

Articoli Selezionati

GIUSTIZIA	CORRIERE DELLA SERA	IL GENERALE BOZZO E 42 ANNI DI MISTERI "PRIMA REGOLA: STARE LONTANO DAI SERVIZI"	IMARISIO MARCO	1
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI	RESTO DEL CARLINO	"SU USTICA SAPPIAMO MOLTO MA I GOVERNI CI RISPONDANO"	MIGNARDI GABRIELE	3
AFFARI COSTITUZIONALI	UNITA'	SPIE, SERVIZI E L'OMBRA DI USTICA	BONFIETTI DARIA	4
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI	REPUBBLICA	USTICA, COSI' CRESCE IL CANTIERE DELLA MEMORIA	SEBASTE BEPPE	5
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI	LA RINASCITA DELLA SINISTRA	ALTO TRADIMENTO QUEI GENERALI ANDATI ASSOLTI	BONFIETTI DARIA	8
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI	LA RINASCITA DELLA SINISTRA	LA VERITA' NEGATA	LA PORTA LELIO	11
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI	CORRIERE DELLA SERA	LACRIME E APPLAUSI A BOLOGNA ALL'ARRIVO DEL RELITTO DI USTICA		13
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI	REPUBBLICA	L'ULTIMO VIAGGIO DEL DC9 DI USTICA TORNA A CASA L'AEREO DELLA STRAGE	SMARGIASSI MICHELE	14
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI	GIORNO - CARLINO - NAZIONE	RELIQUIA E SIMBOLO DI UNA TRAGEDIA DELLA GENTE COMUNE	SUGHI CESARE	16
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI	RESTO DEL CARLINO	SILENZIO E LACRIME: SFILANO I PEZZI DEL MISTERO	BARTOLOMEI RITA	17
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI	UNITA'	USTICA IL LUNGO VIAGGIO DEL DC9	BONFIETTI DARIA	19
DIFESA	CORRIERE DELLA SERA	USTICA, IL RELITTO DEL DC9 DA DOMANI A BOLOGNA		20
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI	RESTO DEL CARLINO	DOMATTINA IL RELITTO DEL DC9 ACCOLTO DA UNA DELEGAZIONE DUE EVENTI IN MEMORIA DELLA STRAGE	CAVINA LUCIANA	21
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI	REPUBBLICA VENERDI	USTICA E' DI NUOVO ALL'ANNO ZERO, MA DI ANNI NE SONO PASSATI 26	CICALA MARCO	22
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI	RESTO DEL CARLINO	USTICA: IL DC9 ARRIVA DOMENICA UN CONVOGLIO TRASPORTA LA STORIA	TAVASANI MARCO	23

DIFESA	SOLE 24 ORE	USTICA, VA RIFATTO IL PROCESSO SULLA LENTEZZA DEI TRIBUNALI	DI DONFRANCESCO GIANLUCA	25
GIUSTIZIA	UNITA'	"USTICA, LO STATO RISARCISCA I GENITORI DI UNA VITTIMA"	MONTINI BEATRICE	26
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI	UNITA'	LA LUNGA STRADA DI USTICA	BONFIETTI DARIA	27
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI	MATTINO	Int. a PURGATORI ANDREA: "USTICA, ORA PUO' CROLLARE IL MURO DI GOMMA"	LIMONCELLI DANIELA	28
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI	REPUBBLICA	USTICA, LO STATO VA IN CASSAZIONE	BELLU GIOVANNI MARIA	29
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI	STAMPA	PER LA STRAGE DI USTICA IL GOVERNO RICORRE IN CASSAZIONE	R.ITA.	31
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI	MESSAGGERO	USTICA, IL GOVERNO IN CASSAZIONE CONTRO L'ASSOLUZIONE DEI GENERALI	ERRANTE VALENTINA	32
GIUSTIZIA	STAMPA	Int. a DEL GIUDICE DANIELE: DEL GIUDICE: L'ITALIA DEMOCRATICA S'E' FERMATA A USTICA	SEMERARO STEFANO	34
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI	AVANTI	USTICA, PROVE DEBOLI CONTRO I GENERALI		35
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI	REPUBBLICA	QUELLE 81 VITE STRAPPATE NELLA NOTTE DEI MISTERI	SMARGIASSI MICHELE	36
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI	UNITA'	USTICA, LA DESTRA CANCELLA IL REATO		38

Il generale Bozzo e 42 anni di misteri

«Prima regola: stare lontano dai Servizi»

L'ex braccio destro di Dalla Chiesa: il covo di via Monte Nevoso, il piano Solo e la P2

