

Ustica, il 27 giugno di 41 anni fa il disastro: "Abbattuto un aereo civile in tempo di pace. Vogliamo la verità"

A parlare, nel giorno dell'anniversario della strage, è la presidentessa dell'Associazione dei parenti delle vittime Daria Bonfietti: "Chiediamo risposte ai Paesi che erano nei cieli quella notte"

Era il 27 giugno di 41 anni fa (del 1980) quando dall'aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna decolla il **volo Itavia 870 Bologna-Palermo**. Sono le 20.08, due ore dopo l'orario previsto con arrivo programmato poco più di un'ora dopo, alle 21.15. Il DC 9 viaggia regolarmente con 64 passeggeri adulti, 11 ragazzi tra i 2 e i 12 anni, due bambini sotto i 24 mesi e 4 uomini dell'equipaggio. Durante il volo non è segnalato nessun problema, ma poco prima delle 21 del DC 9 si perdono le tracce radar. Così Ustica è diventato uno dei misteri italiani.

"Chiediamo oggi e sempre di andare avanti per sapere perchè sia stato abbattuto un aereo civile in tempo di pace - spiega **Daria Bonfietti**, presidentessa dell'Associazione dei parenti delle vittime, che in questa giornata è insieme al sindaco di Bologna, Virginio Merola e al sindaco di Palermo Leoluca Orlando per incontrare i parenti delle persone che hanno perso la vita in questa strage - e cerchiamo risposta da quei Paesi la notte del 27 giugno '80 erano in quei cieli: USA, Francia, Belgio e Inghilterra. Ci appelliamo alla magistratura affinché termini questa fase lunga 13 anni cominciata con la riapertura del caso per volontà del presidente Cossiga nel 2008". Memoria e arte, per non dimenticare: "Gli eventi che parlano di Ustica sono dei bottoni per la memoria e i linguaggi sono molteplici. Importantissima anche la presenza del nostro museo".

Nella giornata di ieri anche il presidente Stefano Bonaccini ha parlato della strage: "A nome della comunità emiliano-romagnola, continuiamo a chiedere che si arrivi alla completa verità sulla strage Ustica. È necessario fare piena luce sugli autori. Lo dobbiamo innanzitutto alle vittime e ai loro familiari, ai quali in questo giorno doloroso va il nostro pensiero e abbraccio più affettuoso, e lo dobbiamo al Paese,

la cui dignità è stata offesa da questo episodio".

"Battaglia aerea": un progetto di PetriPaselli a cura di Lorenzo Balbi

Nell'ambito delle Celebrazioni per il 41° Anniversario della Strage di Ustica il duo artistico PetriPaselli (Matteo Tommaso Petri e Luciano Paselli 1981-1983) presenta una riflessione sulla tragedia avvenuta il 27 giugno del 1980 all'interno di un episodio di guerra aerea, a cui presero parte aerei militari di diverse nazioni.

La tragedia di Ustica è affrontata dagli artisti come un atto di violenza consumatosi immediatamente e negli anni successivi attraverso le bugie e i silenzi di chi ne ha nascosto le responsabilità. Un gioco di potere. Una giostra di menzogne la si potrebbe definire, e quando la giostra si ferma, al centro resta la verità di un aereo spezzato, il relitto.

Il dimenticare, la ricerca della verità a cui non abbiamo partecipato perché non colpiti direttamente dalla tragedia, il non porsi il problema: tutto concorre a questo gioco di potere. Ma cosa succede quando capiamo che tutti ne facciamo parte?

PetriPaselli invitano a visitare il Museo per la Memoria di Ustica e, all'uscita, a interrogarsi sul valore dell'indifferenza a cui tutti, in modo più e meno inconsapevole e a diversi livelli, partecipiamo ogni giorno. La nostra quotidianità è pervasa dalla violenza, in forme diverse e anche non immediatamente riconoscibili, le pistole giocattolo, le giostre su cui facciamo salire i nostri figli: che consapevolezza abbiamo e trasmettiamo su questi temi?

