

Il colloquio

GIULIA GENTILE

BOLOGNA

Quando, ventidue anni fa, una tenace Daria Bonfiotti lo avvicinò chiedendogli di occuparsi della «guerra di fatto, e non dichiarata» nei cieli di Ustica, da aerei ancora senza bandiere, lui rimase «incredulo, preda di una sensazione di sfida che non pareva fare i conti con nessun senso di realtà». Oggi, che di montagne insormontabili ne ha scalate tante, dal caso Sofri all'inchiesta sul pestaggio del povero Federico Aldrovandi a Ferrara, l'avvocato dei famigliari di quelle 81 vite spezzate alle 20.59 del 27 giugno 1980, Alessandro Gamberini, chiede ancora «verità» sull'abbattimento dell'I-TIGI Bologna-Palermo IH780, malgrado di anni ne siano passati trenta. E nonostante all'avvicinarsi di ogni anniversario puntualmente, come nel paradosso di Achille e la tartaruga, qualcuno tenti di rimescolare le carte di una realtà sempre più vicina, ma sempre irraggiungibile. L'ultima chance per dipingere finalmente i colori di una bandiera di Stato sulle carlinghe degli aerei che, quella sera di giugno di trent'anni fa, abatterono il DC9 Itavia tra le isole di Ponza e Ustica, è affidata da mesi alle rogatorie internazionali. Richieste di atti che i Pm di Roma Maria Monteleone e Erminio Amelio hanno rivolto a Francia, Stati Uniti e Nato. Ma ciò che non si può gettare nel cestino, per il legale di parte civile in oltre quindici anni di battaglie giudiziarie e commissioni parlamentari d'inchiesta, sono i punti già acquisiti su Ustica.

A dispetto di chi, come il sottosegretario di governo Carlo Giovanar-

« Trent'anni di misteri silenzi e depistaggi Una certezza: il missile »

Parla Alessandro Gamberini, da ventidue anni avvocato delle famiglie
«Ci sono dati assodati dalle inchieste, come lo scenario di guerra o l'esplosione
esterna. Lo scenario internazionale è cambiato: ora si può chiedere chiarezza»

di, solo due giorni fa rilanciava l'ipotesi di una bomba sistemata nella toilette del DC9. «Lo scenario di guerra in cui avviene l'abbattimento dell'I-TIGI Bologna-Palermo è composto da aerei militari - scandisce come un mantra Gamberini, il fiato corto mente cammina senza sosta nel vento mattutino -. E alcuni di questi erano in ombra radar, cioè volavano sopra al DC9 e quindi non erano localizzabili: è da uno di loro che parte un missile ad esplosione esterna». Contro l'ipotesi dello scoppio interno, una «storia che non fa assolutamente i conti con elementi reali affacciati da subito, ed

La tesi Giovanardi
«Non tiene conto
di elementi che non
possono essere smentiti»

analisi raffinate di diversi periti nell'inchiesta», c'è un dato materiale su tutti: «Quella tavoletta del water appartenente all'IH780 ripescata integra, a oltre tremila metri di profondità nel Tirreno, accanto ai relitti dell'aereo». E poi, c'è il povero corpo di un passeggero trovato intatto: la gamba ingessata, al momento dell'imbarco a Bologna per i problemi di deambulazione «era stato fatto accomodare in coda all'aereo, proprio vicino al bagno». Se questo non bastasse, snocciola ancora l'avvocato, «ci sono quei

segnali di esplosivo tipico di testate missilistiche trovati sulla parte anteriore del velivolo». Cosa impedisce, allora, in uno scenario internazionale mutato come quello attuale, di mettere la parola fine sui lutti di decine di famiglie e sulla storia di un Paese? «Oggi la Francia è entrata nella Nato, certo. E così non era nel 1980. Ma protagonisti e conflitti internazionali di questa vicenda sono ancora tutti lì, e si affacciano sul Mediterraneo - scandisce Gamberini - da Gheddafi in Libia, alla questione palestinese. Non dimentichiamo poi che, trent'anni fa, Italia e Francia» erano ancora dietro alle politiche delle ex colonie, Libia e Ciad, che in quel momento si fronteggiavano nel Sahara per il controllo di una striscia di duecento chilometri di deserto ricco di uranio e petrolio. Per questo, ragiona il legale, «la strage di Ustica rappresenta una vicenda molto più inconfessata ed inconfessabile di altre del nostro recente passato».

