

USTICA INTRECCI EVERSIVI

"Intrecci eversivi, nel caso di Ustica forse anche intrighi internazionali, che non possiamo oggi non richiamare - insieme con opacità di comportamenti da parte di corpi dello Stato, a inefficienze di apparati e di interventi deputati all'accertamento della verità - nel rivolgere la nostra solidarietà a chi ha duramente pagato di persona, o è stato colpito nei propri affetti famigliari per effetto delle stragi degli anni '80": queste le parole del Capo dello Stato, Giorgio Napolitano, il 9 maggio 2010 in occasione della cerimonia, al Quirinale, di commemorazione del "Giorno della memoria" delle vittime del terrorismo.

Poi il Presidente della Repubblica, rivolgendosi più direttamente ai parenti delle vittime di Ustica, ha proseguito: "è stato giusto ascoltare la loro voce nel nostro incontro di oggi, anche perché tutti sappiamo come comprendiamo il loro tenace invocare ogni sforzo possibile, anche sul piano dei rapporti internazionali, per giungere a una veritiera ricostruzione di quel che avvenne la notte del 27 giugno 1980".

Il Capo dello Stato, con la sua autorità e la sua passione civile, ha dunque significativamente riproposto all'attenzione del Paese la vicenda di Ustica proprio nell'avvicinarsi del XXX° anniversario.

Una vicenda della quale una sentenza ordinanza del Giudice Rosario Priore ha delineato la drammatica verità: "l'incidente al DC9 è occorso a seguito di azione militare di intercettazione, 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".

Una vicenda sulla quale la Magistratura sta ancora indagando, cercando appunto nuovi elementi in campo internazionale e soprattutto confidando in una rinnovata collaborazione della Nato.

Ricordiamo: il 27 giugno 1980 il velivolo DC9 I-TIGI della compagnia Itavia decolla dall'aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna. Sono a bordo 81 passeggeri, 64 adulti, 11 bambini tra i due e i dodici anni, due bambini di età inferiore ai 24 mesi, oltre ai 4 uomini dell'equipaggio.

Il volo, con nominativo IH870, è diretto a Palermo e parte alle 20.08, con due ore di ritardo.

L'atterraggio è previsto per le 21.13. Tutto procede regolarmente fino all'ultimo normale contatto radio tra il velivolo e "Roma Controllo", avvenuto alle 20.58. Alle 21.04, chiamato per autorizzare l'avvio della fase di atterraggio su Palermo, il DC9 non risponde. Iniziano affannose ricerche e cominciano anche ad emergere dubbi inquietanti su quello che può essere capitato.

Già alle 21.40 si ha qualche sospetto: dalle comunicazioni radio - ascoltate molto tempo dopo durante l'inchiesta - apprendiamo infatti che "il personale di Roma aveva sentito traffico americano in quella zona".

La mattina dopo tutti i giornali riportano notizie della tragedia e si cominciano anche a fare le prime ipotesi sulle cause del disastro.

Nonostante tanti inquietanti interrogativi le indagini si adagiano sulla ipotesi più tranquillizzante: la "tragica ovvietà" che purtroppo gli aerei cadono. E l'Aeronautica Militare è molto attiva nel supportare l'ipotesi del cedimento strutturale. Un'ipotesi che sarà presto smentita (la commissione ministeriale chiuse i propri lavori escludendo il cedimento strutturale), ma che continuerà inspiegabilmente a condizionare tanti atteggiamenti; tanto che il sospetto che si era diffuso circa la cattiva manutenzione del DC9 ha portato, nel gennaio 1981, alla chiusura e in seguito al fallimento della compagnia aerea Itavia.

Le indagini, che furono avviate dalle Procure di Palermo e di Roma e dal Ministero dei Trasporti, poco alla volta persero di mordente e sulla vicenda scese il silenzio fino al 1986.

Poi, stimolati da una inchiesta giornalistica che indicava il DC9 quale vittima di una azione militare, un gruppo di politici e intellettuali si rivolgeva con un appello al Presidente della Repubblica perché "qualsiasi dubbio anche minimo sull'eventualità di un'azione militare lesiva di vite umane e di interessi pubblici primari fosse affrontato".

Nel 1988 nacque l'Associazione dei Parenti delle Vittime della Strage di Ustica per iniziativa di Daria Bonfietti - sorella di una delle vittime - che ricorda: "Appariva sempre più chiaro che coloro che lottavano contro la verità esistevano, erano esistiti sin dagli istanti successivi il disastro e operavano a vari livelli nelle nostre istituzioni democratiche per tenere lontana, consapevolmente, la verità". Si mobilitò l'opinione pubblica, scossa da una mancata verità che assumeva la dimensione dello scandalo.

Dopo molti anni veniamo informati che l'abbattimento di un aereo ad Ustica, che ha provocato tanti morti, non ha nessun colpevole. Sarà venuto giù per la distrazione di un ragazzino che giocava con una mazzafionda.