DAL NOSTRO INVIATO

GENOVA — Il generale in pensione Nicolò Bozzo è il tipo d'uomo che si fa il segno della croce quando passa davanti ai cimiteri. Nell'androne della sua casa genovese, si aggiusta per bene il nodo della cravatta prima di uscire in strada. Alto e curvo, un anziano che tiene molto al decoro. È stato questo ritengo che gli ha fatto attraversare 42 anni di storia e storiaccia italiana senza mai fumare una sigaretta, anche se lo avrebbe tanto voluto. Nei momenti di massimo stress — fossero le ore del «Piano Solo» o dell'arresto di Patrizio Peci, fossero i giorni delle purghe piduistiche all'interno dell'Arma, quelli dell'arresto del presidente della Regione Liguria Teardo, o della consegna dell'avviso di garanzia a Berlusconi durante il vertice di Napoli —, si chiudeva in una stanza e come un bimbo cominciava a dare calci e pugni ad un tavolo per sfogare la tensione.

Sono tempi di storia raccontata dal basso, da quelli che c'erano ma non si vedevano. E nei suoi 42 anni da carabiniere, il generale Nicolò Bozzo c'è stato quasi sempre, parlando sempre poco. «Poi, due anni fa, sono andato ad una serata nella quale si rievocava il golpe Borghese. E mi sono reso conto che in giro

c'è tanta gente che ha le idee molto confuse». Bozzo allora ha pensato che aveva una storia da raccontare, la sua, che ne conteneva molte altre. Ha affidato il suo bilancio di vita ad una intervista-autobiografia, pragmaticamente intitolata «Nei secoli fedele allo Stato» (Fratelli Frilli editori) scritta con il giornalista Michele Ruggiero, appena uscita. Un libro che si incrocia con la testimonianza che Bozzo ha prestato a Camillo Arcuri per il suo «Sragione di Stato» (Rizzoli).

In fondo, il generale può permetterselo. Dei tanti carabinieri ai quali venne rifilata l'etichetta di «braccio destro» del generale Carlo Alberto Dalla Chiesa ai tempi dei reparti speciali antiterrorismo, lui in fondo è l'unico ad aver chiuso la sua vicenda nell'Arma — era il 1997 — senza alcuna macchia. «Svolgendo certe attività è inevitabile sporcarsi le mani. A quelli che sulla dietrologia hanno costruito una fortuna mi limito a dire: dovrete trovarvi voi in certe situazioni». A lui è successo, tante volte. La prima nell'estate del 1964, quando senza saperlo si trovò in mezzo al piano Solo del generale De Lorenzo, molto simile ad un golpe. «Prendere possesso delle camere di detenzione dell'aeroporto di Linate, in attesa di averne bisogno» fu l'ordine

che si sentì impartire il giovane ufficiale, di stanza a Milano. «Una cosa alla Ridolini, perché lo stesso direttore dello scalo ne ignorava l'esistenza. Fu un inserviente a dirci che forse si trattava delle stanze adibite a magazzino...».

Gli anni delle bombe e dei morti in piazza li passa in caserma a Milano. Tempi di servizi deviati e infiltrazioni, che Bozzo denuncia, beccandosi un nomignolo, «compagno Ufficiale», piuttosto fuorviante. Poi c'è l'incontro con Dalla Chiesa e la lotta al terrorismo. A dirigere la perquisizione nell'appartamento in via Monte Nevoso a Milano c'è lui. Anni dopo in quella casa vennero ritrovate dietro ad un tramezzo le lettere di Moro, facendo fiorire un altro rebus. «È stato un nostro errore. Fummo costretti ad interrompere l'ispezione da un rapporto disciplinare del comando di Milano, che censurava l'operato del gruppo Dalla Chiesa. Il generale ci disse di ritirarci, e i magistrati ci accordarono il permesso di farlo soltanto quando gli assicurammo che la perquisizione era finita. Non era vero, avevamo bisogno di altro tempo». Ai tempi della P2, quando i vertici dell'Arma si scoprono sempre più opachi, collusi e silenti, Bozzo invece parla, da presidente del Cocer.

E paga con l'emarginazione. «C'era tanta gente che aveva occhi per vedere e preferì tenerli chiusi».

Il generale rifiuta qualunque paragone tra quel passato ed il presente. Ma si capisce che la spinta ad impegnare il suo nome e la sua fama di buon carabiniere è arrivata anche sotto l'effetto dell'attuale revival spionistico. «Credo che l'Arma abbia da sempre un problema di immagine. Dobbiamo essere più trasparenti. E se un giovane carabiniere mi chiedesse consiglio, gli direi che la prima regola da seguire è quella di tenersi sempre a prudente distanza dai Servizi».

