

# Battaglia aerea, 41 anni fa la strage di Ustica

Davanti al Museo della Memoria di Ustica c'è quest'anno un'installazione che si chiama «Battaglia aerea», una provocazione per chiedere ancora una volta la verità: cosa accadde il 27 giugno del 1980 sui cieli italiani?

È una **giostra**, ma non è un gioco. È una giostra fatta per pensare. Si chiama Battaglia aerea ed è un'installazione del duo PetriPaselli, composto da Matteo Petri e Luciano Paselli, e curata da Lorenzo Balbi, direttore artistico del museo di arte moderna di Bologna. Si trova fuori dal **Museo della Memoria**

**di Ustica** e vuole rappresentare quello che accade nella notte del 27 giugno del 1980 nel cielo sopra l'Italia.

L'opera è **una giostra Telecombat da luna park**, con le navicelle che si alzano e si abbassano. L'invito è a sparare agli altri per restare fino alla fine del giro. Chiaramente è una provazione. «Non volevamo essere offensivi, tutt'altro. Volevamo creare un contrasto con quello che è successo dopo l'incidente», ha detto Petri. «Ci siamo concentrati sulla guerra e sulle battaglie aeree», ha aggiunto Paselli, «la guerra che c'è stata in quella notte e la giostra di menzogna degli anni successivi per mascherare, depistare e nascondere quello che è successo».

Da anni **Daria Bonfietti** lo ripete ricordando quella notte. «Il governo del mio paese, l'Italia, deve chiedere ad altri Paesi cosa ci facevano quella notte nei nostri cieli. È evidente a tutti: quello che non si sa è perché era indicibile per questi Paesi. La verità sulla strage la conosciamo. Sappiamo che in Italia" il 27 giugno 1980 "**è stato abbattuto un aereo civile in tempo di pace**, questa è la verità, non sappiamo ancora da chi è stato abbattuto, ma lo sapremo quando il nostro Paese avrà la forza di chiedere le risposte ai Paesi amici ed alleati

che ancora non ce lo dicono».

È la notte in cui ha perso suo fratello che era fra le 81 persone a bordo del **Dc-9 Itavia** Bologna-Palermo abbattuto nei cieli di Ustica la notte del **27 giugno del 1980**. Sono passati quarant'anni. Il volo era partito con due ore di ritardo da Bologna ed era diretto a **Palermo**. Doveva atterrare 15 minuti dopo le 21. Se ne sono invece perse le tracce sui radar poco prima delle 9 di quella sera. Si disse un cedimento strutturale, una bomba a bordo, i processi negli anni raccontano invece di una battaglia quella notte nei cieli italiani. Una ricostruzione che è arrivata a sentenza definitiva, in Cassazione.

Il *Museo della Memoria di Ustica* ospita quanto resta di quel volo, il recupero è del 1987, insieme a una installazione permanente di **Christian Boltanski** con 81 flebili luci e 81 specchi neri che coprono altoparlanti da cui arrivano frasi sul ricordo e la preoccupazione. «Il nostro obiettivo», ha detto Daria Bonfietti, presidente dell'associazione dei familiari delle vittime, «è fare memoria attorno al museo, nel miglior modo possibile. Vogliamo ricordare attraverso le arti, partendo dalle verità che hanno scritto le sentenze dei tribunali».

Nemmeno la desecretazione dei documenti sulle stragi voluta dal governo Renzi ha portato nuovi documenti. «Quella notte è assente nelle carte dell'amministrazione pubblica. Non c'è niente del 1980 e degli anni successivi. Non c'è niente al ministero dei trasporti che invece è quello che nomina subito una commissione per accertare quello che è accaduto. Le perizie sono del 1982 e poi non c'è altro» **ha spiegato a *Vanity Fair* Daria Bonfietti.**

Se negli anni è stato ricostruito cosa è successo quella notte nei cieli italiani, non è altrettanto appurato quali forze fossero in campo in quella che il giudice Rosario Priore ha definito una guerra aerea. Era la notte del 27 giugno 1980.

