

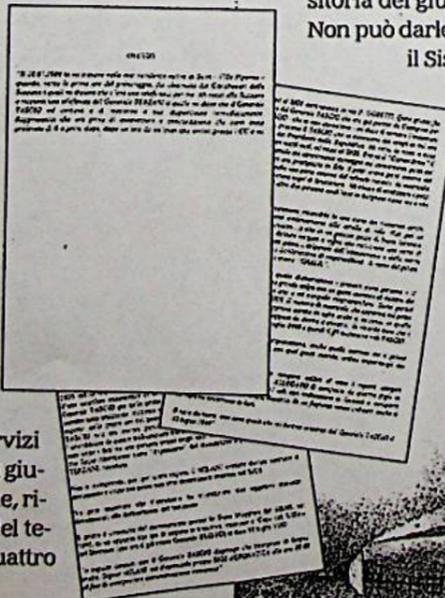
«IO KHALIL, HO ABBATTUTO L'AEREO DI USTICA»

Il pilota del mig libico precipitato in Calabria aveva scritto un testamento in cui si autoaccusava di aver fatto precipitare il Dc 9 dell'Itavia. Quel documento è scomparso, ma c'è un testimone che l'ha tradotto: un interprete del Sismi. Un'ipotesi sul pilota: forse era un dissidente libico al soldo della Nato...

H è un altro inedito, clamoroso mistero nel groviglio delle menzogne e dei sotterfugi per nascondere la verità sulla strage di Ustica: tra i resti del mig libico caduto in Sila fu trovato il testamento del pilota che si dichiarava colpevole di aver abbattuto il Dc9 dell'Itavia, ma quell'importante documento è scomparso. La notizia è a pagina 515 della requisitoria depositata il 31 luglio dai procuratori Settembrino Nebbio, Vincenzo Roselli e Giovanni Salvi. Come si legge nei testi che pubblichiamo in questo servizio, il testamento del pilota era scritto in arabo su un pezzettino di carta bruciata. Quel reperto, insieme con le altre carte trovate nel luogo dove era caduto il mig, fu portato a Roma dal generale Zeno Tascio, capo del servizio segreto dell'aeronautica, a seguito di una velocissima missione eseguita in Sila, il giorno stesso - era il 18 luglio 1980 - in cui, secondo la versione prefabbricata da una rete di bugiardi matricolati, l'aereo libico si era schiantato sulle montagne della Sila. «Io sottoscritto pilota...Khalil dichiaro di essere responsabile dell'abbattimento del velivolo italiano civile». A tradurre il documento fu il colonnello pilota Enrico Milani, in servizio al Sismi come interprete di lingua araba, convocato da Tascio nel suo ufficio il 19 luglio. L'interprete esaminò anche altri quattro fogli scritti in arabo in cui erano indicate le tabelle di volo del Mig. Tascio non fece commenti sul testamento del pilota del Mig, congedò subito l'interprete, il quale però con un marchingegno, all'insaputa del capo del servizio segreto dell'aeronautica, sottrasse il foglietto e lo passò nelle mani del generale Terzani, allora collaboratore del Sismi, ma che in anni passati era stato vicedirettore del Sid di Miceli. Una riprova della spregiudicatezza con cui agivano, nei confronti degli interessi dello Stato, gli agenti segreti, gli interpreti e i consulenti dei nostri servizi segreti. Milani, interrogato 16 anni dopo dai giudici veneziani e romani, sebbene ottantenne, ricorda tutto con lucidità, svela l'esistenza del testamento e quando gli mostrano le altre quattro

pagine scritte in arabo, nelle quali erano indicate le note di viaggio del mig precipitato in Sila, non esita a dire: «Non sono le stesse pagine che mi furono mostrate dal generale Tascio il 19 luglio 1980». Poiché il generale Terzani è morto non si sa che fine abbia fatto il testamento del pilota libico. Il generale Tascio negli interrogatori ha sempre sostenuto che non gli risulta nulla di quanto rivelato dal colonnello Milani. Ma due appunti trovati dai giudici negli archivi dell'ufficio di Gabinetto del ministero della Difesa provano che Milani ha raccontato la verità. In uno si fa cenno, al proposito della vicenda del Mig libico, a «documenti molto interessanti: una specie di testamento dichiarazione». Nell'altro conferma il ruolo avuto dal colonnello Milani. È un appunto di un capo ufficio del Sismi, che dice: «A seguito di contatti col generale Tascio dispongo che interprete lingua araba, signor Milani, sia disponibile presso il Sios aeronautico alle ore 20 al fine di interpretare documentazione». L'appunto è datato 19/7/1980.