Eppure, proprio dalle dichiarazioni del presidente emerito della Repubblica Francesco Cossiga sulle responsabilità d'Oltralpe nell'abbatti-

Cronologia

L'inchiesta riaperta 28 anni dopo la tragedia

27 giugno 1980 Ore 20.59: il Dc9 I-Tigi Itavia in volo da Bologna a Palermo si inabissa a nord di Ustica. 81 vittime, tra loro 13 bambini. Il gruppo neofascista dei Nar rivendica la strage: è un depistaggio operato dal cosiddetto Super Sismi.

Luglio 1980 Sui monti della Sila viene trovato un Mig 23 libico, forse caduto la notte della tragedia del Dc9.

Agosto 1986 Il presidente della Repubblica Francesco Cossiga chiede al presidente del Consiglio Craxi di disporre il recupero del relitto.

31 agosto 1999 Il giudice Rosario Priore conclude la sua monumentale istruttoria dichiarando il non luogo a procedere «perché ignoti gli autori del reato». Segnalando i depistaggi e le reticenze Priore conclude che «l'incidente al Dc9 è occorso a seguito di azione militare di intercettazione, il Dc9 è stato abbattuto (...) con un'azione, che è stata propriamente atto di guerra, guerra di fatto e non dichiarata».

10 gennaio 2007 La Corte di Cassazione conferma la sentenza d'appello (dicembre 2005) che ha mandato assolti gli ultimi imputati per i depistaggi. In primo grado due generali erano stati ritenuti colpevoli, ma il reato prescritto.

Febbraio 2007 Dopo aver sempre sostenuto la tesi dell'incidente, il presidente emerito della Repubblica Francesco Cossiga dichiara che ad abbattere l'aereo fu un missile francese. La procura di Roma, nel 2008, riapre l'inchiesta.

mento del Dc9 («Furono i nostri servizi segreti – dichiara nel 2008 – che informarono Amato e me che erano stati i Francesi, con un aereo della Marina, a lanciare un missile non a impatto, ma a risonanza. Se fosse stato a impatto non ci sarebbe più nulla dell'aereo»), era partita la Procura di Roma per riaprire le indagini. «Passi avanti potrebbero ancora arrivare – spera Gamberini -, e questa rinnovata disponibilità della Francia a collaborare è certamente una notizia posi-

L'esplosivo

«Ce ne sono tracce sul relitto. Un tipo usato per le testate missilistiche»

va. Anche perché, ad oggi, se ad alcune rogatorie dei magistrati hanno risposto non l'hanno fatto per le questioni fondamentali». Una su tutte? «Il traffico francese dalla base di Solenzara, in Corsica». A parlare fra i primi di un'intensa attività dei militari d'Oltralpe nel cielo del Mediterraneo era stato il generale dei carabinieri Ni-

colò Bozzo. Che in un'audizione alla Commissione parlamentare d'inchiesta datata 21 gennaio 1998, racconta di un'incredibile traffico da e per Solenzara (dove facevano base diversi stormi dell'Armée de l'air) proprio la sera del 27 giugno 1980. Per il presidente emerito Cossiga «i Francesi sapevano» che proprio in quelle ore e in quella fetta di cielo «sarebbe passato l'aereo di Gheddafi». Ma «l'unico punto fermo accertato di questa versione – chiarisce Gamberini – è che quella sera un aereo "Vip", che trasportava un capo di Stato, era in volo sulla stessa tratta. E che, all'altezza della Sicilia, quel volo ricevette l'ordine di rientrare». L'unico modo per sopravvivere a questo paradosso di una verità che si vede all'orizzonte, ma che mentre si allunga la mano si allontana, allora «è stringere i denti e non mollare mai la presa per un periodo interminabile – sospira forte il legale -: cosa impossibile, se alle spalle non hai protagonisti della società civile, madri, famigliari che, al di là di ogni approccio giudiziario fondato su dati di fatto, ti chiedono di non arrenderti mai». ♦