Il visitatore viene invitato a salire in giostra, una vera giostra Telecombat da Luna Park installata nel parco a fronte del museo, e a inseguire e colpire gli altri partecipanti all'interno del proprio aereo. Accedendo alla giostra verrà consegnato a tutti un flyer esplicativo dell'operazione e un gettone di plastica dedicato all'evento su imitazione dei veri gettoni da luna park.

È curioso notare come la giostra Telecombat nasca in provincia di Rovigo proprio dall'assemblaggio di residui bellici del geniale meccanico con la passione del volo Albino Protti (1910-1985), che depositò il brevetto per giostre aeree da combattimento nel 1951. Dai serbatoi degli aeromobili e dalle ralle dei carroarmati

nasce in Italia la prima giostra aerei, quella giostra più volte imitata e divenuta nell'immaginario collettivo la tipica attrazione da Luna Park. Ma la stessa giostra racchiude in sé il ricordo gioioso e spensierato dell'infanzia e il potere distruttivo della guerra.

25 giugno 2021 - dalle ore 18:00 alle ore 22:00

25 giugno 2021 - dalle ore 18:00 alle ore 22:00

27 giugno 2021 - dalle ore 18:00 alle ore 23:00

Tutta la storia di Ustica: all'80 a oggi

Dalla mattina del 28 giugno 1980 quando tutti i giornali riportano notizie della tragedia e si cominciano anche a fare le prime ipotesi sulle cause del disastro. Passano i giorni; la lettura dei giornali ci permette di capire le prime inquietudini: “Il silenzio delle autorità alimenta i sospetti di una collisione. Forse i radar della Nato hanno “visto” la tragedia del DC 9 scomparso in mare”, “Il DC 9 Itavia aveva strutture logore oppure é stato investito da ‘qualcosa’ ”.

Poi in fretta di Ustica non si parla più. Scende sulla vicenda un lungo silenzio fino al 1986 quando un appello al Presidente della Repubblica viene inviato da Francesco Bonifacio, Francesco Ferrarotti, Antonio Giolitti, Pietro Ingrao, Adriano Ossicini, Pietro Scoppola e Stefano Rodotà. Si chiede che “qualsiasi dubbio anche minimo, sull'eventualità di un'azione militare lesiva di vite umane e di interessi pubblici primari sia affrontato.”

Viene fondata anche l'*Associazione dei parenti della vittime della strage di Ustica* perché, ricorda Daria Bonfietti “appariva sempre più chiaro che coloro che lottavano contro la verità esistevano, erano esistiti fin dagli istanti successivi il disastro e operavano a vari livelli, nelle nostre istituzioni democratiche, per tenere lontana, consapevolmente la verità”.

Le indagini procedono a rilento: solo il 16 marzo 1989 il primo collegio peritale, nominato nel novembre 1984 - a quattro anni dalla tragedia - consegna al giudice istruttore Bucarelli la sua relazione. I sei periti che compongono il collegio rilasciano alla stampa una breve dichiarazione: “Tutti gli elementi a disposizione fanno concordemente ritenere che l'incidente occorso al DC9 sia stato causato da

un missile esploso in prossimità della zona anteriore dell'aereo. Allo stato odierno mancano elementi sufficienti per precisarne il tipo, la provenienza e l'identità". Ricevono dal giudice il compito di proseguire le indagini per identificare il tipo di missile, ma le forti pressioni fanno vacillare le iniziali certezze investigative: due periti su sei non sono più certi del missile. Poi, a seguito di uno scontro con l'on. Giuliano Amato, che ha seguito la vicenda come Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Bucarelli abbandona l'indagine, che viene affidata al giudice Rosario Priore.

Con il passare del tempo l'opinione pubblica diventa protagonista di un'ampia mobilitazione che porta il Parlamento ad interessarsi direttamente della vicenda con la Commissione Stragi, presieduta dal compianto senatore Libero Gualtieri, che approva nell'aprile del 1992 una relazione: "per la Commissione è possibile indicare al Parlamento le responsabilità delle istituzioni militari per avere trasformato una 'normale' inchiesta sulla perdita di un aereo civile, con tutti i suoi 81 passeggeri, in un insieme di menzogne, di reticenze, di deviazioni, al termine del quale, alle 81 vittime, se ne è aggiunta un'altra: quell'Aeronautica militare che, per quello che ha rappresentato e che rappresenta, non meritava certo di essere trascinata nella sua interezza in questa avventura".