Perché e per ordine di chi fu fatto sparire il testamento del pilota libico? Fu il Sismi, appena ebbe nelle mani quel documento attraverso il generale Terzani, a bloccarne, per suoi calcoli, la divulgazione e a farlo sparire? Sono domande alle quali la requisitoria dei giudici che indagano su Ustica non dà risposte. Non può darle perché l'aeronautica militare da una parte e il Sismi dall'altra, sia pure con scopi e obiettivi diversi, a seconda degli interessi dei propri tutor (pezzi del governo italiano, Cia, servizi segreti libici, Eni e Fiat) hanno confuso ogni traccia e ogni indizio che potesse portare a scoprire la verità sul Dc9 dell'Itavia esploso in volo il 27 giugno 1980 e sul mig libico precipitato in Sila. Il fatto che la versione manipolata sul mig libico sia stata og-



I RESTI DEL DC-9 ITAVIA - La ricomposizione dell'aereo civile esploso in volo nel cielo di Ustica con i relitti recuperati negli abissi del Tirreno. Dopo 18 anni le perizie non hanno stabilito la causa che provocò la morte delle 81 persone a bordo, ma i giudici sono convinti che fu un evento bellico.

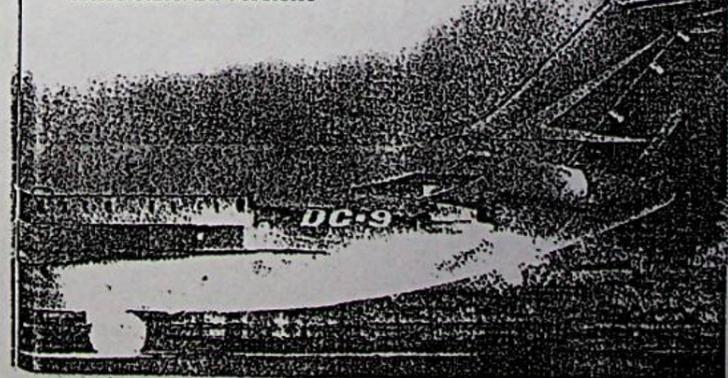


getto di contatti tra il generale Tascio e la Cia si può considerare acclarato. Nell'agenda di Tascio i giudici hanno trovato un appunto in data 14 luglio 1980 che dice: «Mister Claridge, mig 21». E qualche riga sotto: «Ce lo ritornano con analisi del Ftd» (Foreign Technology Division). Il che può significare che esperti americani il 14 luglio già avevano esaminato i resti del Mig. Duane Claridge era il responsabile della Cia a Roma. Poco credibile è che quattro giorni prima di quello in cui, secondo la versione ufficiale, il mig sarebbe precipitato, il generale Tascio e il capo della Cia in Italia, forniti di straordinaria preveggenza, abbiano parlato di un evento che doveva ancora accadere. Negli interrogatori Claridge conferma che le informazioni sul mig libico gli giunsero prima del 18 luglio, invece, Tascio prima nega perfino di aver conosciuto Claridge, poi dice che l'appunto nella sua agenda si riferiva ad un colloquio col colonnello Bianchino dell'ambasciata Usa, il quale gli aveva detto di aver appreso dal capo della Cia che un pilota libico aveva disertato con un mig.

