

Testo per il dépliant in distribuzione all'ingresso del Museo per la Memoria di Ustica

Il 27 giugno 1980 il velivolo DC9 I-TIGI della compagnia Itavia decolla dall'aeroporto "Guglielmo Marconi" di Bologna.

Il DC9 ha a bordo 81 passeggeri, tra cui 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.

Il volo si svolge 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. Alle 21.25 si avviano le operazioni di ricerca.

Durante la notte, diversi aerei, elicotteri e navi percorrono invano il tratto di mare sul quale si sono perse le tracce del DC9, soltanto all'alba un elicottero avvista una chiazza oleosa tra Ustica e Ponza, segue il rinvenimento di oggetti e di corpi umani. Di questi ne sono recuperati soltanto trentotto.

Le indagini, che furono avviate dalle Procure di Palermo, Roma e dal Ministero dei Trasporti, considerarono le ipotesi di un cedimento strutturale, di un attentato con una bomba a bordo, di una collisione in volo, oppure di un missile. La prima ipotesi sarebbe presto caduta, la commissione ministeriale chiuse i propri lavori escludendo il cedimento strutturale, ma il sospetto che si era diffuso circa la cattiva manutenzione del DC9 aveva portato, nel gennaio 1981, alla chiusura della compagnia aerea Itavia. Dal 1982 indagò soltanto la magistratura.

Sulla vicenda scese il silenzio fino al 1986, quando, dopo 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».

Nello stesso anno 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 al 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.

Ne seguirono due importanti effetti: 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 DC 9; la vicenda 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 causa del disastro fosse stata orchestrata per mezzo di depistaggi ed inquinamenti delle prove 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 la sentenza istruttoria del giudice Rosario Priore affermò che «l'incidente al DC9 era occorso a seguito di azione militare di intercettamento».

Il DC 9 era stato coinvolto in una azione militare nel corso della quale un missile ne aveva causato la caduta.

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 che erano 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 DC 9 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 proprio Stato e le sue proprie istituzioni democratiche. Essi hanno ritenuto di dover essere fedeli al patto militare prima che al loro paese.

Il relitto del DC 9, che era stato ricomposto, ai fini delle indagini, in un hangar dell'aeroporto di Pratica di Mare nel 2007, è stato trasferito e collocato nel Museo per la Memoria di Ustica, approntato appositamente per ospitarlo.

Nel marzo 2008 la magistratura ha riaperto l'inchiesta.

Aprile 2009