Da raccontare, ci sarebbero ancora tanti capitoli di una vita piuttosto intensa. La stagione dei sequestri in Calabria, l'inizio (Teardo) e la fine (avviso a Berlusconi) di Mani Pulite, le sue ipotesi su Ustica e G8 genovese. Tutti capitoli che faranno piuttosto discutere, adesso che uno dei protagonisti invisibili del nostro passato recente si è deciso a metterli nero su bianco. Ma a 72 anni ci sono anche altre priorità. Stanno arrivando i nipoti. Il generale Bozzo saluta con frase solenne e narcisa, da Edith Piaf dei misteri italiani: «Non ho rimpianti, rifarei tutto».

Marco Imarisio

NECESSO SUCCESSO

Nei secoli fedele allo Stato

Una vita di gloria, i volti
infranti, le imprese eroiche,
i gesti di pietà: un racconto
del generale Nicola Bozzo

**CAMILLO ARCURI
SRAGIONE
DI STATO**

Parla il generale braccio
destra di Dalla Chiesa.
Deviazioni, intrighi e
complotti di un passato
mai chiuso.
Dalla P2 agli ultimi
scandali Sismi e Telecom

LIBRI I due volumi che
raccolgono le «confessioni»
del generale Nicolò Bozzo



«Su Ustica sappiamo molto ma i governi ci rispondano»

L'intervento di Daria Bonfietti a «Politicamente scorretto»

«**N**OI SAPPIAMO quello che successe nei cieli di Ustica 26 anni fa. Lo ha scritto con chiarezza il giudice Priore, e la nostra richiesta di verità non è una questione che riguardi solo le famiglie coinvolte, è invece un problema politico che coinvolge la dignità nazionale».

È questo il tono e la sostanza dell'intervento pronunciato nel pomeriggio di ieri da Daria Bonfietti, che rappresenta l'associazione dei parenti delle vittime della strage di Ustica, al 'focus' della tre giorni di 'Politicamente scorretto' in corso a Casalecchio di Reno. Un intervento che ha ripercorso a grandi passi il quarto di secolo trascorso da quella notte del 27 giugno 1980, dove il fratello di Daria Bonfietti, Alberto, trovò la morte insieme ad altre 80 persone a seguito dell'esplosione in cielo del Dc9 Itavia in volo fra Bologna e Palermo. Quell'aereo, ricostruito dopo il recupero dagli abissi marini, oggi è tornato a Bologna e la vicenda giudiziaria è ancora aperta. Nell'ultimo grado di giudizio, sul banco degli imputati ci sono i vertici dell'Aeronautica, ac-

cusati di avere cancellato gli elementi utili a ricostruire la dinamica di fatti nei quali, ancora secondo la Bonfietti, sarebbero coinvolti svariati governi nazionali. «I nostri cari sono morti nel corso di un episodio di guerra aerea che vedeva un'azione militare di intercettamento mentre transitava il Dc9 — ha ricordato ancora Daria Bonfietti — ma ciò che ancora non sappiamo, e che pretendiamo dai nostri governi, è la verità su che cosa ci facevano in quella notte aerei stranieri militari nei nostri cieli. Ci deve rispondere Gheddafi, il governo francese, quello britannico e quello statunitense. È questione di dignità nazionale».

A SPIEGARE COME sia stato possibile, fra commissioni, perizie, dibattimenti e processi, accumulare stanze di documenti senza arrivare ad una posizione univoca sui fatti ci ha pensato Mario Baldacchino, docente di fisica al Politecnico di Torino affiancato ai famigliari delle vittime. Baldacchino ha puntato il dito sulla sua stessa categoria argomentando sul 'ruolo nefasto dei periti' nell'intera vicenda. Va ricordato che, nel corso dei vari gradi

di giudizio, perfino esponenti dei servizi segreti come l'ammiraglio Martini, per esempio, escludono che il Dc9 fosse stato abbattuto da una bomba, perchè sarebbe stato impossibile regolare il timer. All'epoca esistevano due metodi per innescarlo: su base oraria, ma il Dc9 partì con ore di ritardo e, in questo caso, la bomba sarebbe scoppiata a terra, o con un altimetro, ma al momento della strage l'aereo aveva già toccato tutte le quote previste. Eppure i periti si accapigliarono per anni sull'ipotesi bomba o missile.

L'APPELLO
«L'aereo fu coinvolto in un'azione di guerra Francia, Libia e Usa ci devono la verità»

E' TOCCATO INVECE al giovane giornalista Fabrizio Colarieti il compito

di mostrare il contributo che Internet può dare alla passione civile e alla coltivazione della memoria di un fatto sul quale ha raccolto, e reso disponibile sul sito www.stragi80.com, una mole impressionante di dati testuali, visuali e audio.