Il 15 maggio 1992 i generali, ai vertici dell'Aeronautica all'epoca dei fatti, sono incriminati per alto tradimento, "perché, dopo aver omesso di riferire alle Autorità politiche e a quella giudiziaria le informazioni concernenti la possibile presenza di traffico militare statunitense, la ricerca di mezzi aeronavali statunitensi a partire dal 27 giugno 1980, l'ipotesi di un'esplosione coinvolgente il velivolo e i risultati dell'analisi dei tracciati radar, abusando del proprio ufficio, fornivano alle Autorità politiche informazioni errate."

Nei primi mesi del 1994 vengono resi noti i risultati delle perizie ordinate dal Giudice Priore. Queste perizie parziali, che dovrebbero essere le fondamenta della perizia conclusiva, escludono che sul DC9 sia esplosa una bomba. Non ci sono tracce di esplosione sui cadaveri, non ci sono segni di "strappi" da esplosione sui metalli, le analisi chimiche non danno spazio all'ipotesi di una bomba e anche gli esperimenti e le simulazioni di scoppio danno risultati negativi. Invece, alla fine del luglio 1994 gli stessi periti si pronunciano per la bomba, anche se poi non sanno dire come era fatta, né dove era collocata. Ma per i PM Coiro, Salvi e

Rosselli e lo stesso giudice Priore, “il lavoro dei periti d'ufficio é affetto da tali e tanti vizi di carattere logico, da molteplici contraddizioni e distorsioni del materiale probatorio da renderlo inutilizzabile”. Restano comunque molti dubbi sull’attività di quei periti, alcuni dei quali sono stati estromessi, per indegnità, dal loro ruolo proprio dal giudice istruttore che li aveva nominati.

Le indagini si concentrano allora sullo scenario radar, e per capire la situazione di un cielo che si vuol far credere vuoto da ogni presenza di aerei militari si chiede anche la collaborazione della Nato.

E così, a fine agosto del 1999, il giudice Rosario Priore concludendo la più lunga istruttoria della storia giudiziaria del nostro Paese può sentenziare “l'incidente al DC9 è occorso a seguito di azione militare di intercettazione”. Dunque c’era la guerra, quella notte del 27 giugno 1980 nel cielo di Ustica e il DC9 è stato abbattuto, è stata spezzata la vita a 81 cittadini innocenti con un’azione, che è stata propriamente atto di guerra, guerra di fatto e non dichiarata, operazione di polizia internazionale coperta contro il nostro Paese, di cui sono stati violati i confini e i diritti. Nessuno ha dato la minima spiegazione di quanto è avvenuto.

Nell’ottobre del 2000 inizia il processo davanti alla terza sezione della Corte d'Assise di Roma contro i vertici dell’Aeronautica che nell’aprile 2004 vengono assolti per prescrizione; si riconosce comunque che hanno omesso di riferire alle autorità politiche i risultati dell'analisi dei tracciati radar di Fiumicino/Ciampino - (i nastri di Ciampino sono quelli in cui tanti, negli anni successivi, hanno poi visto la presenza di una manovra d'attacco al dc 9) - conosciuti nell'immediatezza della tragedia, e hanno fornito informazioni errate alle autorità politiche escludendo il possibile coinvolgimento di altri aerei militari nella caduta dell'aereo civile.

Intanto però la maggioranza ha cancellato dal nostro ordinamento il reato di alto tradimento - o meglio lo ha mantenuto soltanto nel caso che ci sia uso della forza - e quindi è abbastanza scontata la successiva assoluzione in Appello, poi confermata, all’inizio del 2006 dalla Cassazione.

Dopo questa conclusione processuale, ha commentato Maurizio Costanzo “Dopo 26 anni veniamo informati che l'abbattimento di un aereo ad Ustica, che ha provocato tanti morti, non ha nessun colpevole (stragediustica.info).