La direzione della Cia, alla richiesta del giudice Priore di fornire precisazioni sui rapporti fra Claridge e Tascio, risponde: «La Cia non è in grado di fornire alcuna risposta. A questo punto la richiesta è da considerarsi completamente evasa». Una risposta nello stile sbrigativo, perentorio ed elusivo di tutte le altre date ai chiarimenti chiesti dai magistrati italiani. Che cosa ha visto l'ombrello radar degli aerei e delle portaerei Usa quando è esploso il volo il Dc9 civile e quando è precipitato il mig libico? Assolutamente nulla. Viene pescato in fondo al Tirreno, sulle scie dei resti del Dc9 un serbatoio di carburante per aerei militari fabbricato dalla Pavco e venduto alla marina militare degli Stati Uniti. L'ammiraglio Flatley, comandante della portaerei Saratoga, ammette che quando un caccia perde il serbatoio bisogna riempire parecchie carte, ma il comando delle forze Usa nel sud Europa dice di non aver mai registrato un incidente del genere, per poi smentirsi, dopo sei anni, con una nota che fa cenno ad un caccia americano precipitato nel 1981 vicino alle coste della Sardegna. Viene trovato su una spiaggia siciliana un casco da pilota americano con un nome scritto all'interno: John Drake. Il casco è fatto sparire dai nostri servizi segreti e il Pentagono sostiene che un pilota con quel nome non è stato mai nei ranghi delle forze aeree Usa dislocate nel mediterraneo. Tra i reperti del Mig compare un altro casco da assistente di volo delle portatei americane. La versione

ufficiale dice che è stato trovato su una spiaggia vicino Palermo e non si capisce come sia finito tra quei repeerti. Gli Usa tacciono. L'ammiraglio Flatley ammette in un'intervista che la sera del 27 giugno 1980 la Saratoga era uscita dalla rada di Napoli, poi si corregge e dice che la portatei quella sera era rimasta ferma in rada col sistema radar inattivo. Ma i registri di bordo della nave contengono annotazioni riguardanti proprio la notte del 27 giugno 1980, che risultano scritte da mani diverse da quelle che le hanno firmate, tanto da far sospettare ai periti una manipolazione.

Forse fra tante bugie italiane e americane, proprio le giustificazioni a cui deve ricorrere Tascio per spiegare gli appunti sulla sua agenda possono aprire qualche barlume per capire almeno il senso del mistero di Ustica. Sappiamo da lui che un pilota dissidente era fuggito dalla Libia con un mig. Se la Cia si sente in obbligo di informare il servizio segreto dell'aeronautica italiana, la ragione può essere solo nel fatto che quel mig era atterrato a Sigonella, la base americana più vicina alla Libia. E ragionevolmente questo fatto non era avvenuto il 14 luglio ma molte settimane prima. La sera del 27 giugno del 1980 forse quel pilota antigheddafiano era nei cieli del Tirreno con una particolare missione, che si può supporre legata allo scenario libico di quelle settimane. C'era in preparazione un colpo di Stato contro Gheddafi, in cui era immischiato anche un gruppo italiani (Aldo Del Re, che aveva rapporti con settori stragisti dell'estrema destra italiana e due imprenditori Edoardo Seliciato ed Enzo Castelli). L'ora X era stata fissata per il 4 agosto e gli Usa avevano messo all'erta i loro bombardieri. Quale fosse l'obiettivo del pilota libico non lo sappiamo, ma certamente doveva essere così importante da provocare la battaglia in cui precipitarono il Dc9 civile e probabilmente anche un caccia americano. (Missile? Collisione?). Il fallimento della missione con esiti così disastrosi potrebbe aver spinto il pilota libico dissidente a uccidersi subito dopo. Possiamo solo supporre che l'obiettivo fosse un aereo, che volava nella scia del Dc 9 Itavia, un aereo che due coppie di caccia italiani avevano tenuto sotto controllo lungo il dorsale dell'Appennino e che poi fu visto dal maresciallo Carico dal radar di Marsala (uno dei pochi a cui possiamo credere), che disse: «Ora mette la freccia e sorpassa l'Itavia». Pochi attimi dopo il Dc9 esplose. E gli architetti di quel misfatto provvidero subito a imbastire un circuito di pura e semplice disinformazione, senza neppure badare che avesse un filo logico, tanto da far perdere la testa perfino all'ammiraglio Flatley, se vogliamo dare una spiegazione di certe sue sorprendenti dichiarazioni, come quella che tra i resti del mig c'era un casco, ma non era stato trovato il pilota. A meno che non fosse la verità e non si debba ricominciare a leggere il mistero di Ustica tutto da lì.



ANNIBALE PALOSCIA