Oggi 'Politicamente scorretto' continua con la staffetta di lettura a più voci e l'incontro delle 11,30 con Tano Grasso e i giovani sul tema delle mafie.

Gabriele Mignardi



Spie, servizi e l'ombra di Ustica

DARIA BONFIETTI

Apprendiamo in questi giorni che il magistrato Giovanni Salvi era spiato, in anni recenti, e non possiamo non condividere le sue affermazioni che «situazioni di questo genere minano alla radice la sopravvivenza di qualsiasi società democratica».

Credo sia utile ricordare che anche in passato, proprio sullo stesso magistrato, furono rinvenute schede, obiettiva prova di operazioni illecite, presso lo Stato maggiore dell'Aeronautica. Si era all'epoca delle indagini sulla tragedia di Ustica, che il dottor Salvi conduceva, come P.M, insieme al giudice Istruttore dottor Priore. Allora si parlava di comunista, oggi di collaboratore di brigatisti.

Questo non per voler tornare ossessivamente alla vicenda di Ustica, che peraltro deve rimanere una grande questione di dignità nazionale, e che costantemente si mostra paradigma della realtà di questo Paese, ma per sottolineare come in quella vicenda, come nelle attuali, riemerge una "zona oscura", patologica, nei comportamenti degli apparati che continua nel tempo.

Dobbiamo dunque sentire, come cittadi-

ni, una grande amarezza nel renderci conto che mentre qualcuno opera con dedizione, e spesso anche con sacrificio, per servire lo Stato democratico ed applicare e far rispettare le sue leggi, sempre all'interno dello Stato si trova chi lo considera nemico da controllare, spiare ed ostacolare. Ma il problema rimane sempre più profondo e su questo deve essere il costante impegno di tutte le istituzioni dello Stato: come possano annidarsi e continuare ad agire, anche in forme diverse, nel tempo, forze assolutamente mancanti di lealtà istituzionale?

Abbiamo avuto comportamenti delittuosi, penso ai tanti depistaggi per le stragi, che sono stati scoperti e condannati, ma è la continua "deviazione" che deve essere considerata e in nessuna maniera accettata.

Per molto tempo si è parlato di una zona d'equivoco tra una lealtà all'Occidente, all'Alleanza Atlantica, e la fedeltà alla propria nazione, ma ora a tanti anni dalla caduta del Muro di Berlino non ci possono più essere alibi. Si deve trattare solo di lealtà alla Repubblica e alle sue leggi.

Ed è la politica che deve scendere in campo esercitando tutta la sua potestà. Certamente la magistratura deve individuare le responsabilità penali personali, ma bisogna pur tener conto che gli ordini più scabrosi non si mettono per iscritto, e le prove vengono facilmente cancellate da chi conosce tutte le trame.

Quindi c'è un ruolo "penale" della magistratura, ma un altrettanto importante ruolo della politica, dell'Esecutivo, del Parlamento che devono vigilare, nella trasparenza, sui comportamenti complessivi, sui rapporti tra le istituzioni e sulla lealtà dell'operare degli apparati. Senza sudditanze, non ci debbono essere zone d'ombra.

Associazione dei parenti delle vittime della strage di Ustica



Alla periferia di Bologna, nel vecchio deposito tranviario, prende forma il museo che ricorderà la tragedia del 27 giugno 1980. In realtà gli uomini che adagiano con cura i brandelli del Dc9 Itavia e li ricompongono come pezzi di un collage lavorano al più antico dei rituali della nostra era: una "deposizione". L'aereo acquista qui qualcosa di definitivamente umano, come se fosse esso stesso un corpo

Ustica, così cresce il cantiere della memoria

BEPPE SEBASTE

BOLOGNA

Arrivo all'appuntamento nel quartiere Navile, via di Saliceto 1. C'è una palestra, c'è una mensa, c'è la sede del quartiere. A fianco di quest'ultima entriamo, Daria Bonfietti e io, seguendo un'antica rotaia di tram rimasta sul selciato, nello spazio di quello che era una volta il deposito tranviario di Bologna. Sotto il sole di mezzogiorno, guidati dai rumori, ci avviciniamo al luogo deputato alla memoria della tragedia di Ustica. Un pezzo della carlinga dell'aereo Dc9 dell'Itavia, inabissatosi il 27 giugno del 1980 in seguito a «un atto di guerra», è ora davanti a miei occhi, su un camion a rimorchio: una struttura circolare sventrata, lembi di metallo pazientemente ricomposti e adagiati, come fiori rampicanti sulla rete circolare di un gazebo. Per quanto credessi di essere preparato, quello che vedo è bruscamente troppo forte. I vigili del fuoco lavorano alacramente nelle loro divise rosse. Oltre al camion, una gru, un caterpillar, rumori di motori.