## **IL VOLO**

Il volo di linea IH870, partito da Bologna e diretto a Palermo era operato dall'aeromobile DC-9 I-TIGI (quest'ultima sigla tornerà nello spettacolo dedicato a Ustica da **Marco Paolini**) della compagnia aerea Itavia. A bordo c'erano 81 persone fra passeggeri e membri dell'equipaggio, che avevano atteso per oltre due ore di partire. L'aereo è esploso in volo ed è caduto nel mar Tirreno nelle acque fra le isole di Ponza e Ustica. L'ultimo contatto con l'aeroporto di Roma-Ciampino, che aveva la competenza su quel tratto dell'aerovia Ambra 13, è

alle 20 e 59. Passarono 5 minuti, ma dal volo nessuno rispose alla chiamata per l'autorizzazione di inizio discesa su Palermo. Da qui i tentativi di contatto da parte delle torri di controllo di Roma e Palermo e anche di due voli sulla stessa rotta. Nessuna risposta.

### **DOVE È FINITO IL DC-9?**

Le operazioni di soccorso partirono alle 21 e 25 dirette dal Comando del soccorso aereo di Martina Franca. Da Ciampino alle 21 e 55 decollarono gli elicotteri per la perlustrazione della zona del probabile incidente. L'aereo era dato per disperso. Solo la mattina dopo un elicottero di soccorso individuò a circa 110 km a nord di Ustica alcuni detriti in superficie. Dopo arrivano gli altri pezzi dell'aereo e i corpi dei passeggeri. Furono ritrovate solo 38 salme.

### **COSA È SUCCESSO**

Le ipotesi fatte sono state tante, varie e per lo più smentite. Non hanno trovato credito quella del cedimento strutturale e dell'esplosione interna. Sono state scoperte parti integre della fusoliera, segno che non poteva esserci stata un'esplosione partita da dentro l'aereo.

## LE INCHIESTE

L'ipotesi accertata dalla magistratura (il giudice Rosario Priore nel 1999) è che l'aereo di linea si sia trovato sulla linea di fuoco di un **combattimento aereo** in cui sarebbero stati coinvolti francesi, libici e statunitensi. Il volo Itavia sarebbe stato colpito per errore da un missile lanciato da un caccia Nato contro un Mig libico. Sull'aereo dello stato nordafricano, secondo quanto riportato dal presidente della Repubblica Francesco Cossiga, ci sarebbe stato il leader libico Gheddafi e a lanciare il missile sarebbe stato un mirage francese. Oppure il Dc-9 sarebbe stato colpito direttamente da uno dei velivoli in campo. La scatola nera aveva registrato fino a quel momento dati regolari per il volo. La registrazione finisce con la parola Gua... che potrebbe essere «guarda», ma non ce ne è conferma.

## GLI OCCULTAMENTI

Di quella notte restano nei registri aerei e militari meno tracce di quello che ci si potrebbe aspettare. Così lo racconta Daria Bonfietti. «Quello che è successo è quello che ci ha consegnato la magistratura nel 1999, quella del giudice Priore. Il DC9 è stato abbattuto all'interno di un episodio di **guerra aerea**. Però chi aveva intelligenza, consapevolezza e coscienza di quanto accaduto ha fatto il possibile per

distruggere tutta la documentazione possibile. Dai tracciati radar mancano piccoli pezzi: dalle 8 alle 8 e 15 a Poggio Renatico, dalle 8 e 20 alle 8 e 40 a Grosseto. Come dice Priore nelle tre pagine sulla distruzione delle prove: “Una mente intelligente ha tolto tutto quello che pensava potesse essere utile alla ricostruzione”».

Un muro di gomma quello delle autorità con pagine che sparivano da registri e documenti sempre attorno all’ora del disastro. Nessuno poi ha confermato che fosse proprio il serbatoio esterno di un aereo militare trovato nel momento del recupero del DC-9. Non gli americani e nemmeno i francesi. L’ammiraglio James Flatley al comando della portaerei USS Saratoga, ancorata nel golfo di Napoli, dopo aver dichiarato che «dalla Saratoga non fu possibile vedere nulla perché **tutti i radar erano in manutenzione**», disse poi che uno non lo era e che aveva registrato «un traffico aereo molto sostenuto nell’area di Napoli, soprattutto in quella meridionale». Anche i registri radar della Saratoga sono andati persi. La zona sud del Tirreno sembrava essere utilizzata per esercitazioni NATO e anche come via di passaggio dagli aerei libici che si mimetizzavano nella rete radar mettendosi in coda al traffico aereo civile italiano.

