

Sigonella, 11 ottobre 1985: quando il governo italiano sfidò gli USA
(e vinse)

L'antefatto è andato in scena quattro giorni prima. Il 7 ottobre un commando palestinese sequestra in acque egiziane la nave da crociera italiana Achille Lauro con 545 persone a bordo, dirottandola verso la Siria. I miliziani uccidono Leon Klinghoffer, americano di origine ebraica, prima di far rientrare la nave in Egitto dopo la mediazione dell'Organizzazione per la Liberazione della Palestina (OLP). Gli USA chiedono l'estradizione del commando palestinese al governo egiziano, mentre quello italiano tratta direttamente con l'OLP - con cui è in buone relazioni diplomatiche - la consegna dei quattro dirottatori affinché siano giudicati in Italia. La legge internazionale è dalla parte di Roma, considerato che, nel diritto nautico internazionale, una nave è territorio della bandiera che batte. Ma gli USA non ci stanno. Sono storicamente abituati a far valere il proprio peso egemonico dinnanzi alla norma internazionale e decidono di passare alle vie di fatto. Solo che questa volta il presidente del Consiglio italiano, Bettino Craxi, decide di non cedere. **Quello che succede nelle ore successive con gli occhi di oggi ha dell'incredibile**, con i militari italiani che arrivano a un passo dallo scontro a fuoco con i militari statunitensi in una notte che passerà alla storia come "la crisi di Sigonella".

Il **10 ottobre** il governo egiziano imbarca i quattro dirottatori su un aereo diretto in Tunisia, dove l'OLP aveva sede. Ma, dietro a pressioni americane, il governo di Tunisi nega il permesso di atterrare. **L'aereo viene intercettato all'altezza del Canale di Sicilia da F-14 americani e dirottato**. A quel punto il governo americano chiede a quello italiano il permesso di farlo atterrare nella base NATO di Sigonella, in provincia di Siracusa. Il presidente del Consiglio, Bettino Craxi, concede l'autorizzazione, apparentemente cedendo ai desiderata di Washington.

È iniziato da 15 minuti l'undici ottobre quando l'aereo atterra a Sigonella, ma gli ufficiali di volo americani trovano la sorpresa: sulla pista di atterraggio **il velivolo viene circondato da 30 avieri VAM** (il Corpo di vigilanza aeronautica italiano) **e 20 carabinieri**. Pochi minuti dopo atterrano - a luci spente e senza permesso della torre di controllo - anche due Lockheed C-141 Starlifter americani della Delta Force. Questi si dirigono verso il Boeing egiziano per eseguire gli ordini ricevuti da Washington: prelevare i dirottatori e condurli nell'ala dell'aeroporto militare sotto il controllo statunitense. **I militari americani si dispiegano circondando a loro volta quelli italiani, e lo fanno armi in pugno**.

Alle 00:45 Craxi ordina all'Ammiraglio Fulvio Martini, capo del Sismi (Servizio informazioni e sicurezza militare), di assumere le operazioni militari per il rispetto della sovranità nazionale italiana.

Ore 01:15: sulla pista di Sigonella **arrivano i rinforzi** dei carabinieri chiamati dalla vicine caserme di Catania e Siracusa. È il segno che Craxi non ha accettato l'intimidazione ed

Sigonella, 11 ottobre 1985: quando il governo italiano sfidò gli USA
(e vinse)

accetta il rischio di escalation contro il potente alleato. **I carabinieri circondano a loro volta i militari americani che avevano circondato quelli italiani e puntano le armi contro i marines.**

La situazione di stallo dura diverse ore, mentre tra Washington e Roma si rincorrono telefonate molto tese. L'Italia pretende che il caso sia gestito dal proprio ordinamento giudiziario e che un regolare processo stabilisca eventualmente se estradare i dirottatori negli USA. Gli americani invece considerano la questione un'operazione di polizia internazionale, disconoscendo la priorità dell'ordinamento giuridico italiano. Non avendo ottenuto risposta positiva, **è il presidente Reagan a chiamare direttamente Craxi nel cuore della notte, ma il presidente del Consiglio italiano non si mosse dalle sue posizioni**: i reati erano stati commessi a bordo di una nave italiana, quindi in territorio italiano, e sarebbe stata l'Italia a decidere se e chi estradare.

Reagan non può far altro che prenderne atto. **Alle ore 05:30 i militari americani si ritirano dalla base di Sigonella**, lasciandone il controllo alle autorità italiane. Ma è solo la fine della prima battaglia.

Il governo italiano decide di trasferire il Boeing all'aeroporto di Ciampino, ma annusando che la questione con gli americani non è ancora risolta si decide di affidare all'aereo egiziano una scorta di caccia dell'aeronautica italiana. Mancano pochi minuti alle 21:30 quando il convoglio aereo decolla.

Ore 21:30: Da una pista di rullaggio secondaria, a luci spente, decolla da Sigonella **un caccia F-14 americano** della Sesta Flotta. Non ha chiesto l'autorizzazione al decollo, né presentato, secondo i regolamenti, il piano di volo. Secondo [il racconto](#) dell'ammiraglio Fulvio Martini, all'epoca comandante del SISMI: «L'F-14 **tenta di interferire con il volo della formazione italiana**, cercando di dirottare l'aereo egiziano per assumerne il controllo. I caccia italiani lo dissuadono e l'F-14 si ritira».

Non è ancora finita. Ore 23:00: il boeing egiziano, sotto scorta dell'aeronautica italiana, atterra a Ciampino. Un secondo aereo militare americano, dichiarando uno stato di emergenza, chiede e ottiene l'autorizzazione all'atterraggio immediato. Atterrato a sua volta, si dispone di traverso sulla pista con la chiara intenzione di impedire qualsiasi ulteriore manovra all'aereo egiziano. L'ammiraglio Martini fa sapere al pilota americano che ha cinque minuti di tempo per liberare la pista. Ne passano tre: l'F-14 accende i motori e riparte. La battaglia di Sigonella ora è finita.

Trentasette anni dopo la crisi di Sigonella può essere letto con gli occhi della storia,

Sigonella, 11 ottobre 1985: quando il governo italiano sfidò gli USA
(e vinse)

riconoscendola come l'ultimo sussulto di sovranità dell'Italia al cospetto dell'alleato americano.