più di un partito di massa, quanto prima delle grandi emorragie a causa dei fatti di Berlino, Budapest e Praga, ed anche partiti di opinione, avevano come punto di riferimento l'Unione sovietica, a prescindere dal dettato, e conseguenti divisioni, di Yalta; e pertanto apparivano afflitti da una costante incertezza sulle scelte di campo.

Questa situazione e la instabilità cronica dei Governi della Repubblica – determinata dal timore dei costituenti, giustificato a sua volta dal ventennio di dittatura e dalla gravissima guerra civile che ne era conseguita, timore che aveva fatto sì che lo Stato si strutturasse sulla centralità del Parlamento e la "debolezza" dell'Esecutivo – coinvolgevano l'Italia e non consentivano scelte, risposte politiche di chiarezza e di fermezza, come per insolito caso era avvenuto allorché si dovette fronteggiare ed estirpare il terrorismo interno.

Il 21 giugno del 2008, a 28 anni dalla strage, Cossiga pubblicamente dichiara che il DC9 era stato abbattuto da un missile francese e così l'inchiesta su Ustica viene riaperta dopo queste dichiarazioni del Presidente del Consiglio all'epoca dei fatti. Si sarebbe trattato di un missile «a risonanza e non a impatto»¹, lanciato, lo si ribadisce, da un aereo francese. Non era la prima volta che l'ex Presidente della Repubblica tirava in ballo i francesi. Analoghe dichiarazioni, infatti, Cossiga le aveva rilasciate anche nel corso di una trasmissione radiofonica. Del tutto inediti, invece, apparivano i riferimenti al Sismi e al generale Santovito, che era stato alla guida del servizio dal 1977 al 1981. La tesi – aveva spiegato Cossiga – è che i francesi sapessero che l'aereo di Gheddafi avrebbe sorvolato il Tirreno. La verità è che Gheddafi ebbe a salvarsi perché il Sismi, ovvero il generale Santovito, appresa l'informazione, si premurò di avvisare il leader libico che, già in volo, decise di ritornare in Libia.

Anche il Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano, l'8 maggio 2010, a proposito di questi eventi, volle porre in rilievo l'esistenza oltre che di «intrecci eversivi, anche di intrighi internazionali, che non possiamo oggi non richiamare, insieme con opacità di comportamenti da parte di corpi dello Stato, a inefficienze di apparati e di interventi deputati all'accertamento delle verità»².

Le affermazioni dell'ex presidente della Repubblica vengono giudicate di estremo interesse da coloro che per anni hanno lavorato per scoprire quanto accadde nei cieli di Ustica. «Le conclusioni di Cossiga sono le stesse alle quali sono arrivato anch'io con

¹ Francesco Cossiga, in "I francesi provocarono la strage di Ustica", SkyTg24 nel 2008, e altre fonti e media.

² Giorgio Napolitano, in "Il Sole 24 ore" del 27 giugno 2011 "I misteri di Ustica: a 31 anni dalla tragedia del DC9 Itavia ancora nessuna verità".

la mia inchiesta», spiega il giudice istruttore nell'inchiesta sulla strage. «Credo che le informazioni, di Cossiga, fossero attendibili – aggiungeva l'inquirente – anche se le sue fonti sono diverse dalle mie. Io non ho potuto dare una nazionalità all'aereo o agli aerei militari attaccanti, anche se poteva essere, dai dati acquisiti, solo statunitense o francese», le cui aeronautiche erano le sole ad essere dotate di sistemi di guidacaccia. E in effetti anche secondo la Nato quella sera c'era un forte movimento aereo, che "nasceva dal mare" e "scompareva all'altezza del mare". Fenomeno che implicava con ogni probabilità la presenza di una portaerei al centro del Tirreno. E in tal senso la Nato concludeva.

Ma pure in questo caso le possibilità che ne discendevano non erano molte. Nel Mediterraneo c'erano o le francesi Clemenceau, che Parigi disse in porto a Tolone, o la Foch, o l'americana Saratoga, la quale però, secondo le fotografie acquisite, si trovava in rada a Napoli.

Plausibile anche l'ipotesi di un Sismi che allerta Gheddafi. È una teoria che circolava fin dall'inizio. C'era all'epoca dei fatti una profonda frattura nel Sismi: tra una fazione filo-araba, guidata da Santovito, e un'altra filo-israeliana. È la storia di sempre che si ripete da decenni.

Ma anche Carlos ha reso dichiarazioni su Ustica alla stampa, di cui si deve tener conto. Affermava infatti: "Ho bevuto e scambiato spesso chiacchiere con gli ufficiali delle forze armate libiche e con i piloti d'élite. Sono loro che mi hanno raccontato una cosa che tutti sapevano all'epoca, ma che è sempre stata smentita ufficialmente: ovvero che, spesso, c'erano degli scontri tra aerei libici e americani. Avvenivano nel corridoio aereo tra l'ex-Jugoslavia e la Sicilia, sopra il Mediterraneo. La maggior parte delle volte i piloti americani avevano la meglio. Su Ustica sembra sia stato un aereo francese. Hanno ritrovato anche un Mig sulla Sila. I Mig libici sorvolavano spesso l'Italia perché andavano in Jugoslavia dal generale Tito, con il quale io avevo un rapporto personale; mi aveva anche salvato la vita. Quella sera sull'aereo da Tripoli c'era Gheddafi. Il colonnello Gheddafi non era un tipo loquace. Ma io ero molto amico del cognato del colonnello, Abdallah El Senoussi. Nonostante egli non parlasse inglese ed il mio arabo all'epoca non fosse dei migliori ci incontravamo spesso, perché mi voleva molto bene ed era solito telefonarmi ogni qual volta ritornava dall'Europa, specialmente da Parigi. Era lui l'uomo di collegamento tra la Libia e la Francia.

Il colonnello Gheddafi e il presidente francese Mitterrand si incontrarono segretamente a Creta nel 1983 circa (in realtà l'incontro avvenne nel 1984, n.d.r.). C'erano molti ufficiali maggiori e fu raggiunto un accordo. In quei mesi il mio gruppo, per conto della Libia, stava preparando un attacco agli aerei francesi in Ciad. La sera i piloti andavano a dormire in un hotel e la base era di facile accesso. Avremmo dovuto far esplodere tutti gli apparecchi, ma dopo quell'accordo la nostra operazione fu fermata. E' una mia idea, ma penso che in quell'occasione fu deciso anche il silenzio su Ustica. Era un periodo di grande tensione e nel Mediterraneo c'era il rischio scoppiasse una guerra. Fu fermata anche un'altra operazione che stavamo preparando di penetrare la destra guidata da Pasqua. Gestimmo tutta l'operazione da N'Djamena"³. Tutto torna!

ROSARIO PRIORE

³ Dichiarazioni di Carlos in "AgoraVox" pubblicate il 2 agosto 2010, articolo dal titolo "Bologna e Ustica le verità di Carlos".

