

NILFISK
ASPIRAPOLVERE LAVAPAVIMENTI INDUSTRIALI
dal 1910

CALORLUX NILFISK s.p.a.
SEDE: 40129 BOLOGNA
VIA DELLA COOPERAZIONE, 3
TEL. 051/322002 - FAX 324411

Filiale TORINO Tel. 011/444303-MILANO Tel. 02/3315757 FAX 33104676
AGENZIE DI VENDITA E ASSISTENZA IN TUTTA ITALIA

il Giornale

NILFISK
ASPIRAPOLVERE LAVAPAVIMENTI INDUSTRIALI
dal 1910

CALORLUX NILFISK s.p.a.
SEDE: 40129 BOLOGNA
VIA DELLA COOPERAZIONE, 3
TEL. 051/322002 - FAX 324411

Filiale TORINO Tel. 011/444303-MILANO Tel. 02/3315757 FAX 33104676
AGENZIE DI VENDITA E ASSISTENZA IN TUTTA ITALIA

Anno XVI, N. 224, una copia L. 1000 Sped. in abb. post. - gr. 1/70

Quotidiano del mattino

Milano, mercoledì 27 settembre 1989

L'Occidente e la Cina

Il portafoglio sulla coscienza

Pensando all'amnesia che sembra seguire ai peggiori crimini contro l'umanità, all'inizio di luglio avevo scommesso che poche settimane sarebbero bastate per ridare una vernice di rispettabilità internazionale ai carnefici cinesi del 4 giugno. Che è proprio quanto è successo.

Chiariamo due cose: si può discutere sull'opportunità di riprendere le relazioni economiche con la Cina comunista. È un problema tecnico e ognuno può avere la propria opinione. Personalmente, diffido sempre di questi mercati mirrifici dove a me pare che si forniscono insieme la merce e i quattrini per comprarla, così che, a conti fatti, chi paga sono i nostri contribuenti. Così pure, non mi sembra d'aver notato che mettendoci il portafoglio sulla coscienza abbiamo mai spinto un Paese comunista verso la democrazia. La sola forza che finora l'abbia costretti a cambiare è il fallimento. L'evoluzione del comunismo in Europa, oggi, non è che il portato del suo stesso degrado, non certo delle nostre concessioni. Comunque, è un problema complesso e riconosco che se ne possa discutere.

Quel che invece complesso non è, o non dovrebbe essere, è il nostro giudizio morale di fronte ai massacri di giugno e alla successiva repressione, che potrebbero aver fatto fino a diecimila vittime. Si può ritenere opportuno

è l'applicazione, in casa propria, di una censura imposta dal governo cinese. Dobbiamo dunque ammettere che i nostri poteri pubblici si sono trasferiti, sulla nostra stessa terra, in agenti esterni della repressione di Pechino? Già spettatori consenzienti delle violazioni dei diritti dell'uomo, siamo dunque diventati i loro rincalzati? Se le cose stanno diversamente, è bene che le nostre autorità, in Francia e fuori, lo provino coi fatti. Dimostrino in modo concreto che Pechino non è riuscita a imporre loro di tacere e di far tacere gli altri, quei rifugiati politici che chiedono solo di mantenere viva una speranza di democrazia.

Jean-François Revel

A PAGINA 8

Il segretario del Pccinese sostiene: «Il massacro fu necessario»

Gli interrogatori di ieri hanno impresso una clamorosa svolta all'istruttoria per la strage del 27 giugno '80

«Vedemmo cadere il Dc-9 di Ustica»

Tre sottufficiali hanno smentito la versione dell'Aeronautica Nella zona volava un aereo libico forse con Gheddafi a bordo

Roma - Uno degli operatori del Centro radar della Difesa aerea di Marsala avrebbe dichiarato al giudice istruttore Vittorio Bucarelli e al pubblico ministero Giorgio Santacroce di aver seguito le fasi della caduta del Dc-9 dell'Itavia nel mare di Ustica, il 27 giugno 1980. La notizia è stata riferita dai legali di parte civile, Alfredo Galasso e Franco Di Fatta, che hanno assistito alla seconda giornata di interrogatori dei 23 ufficiali e sottufficiali dell'Aeronautica in servizio nei Centri radar di Marsala e di Licola la sera del disastro, nel quale perirono 81 persone.

Ad ammettere, per la prima volta, che da Marsala si ebbe percezione immediata della tragedia sarebbe stato, secondo i due legali, il maresciallo Luciano Carico, ora in servizio a Otranto. Il sottufficiale avrebbe detto: «Quella sera ero alla "console" al Centro di Marsala, e vidi la traccia del Dc-9 perdere qualità; passò da 7 a 6 in 12 secondi, e questo significava che l'aereo stava perdendo quota». Carico avrebbe

comunicato al collega Avio Giordano ciò che stava succedendo, e questi avrebbe telefonato a Ciampino. In quei momenti tutti avrebbero avuto percezione, nella sala operativa, di quanto stava accadendo.