Saluto Andrea Benetti, il compagno di Daria, e ci aggiriamo insieme nella luce che stordisce. Guardiamo come bambini i pezzi di aereo della tragedia e i vigili del fuoco che li spostano con la gru, metalli contorti e sformati; anche questa nostra contraddizione «è un atto d'amore», dice Andrea notando il mio imbarazzo. Osservo la fiancata di una fusoliera, il rosso e il bianco dell'Itavia, e solo i buchi dove prima c'erano gli oblò suggeriscono la forma originaria, l'uso originario. Qual è "l'uso" di un relitto aereo, mi chiedo. Forse lo stesso di un corpo morto. E mi accorgo che nella loro concentrazione assorta i vigili del fuoco lavorano al più antico dei rituali della nostra era: la *deposizione*. Adagiare con cura pezzi dell'aereo di Ustica, amorevolmente ricomposti pezzo dopo pezzo come un collage, è pietà in atto. (E noi chi siamo? Testimoni, visitatori del cantiere della memoria).

Il sole è cocente, e resto attonito a guardare nel frangere le vestigia dai colori sbiaditi, sotto un cielo così azzurro che ricorda lo sconcertante dialogo nel film *Shoah* di Lanzmann («C'era un cielo così azzurro anche nel '43-'44, ad Auschwitz?») «Oh sì, anche più az-

zurro, signore»). Andrea e Daria mi raccontano la processione, il convoglio dei pezzi del relitto da Pratica di Mare a Bologna, fino al deposito dei vigili del fuoco a una dozzina di chilometri da qui. Lo hanno fatto viaggiare lungo l'autostrada secondo la logica della forma ricomposta, la "testa" davanti, la cabina di pilotaggio, poi i pezzi centrali e la coda. Hanno portato finora i pezzi più riconoscibili, in questa che sarà la sede del Museo della memoria di Ustica, vecchio deposito degli omnibus a cavallo, come ricordano le arcate della antica scuderia. Mancano parte del tetto e delle mura, e in questo nostro entrare e uscire resta aperto e sospeso, in noi primi visitatori, il pathos della memoria.

Ci sediamo all'ombra, su un gradino. Daria Bonfietti è la fondatrice e l'anima dell'associazione dei familiari delle vittime di Ustica. Già senatrice della Repubblica, ha spinto con tenacia e pazienza la battaglia per la verità su questa strage denegata, fino alla (parziale) vittoria della sentenza del giudice Rosario Priore. Lungo il cammino ha raccolto solidarietà e sostegno importanti, e al comitato fondato nel 1990 aderirono rappresentanti insigni della società civile e del mondo politico-istituzionale. Lei e Andrea Benetti parlano quasi all'unisono. «Abbiamo cominciato questa battaglia come cittadini qualunque, contro le omertà di generali e apparati militari che si trinceravano dietro una banalizzazione sistematica delle cose, che dicevano di non sapere chi fosse presente al lavoro, o che leggevano *Topolino*. Preferivano passare per idioti che assumersi delle responsabilità. L'informazione, i giornali, ci hanno molto aiutato, tanti hanno capito e condiviso il bisogno di verità. Altri si sono inseriti nella vicenda solo per dire cose sensazionali, indipendentemente dalla verità. Oggi sentiamo il bisogno di raccontare piccole storie, cose che "non fanno notizia" secondo la logica drogata dell'informazione, che implicano quindi un modo diverso di raccontare. Il museo della memoria nasce dal bisogno di riprendere l'intera vicenda e farne un insieme di tante cose normali, un luogo dove si incrociano le vite, piccoli episodi e brandelli di storie, allo stesso modo paziente in cui è stato ricostruito l'aereo ed è stata condotta l'inchiesta. Non ci siamo

mai scagliati contro qualcuno, abbiamo capito che arrivare alla verità era un processo lungo e complesso, e solo mettendo insieme tassello dopo tassello, pezzettino dopo pezzettino di verità, si poteva ricostruire il puzzle, fino alla verità non scontata cui è pervenuto il giudice Priore: un giudice normale che si è comportato in modo normale, contro la totale non collaborazione dei vari ufficiali, avieri e addetti radar dell'aeronautica».