E l'opinione pubblica, in molti modi, fece sentire la sua pressione; ne seguirono due importanti effetti. Riprese vigore l'impegno della Magistratura: con due successive complesse campagne di recupero svolte a 3.700 metri di profondità, nel 1987 e nel 1991, fu acquisito il 96 % del relitto del DC9. La vicenda poi divenne oggetto d'indagine della Commissione Parlamentare Stragi, presieduta dal senatore Libero Gualtieri, dal 1989. Quest'ultima giunse a segnalare comportamenti di militari italiani in servizio presso alcuni centri radar volti ad occultare ciò che era avvenuto quella sera nei cieli del Tirreno.

Come la Commissione, anche la magistratura ritenne che la mancata ricostruzione della cause del disastro fosse stata orchestrata per mezzo di depistaggi ed inquinamenti delle prove anche ad opera di appartenenti all'Aeronautica Militare Italiana.

Nel 1992 i vertici dell'Aeronautica all'epoca dei fatti furono 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 [...], l'ipotesi di una esplosione coinvolgente il velivolo e i risultati dei tracciati radar, abusando del proprio ufficio, fornivano alle Autorità politiche informazioni errate". Gli imputati furono poi prosciolti per prescrizione nel 2004, e all'inizio del 2006 assolti dalla Cassazione.

Nel 1999, alla fine della più lunga e travagliata istruttoria della storia giudiziaria del nostro Paese, la sentenza istruttoria del giudice Rosario Priore affermò che "l'incidente al DC9 era occorso a seguito di azione militare di intercettazione". Il DC9 era stato coinvolto in una azione militare nel corso della quale un missile ne aveva causato la caduta.

Alla fine delle indagini dunque oltre all'ipotesi del cedimento strutturale anche l'ipotesi di una bomba collocata a bordo, per lungo tempo contrapposta all'abbattimento nel corso di una operazione militare, si è rivelata un tentativo di sviare tanto le indagini quanto la consapevolezza dell'opinione pubblica. In una formula: depistaggio.

Alla tragedia umana della morte di 81 persone, si è sommata la tragedia civile di uno Stato che non ha potuto né saputo fornirne una spiegazione.

Ma, parallelamente alla ricerca della verità giudiziaria, la vicenda merita di essere collocata nella sua dimensione storica.

Nel 1980 era ancora in atto la Guerra fredda tra blocchi contrapposti, caratterizzati da solide alleanze militari al proprio interno. Inoltre in quegli anni si affacciavano nuovi soggetti sulla scena mondiale, protagonisti terzi degli equilibri politico-militari internazionali, come la Libia, che fu indirettamente coinvolta nella tragedia di Ustica, tanto che si ipotizzò che il missile causa del disastro fosse destinato ad un aereo libico. All'epoca la Libia era accusata di essere il motore del terrorismo arabo, ma era anche un nuovo interlocutore in campo economico, in particolare per l'Italia, in anni di crisi. Una crisi nella quale proprio i paesi arabi avevano acquisito un ruolo di protagonisti sulla scena mondiale, dopo i due shock petroliferi del 1973 e del 1979, che avevano disegnato il nuovo scenario di un mondo non più diviso dalla contrapposizione tra democrazie capitalistiche gravitanti attorno agli Usa e regimi socialisti guidati dall'Urss, ma anche dal confronto con i paesi arabi produttori di petrolio.

In tale contesto, un episodio di guerra guerreggiata e occultata, nell'ambito della Guerra fredda e del confronto con la Libia, ha causato la perdita col DC9 Itavia delle 81 vite che trasportava e ha motivato i vertici dell'Aeronautica Militare, e di parte dello stesso Stato, a preferire i vincoli delle alleanze militari internazionali piuttosto che la lealtà verso il loro Stato e le sue istituzioni democratiche. Essi hanno ritenuto di dover essere fedeli al patto militare prima che al loro paese.

Nel 2007 il relitto del DC9, che era stato ricomposto ai fini delle indagini in un hangar dell'aeroporto di Pratica di Mare, è stato trasferito a Bologna e ha dato la possibilità di aprire, con la potente ed evocativa installazione di Christian Boltanski, il *Museo per la Memoria di Ustica*.

Nel marzo 2008 la magistratura ha riaperto l'inchiesta per definire lo scenario di guerra che ha coinvolto l'aereo civile anche per le dichiarazioni di Francesco Cossiga, all'epoca della tragedia Presidente del Consiglio e poi Presidente della Repubblica durante le fasi più intense del dibattito e delle inchieste, che ha in più occasioni affermato che il DC9 è stato abbattuto da aerei francesi.

ASSOCIAZIONE PARENTI
DELLE VITTIME
DELLA STRAGE DI USTICA

BOLOGNA