## **IL MIG LIBICO**

Il 18 luglio 1980 la carcassa di un MiG-23MS dell'Aeronautica militare libica venne ritrovato sui monti della **Sila**, in Calabria. È stata fatta l'ipotesi che fosse caduto nello stesso periodo del DC-9 e dichiarato solo in seguito e che quindi fosse coinvolto nei fatti della notte. Come sempre nei fatti che riguardano Ustica si è detto tutto e il contrario di tutto: che il pilota fosse morto da poche ore come che la morte risalisse ad almeno 20 giorni prima del 18 luglio.

## **QUEL CHE RESTA DEI RADAR**

Qualcosa di quanto registrato la notte del disastro è rimasto. Fra frasi tagliate e nastri sovraincisi si legge. «Sta' a vedere che quello mette la freccia e sorpassa!». «Stavano razzolando degli aerei americani... Io stavo pure ipotizzando una collisione in volo». «Allora io chiamo l'ambasciata, chiedo dell'*attaché*... eh, senti, guarda: una delle cose più probabili è la collisione in volo con uno dei loro aerei, secondo me, quindi...». Tutte smentite o riviste negli interrogatori. Disse il capitano Grasselli: «Normalmente chiamavamo l'ambasciata americana per conoscere che fine avevano fatto dei loro aerei di cui perdevamo il contatto. Non penso però che quella sera la telefonata all'ambasciata americana fu fatta per sapere se si



erano persi un aereo. Ho ritenuto la telefonata un'iniziativa goliardica in quanto tra i compiti del supervisore non c'è quello di chiamare **l'ambasciata**». Così il capitano Guidi: «Ho un ricordo labilissimo anzi inesistente di quella serata. Nessuno in sala operativa parlava di traffico americano, che io ricordi... Pensando che l'aeromobile avesse tentato un ammaraggio di fortuna, cercavamo l'aiuto degli americani per ricercare e salvare i superstiti».

## **LE MORTI SOSPETTE**

Il maresciallo Mario Alberto Dettori è stato trovato impiccato il 31 marzo 1987, in un modo definito dalla Polizia scientifica innaturale. Era l'uomo che aveva confidato alla cognata che quella notte si fosse stati a un passo dalla guerra. Disse alla moglie: «Sono molto scosso... Qui è successo un casino... Qui vanno tutti in galera!». Anche il maresciallo Franco Parisi è stato trovato impiccato il 21 dicembre 1995. Era di turno la mattina del 18 luglio 1980, data del ritrovamento del MiG libico sulla Sila. È morto poco prima di comparire per la seconda volta in tribunale. Ci sono almeno altri dieci casi fra incidenti stradali e morti naturali di persone in qualche modo collegate al caso Ustica. Erano in servizio a Grosseto all'epoca dei fatti i colonnelli Mario Naldini e Ivo Nutarelli morti nell'incidente di **Ramstein** con le Frecce Tricolori il 28

agosto 1988. Erano in volo su uno degli F-104 e lanciarono l'allarme di emergenza generale di cui nessuno tenne conto.

## **L'ISTRUTTORIA PRIORE**

Le indagini si conclusero il 31 agosto 1999 con alcune certezze. L'esclusione delle ipotesi di una bomba a bordo e di un cedimento strutturale. La causa del disastro era un evento esterno al DC-9. Quale e per responsabilità di chi è ancora da accertare. «L'inchiesta», si legge nel documento, «è stata ostacolata da reticenze e false testimonianze, sia nell'ambito dell'aeronautica militare italiana che della NATO, le quali hanno avuto l'effetto di inquinare o nascondere informazioni su quanto accaduto».

Questa la conclusione: «L'incidente al DC-9 è occorso a seguito di **azione militare di intercettamento**, il DC-9 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».