«Ora è la politica — continua Daria — che si deve at-

tivare, come per il caso Calipari, e chiedere conto della verità anche agli altri Paesi coinvolti: Francia, Inghilterra, America, forse anche Libia, i cui aerei erano presenti nei nostri cieli. Quello di Ustica non è un evento di cui non si sa cosa sia successo. La sentenza ordinanza consegnata nel settembre 1999 dal giudice Priore (dopo 19 anni) così conclude: "L'incidente è occorso a seguito di azione militare di intercettazione, azione di guerra di fatto e non dichiarata". All'interno di questo scenario è avvenuto l'abbattimento del Dc9. Il museo della memoria di Ustica non è il simbolo di una pacificazione avvenuta, ma di una

battaglia per raggiungere la verità, quella di un aereo civile caduto in tempo di pace. Non è più tempo dell'associazione dei parenti delle vittime, ma del Paese, del governo, di tutti gli Italiani uniti nella volontà di sapere la verità su altri civili italiani morti senza un perché».

Ci alziamo. Su dei cavalletti, appena riconoscibile, è appoggiata un'ala del Dc9: una striscia di metallo grigia e liscia, appena ondulata, come il frammento delle spoglie di un enorme insetto morto e abbandonato. È il pezzo più intero. Per terra, a fianco, un altro pezzo d'ala su cui si leggono le lettere VIA, rosso su

bianco, a ricordare il nome *Itavia*. Le ali sono salme. Su altri cavalletti sono appesi pezzi di ferro semi-arrugginito, vagamente circolari: i due motori dell'aereo. Lo sforzo di riconoscere, di vedere. Senza essere un addetto ai lavori, in questo luogo della memoria in allestimento ci si sente ignoranti, quasi indiscreti. Guardo l'altro pezzo di carlinga già depresso provvisoriamente, il rosso lungo i buchi degli oblò, il bianco intorno. Lo sventramento, l'interno che deborda all'esterno, a mostrare tutto il vuoto, l'assenza, il nulla. La fragilità di ciò che resta, di ciò che resiste, la nudità della struttura, come una devastazione cristallizzata.

Pezzi di aereo come farfalle infilzate, la nudità esposta. Ecco, l'aereo acquista qui qualcosa di definitivamente umano: quelli che sto contemplando sono gli "amabili resti" di un corpo. Ossa, scheletri. Alcune pagine memorabili di Daniele Del Giudice su Ustica (nel suo libro del '94, *Staccando l'ombra da terra*), elencavano i frammenti di metallo, la minuta tecnologia di un aeroplano incollato pezzo dopo pezzo sulla rete che dà la forma della fusoliera. Ogni pezzo, qui e ora, superato il primo impatto emotivo, il pugno al cuore, è carico di una dignità immensa. All'ombra della tettoia, tra il suono delle cicale (i vigili del fuoco

hanno spento i motori, è la pausa del pranzo), nella luce tersa dell'estate, nel silenzio rotto solo dalla monotonia delle cicale, mi aggiro e guardo, tra un fuori e un dentro senza soluzione di continuità, il museo della memoria a cielo aperto: non ancora salvato in memoria, non ancora quindi dimenticato, normalizzato, ma vivo e pulsante. Ogni cosa emana un fortissimo *shining*, come lo splendore, si dice, delle stelle spente.

Che la memoria, anche quella più dolorosa, possa essere esperienza estetica, contro l'anestesia che caratterizza la gran parte della nostra vita, è ciò che da anni Christian Boltanski, grande artista della commemorazione, propone nelle sue esposizioni di volti ingranditi di morti, di oggetti, di abiti dimessi, che come fantasmi raccontano la propria individualità negata e perduta. Non è un caso che con Daria Bonfietti e Andrea Benetti ci siamo incontrati la prima volta a una mostra di Boltanski in corso a Roma. Gli hanno chiesto di collaborare al ricordo di Ustica.

«Quando l'artista Christian Boltanski ha sentito questa parola — museo della memoria — si è spa-