Lo stesso sottufficiale, secondo Galasso e Di Fatta, avrebbe tuttavia escluso che dagli strumenti di Marsala sia stata avvistata anche la traccia del presunto aereo assaltatore: una traccia costituita da una serie di puntini rilevati dal radar del Traffico aereo di Ciampino, i quali sono stati interpretati come il percorso di un jet militare dalla commissione dei periti giudiziari, anche sulla base di un esame compiuto negli Stati Uniti.

Un altro dei sottufficiali ascoltati ieri dai giudici, il maresciallo Claudio Belluomini, avrebbe aggiunto che, entrato in servizio in sala operativa alle 21, trovò grande animazione fra i presenti, a causa dell'accaduto. Le versioni di Carico e Belluomini sarebbero state confermate da un altro degli incriminati, Giuseppe Vitag-

La cortina del silenzio

La cortina di dinieghi e di silenzio che l'Aeronautica militare aveva steso intorno al disastro di Ustica, pare che sia stata infine squarciata, proprio come se un missile l'avesse centrata. Le dichiarazioni di alcuni sottufficiali, raccolte dai magistrati, non chiariscono ancora completamente le cause e la dinamica della tragedia, ma appaiono sufficienti a dimostrare che finora i comandi militari interessati non hanno rivelato tutta e soltanto la verità. La versione ufficiale dell'Aeronautica - formalizzata nel famoso «rapporto Pisanon» - viene minata alla base.

Non abbiamo mai preteso di processare sommarariamente i capi militari sulla base di illazioni non provate, ma oggi si è di fronte a un fatto nuovo che impone precise responsabilità ai generali e ai politici che ne hanno avallato le tesi. È il momento di dire tutta la verità, proprio tutta, e gravissimo, inqualificabile che nove anni fumogino sia stato provocato dai militari non per coprire propri errori e colpe, ma per tutelare altri organismi, alleati o amici, in nome della region di Stato. Chi può escludere nulla, in questa maledetta storia? Ma le menzogne, i depistaggi e i dinieghi costituiscono pur sempre una colpa senza attenuanti. Nessun soldato, in uno Stato di diritto, può pensare di salvare l'onore osservando al di là del lecito la consegna del silenzio, magari per conto terzi.

Questa dichiarazione fatta ai giudici ieri smentisce la versione ufficiale dell'Aeronautica e le deposizioni degli altri militari interrogati finora, secondo le

quali a Marsala non si ebbe percezione immediata del disastro, e che il Centro radar fu avvertito dell'accaduto dal Traffico aereo di Ciampino. Sembra, poi, che

i due sottufficiali abbiano anche negato che dalle 21.04 alle 21.12 (il Dc-9 cominciò a cadere alle 20.59 e 45 secondi) fu messa in atto una esercitazione simulata, annullata dopo la telefonata di Ciampino.

Al riguardo, nel «rapporto Pisanon» presentato in primavera all'ex ministro della Difesa, Zanone, si annota che l'esercitazione era stata programmata sin dal 1° aprile '80 e che prima di cominciare e di sospendere la registrazione automatica, «venne accertata la normalità della situazione in atto». Non è tutto: Carico avrebbe aggiunto che oltre ad avvertire Ciampino, provvide a lanciare l'allarme anche a Punta Raisi e a Martina Franca, e che in questa attività fu impegnato per quasi un'ora, insieme con tutti i colleghi presenti.

Un'altra notizia interessante è stata riferita direttamente ai giornalisti da un quarto dei sottufficiali interrogati ieri, Salvatore Loi. Si tratta di fatti per i quali i legali di parte civile avevano chiesto ai giudici di avere

chiarimenti dall'imputato (ma Bucarelli non aveva ammesso la domanda). Lui, dunque, ha raccontato che fra i piani di volo della sera del 27 giugno, di cui era a conoscenza, c'era quello relativo ad un aereo denominato «Vip 56»; provenendo da Tripoli, il velivolo - un Tupolev - avrebbe dovuto raggiungere l'aerovia «Ambra 13», la stessa che stava seguendo in senso inverso il Dc-9 Itavia. Pare che a bordo dell'aereo straniero vi fosse il colonnello Gheddafi. Fatto sta - ha detto Loi - che proprio mentre avveniva il disastro del nostro aereo, la traccia del Tupolev inaspettatamente devì verso Malta, prima di immettersi nell'«Ambra 13». Secondo Loi questo improvviso mutamento di rotta avvenne alle 20.56.

Dopo aver ascoltato i sedici militari del Centro radar di Marsala, i giudici Bucarelli e Santacroce interrogarono gli altri sette del Centro radar di Licola tra domani e venerdì.

Guido Azzolini

Cambia l'economia: tasse, nuova legge sulle cooperative ed emissione di obbligazioni

Mosca, il Soviet scopre la concorrenza

Solo così si potrà aumentare la produzione - Dopo l'ultimatum di Gorbaciov tolto parzialmente l'«assedio» al Nagorni

Pillitteri: benzina chiuse se aumenta l'inquinamento