ventato, lui non ama i musei. Non sappiamo come sarà chiamato, ma è la metafora di tutta la vicenda: il relitto ripescato, la verità che riemerge, ciò che scompare e poi torna alla luce. «Io — dice Daria — non è parso vero che un artista rappresentasse così la memoria, e abbiamo avuto voglia di contattarlo e di coinvolgerlo, anche se all'idea di questo museo lavoriamo da anni. Dal punto di vista delle perizie, giudiziario, quel relitto non parla, o non parla più — anche se può escludere ad esempio di avere avuto una bomba a bordo o un "cedimento strutturale". Ma adesso il relitto parla perché è carico di simboli e di storie: racconta la vita e la morte delle persone, una verità che va a fondo e riemerge, la fatica del ripescaggio, l'immenso lavoro per metterlo insieme, meccanico e intellettuale, e quello altrettanto paziente dell'indagine e del processo. È un simbolo che moltiplica i suoi significati, e vorremmo che moltiplicasse le sensazioni nella gente. Quando è nata l'idea, col secondo ripescaggio del relitto, e poi col vederlo ricostruito nell'hangar di Pratica di Mare, non potevamo pensare che quei pezzi di aereo che hanno visto gli occhi dei nostri cari prima di morire sarebbero finiti in una discarica. Non potevamo che portarlo in un luogo costruito appositamente per mantenerlo. L'ultima domenica di giugno, a Bologna, molti cittadini lo aspettavano emozionati. È un simbolo che vale per molti, di un bisogno di memoria. Il sindaco lo sta vivendo come noi, un evento importante da realizzare insieme alla città, che sarà inaugurato nel prossimo anniversario, il ventisettesimo, il 27 giugno 2007. Ricordo della ricerca di giustizia, del bisogno di trasparenza e di verità, e anche di un problema di democrazia: che i cittadini non siano considerati sudditi».

Guardo da vicino i motori, le cinghie di trasmissione, le rotelle, gli ingranaggi, le ventole accostate l'una all'altra, grandi e spente, come in una didascalia meccanica. Coll'emozione e il timore di chi si avvicina troppo a qualcosa che va preservato, da un'estremità aperta guardo un altro pezzo di aereo. In fondo si intravede la forma della toilette. Guardo l'interno deturpato, lo spazio vuoto che fu abitato dalla vita e dalla morte. Vuoto? C'è il vuoto, l'assenza, intorno a cui la struttura, fragile come nuvola, forma tenuta insieme dal desiderio ostinato di una forma, racchiude la preziosa pienezza di questo vuoto circolare. C'è qualcosa nella forma di una fusoliera che invita alla contemplazione. E poi ancora un altro pezzo di aereo depresso, nella parte più coperta dell'area: la punta arrotondata fa intuire la cabina di pilotaggio. Visto da fuori, questo pezzo più ancora degli altri sembra un collage fatto di tanti frammenti di carta strappata, rossa e bianca, come i quadri-collage di Mimmo Rotella. Là dentro, come negli altri pezzi di fusoliera, lo sguardo passa, attraversa da parte a parte. Lo sguardo, come l'aria, percorre i resti e li trafigge. Le cicale insistono nel silenzio azzurro.

Difficile è uscire fuori, trovarsi nelle strade del quartiere, un giorno d'estate a ora di pranzo. Do un ultimo sguardo al cantiere, ai camion rossi e alle gru. Il capannone manterrà a struttura originaria ottocentesca, con le vecchie porte e le arcate, tutto il resto di vetro, grazie al lavoro degli architetti di Bologna Letizia e Gianfranco Mazzucato, che hanno preso a cuore il progetto. Ma come sembra effimero e polveroso il resto della città, come tutto appare fragile e provvisorio uscendo da quel cantiere, allontanandosi dall'aereo, dalla deposizione e ostensione di quel corpo, di quella pietà. Nel cortile esterno appoggio lo sguardo su due lapidi commemorative dei dipendenti dell'azienda di trasporti leceduti per cause belliche. Leggo i nomi dei tranvieri caduti nelle guerre del Novecento. I nomi, come i volti, danno il senso di una fratellanza universale, orlinaria. I volti e i nomi dei morti trovano requie se ranno una storia in cui credere, almeno per i vivi. I nomi e i volti dei caduti di Ustica, abbattuti in tempo di pace, sono in cerca dell'una e dell'altra.

*È il simbolo per molti
del bisogno
di capire e ricordare*

*I morti trovano requie
se hanno
una storia cui credere*

IL PROGETTO

Il Museo della memoria di Ustica, ospitato nel vecchio deposito tranviario di Bologna, al quartiere Navile, raccoglierà, oltre al relitto del Dc9 Itavia ripescato dai fondali del Tirreno e ai ricordi delle vittime, tutti gli atti giudiziari, processi e sentenze, sul mistero di quella tragedia, e tutte le opere d'arte, di musica, cinema e teatro che Ustica ha ispirato. Per l'inaugurazione si punta sulla data del prossimo anniversario, il ventisettesimo: il 27 giugno del 2007



Alto tradimento

Quei generali andati assolti.

DARIA BONFIETTI

Viene di seguito riportata la dichiarazione di Daria Bonfietti (Presidente dell'associazione dei familiari delle vittime per la strage di Ustica) dopo l'assoluzione in appello dei generali Lamberto Bartolucci e Franco Ferri, capo e sottocapo di stato maggiore dell'Aeronautica all'epoca del fatto. I due, accusati di omessa comunicazione al Governo di informazioni sul disastro aereo, erano stati sottoposti ad un procedimento durato più di tre anni finché, il 30 aprile 2004, la terza corte di assise di Roma dichiarò la prescrizione. Presentato dai due ricorso in appello, nel dicembre del 2005 la Corte d'assise di appello di Roma li assolse dall'accusa di alto tradimento per insufficienza di prove.

«Un verdetto che giudico, con molto dolore, negativo. Lo giudico negativo soprattutto perché viene al termine di un processo affrettato, di poche udienze, senza escussione di testi. Si è intervenuti con molta rapidità su un precedente di-

quasi quattro anni di udienze. Quasi una sentenza già scritta. Ma al di là della mia delusione, delusione soprattutto di cittadina davanti a tanta leggerezza, bisogna rimanere ai fatti. I generali erano ricorsi in appello perché si erano visti assolvere in primo grado per prescrizione dal reato di alto tradimento. Logica vuole che volessero essere assolti perché non era stato commesso il reato. Ora la sentenza certamente non li accontenta. Bisogna aspettare le motivazioni ma sembra evidente che si è riconosciuto l'esistenza del reato di alto tradimento anche se non sono state giudicate sufficienti le prove della personale colpevolezza. Ma anche dopo questa sentenza rimane certo quello che è accaduto la sera del 27 giugno '80 e nei giorni immediatamente successivi: il Dc 9 è stato abbattuto (...) e già nell'immediatezza dell'evento c'erano elementi utili per raggiungere la verità che non furono portati alla conoscenza del governo. (...) la mattina successiva i tracciati radar portavano segni inequivocabili

della presenza di un altro aereo in manovra d'attacco contro il Dc9. Perché non sia certa la responsabilità personale degli imputati cercherà

di spiegarlo la motivazione della sentenza odierna, ma dobbiamo ribadire con forza che i fatti rimangono.

Oggi bisogna però anche dire che a venticinque anni dalla strage, con tante evidenze già affiorate, non è pensabile di poter delegare tutta la ricerca della verità alla magistratura, ai suoi riti e ai suoi limiti. Si è affievolita sulla tragedia l'attenzione del parlamento, che dopo aver scritto pagine importanti soprattutto con la Commissione stragi del presidente Gualtieri, non sempre più recentemente ha saputo ripensare a Ustica con determinazione. E in gran parte è stata carente l'azione del potere esecutivo, fino al totale disinteresse dell'attuale governo. Sono troppi gli stati amici e alleati, penso a Usa, Francia,

Gran Bretagna e Libia, che non hanno messo a disposizione tutti gli elementi che oggettivamente debbono avere. Su di loro si è allentata ogni azione diplomatica. Ci siamo giustamente

battimento che aveva approfondito ogni aspetto in

vantati di aver portato Gheddafi alla «ragionevolezza» sulla vicenda di Lockerbie, ma non abbiamo chiesto nulla per Ustica; al processo stesso la Cia ha negato la sua collaborazione ma il governo non si è mosso, non ha chiesto spiegazioni, non ha protestato. Anche la delusione odierna deve portarci alla riflessione. Ci sono dei fatti che non possono essere cancellati, debbono rimanere vivi nella coscienza democratica di questo nostro paese perché non si può dimenticare e bisogna continuare a chiedere verità e giustizia. Ma non dobbiamo chiedere solo alla magistratura, deve tornare in campo la politica. Ustica non deve essere letto come un episodio doloroso, deve rimanere una pagina importante della nostra storia recente.

C'è una questione di dignità nazionale: ci è stato abbattuto un aereo civile in tempo di pace e nessuno ci ha dato spiegazioni. C'è una questione di rapporti tra potere esecutivo e apparati militari: perché nelle varie sentenze che si sono succedute, e aspettiamo pure di leggere quella di ieri, è sempre stata descritta un'Arma aeronautica che opera contro la verità, volta soltanto a coprire i suoi uomini e in totale dispregio anche delle poche indicazioni dei governi". (La dichiarazione è tratta da il manifesto del 16 dicembre

del 2005).
Su *l'Unità* del giorno 15 dicembre si può leggere la seguente dichiarazione di Alfredo Galasso, uno dei legali di parte civile:

“Ogni sentenza va comunque rispettata ma in una vicenda di questo genere mi sembra di trovarmi di fronte a una sentenza profonda-

mente ingiusta. Provo una pena profonda perché dopo tanti anni si è arrivati alla conclusione che nessuno ha fatto nulla e che non ci siano responsabilità. Il popolo italiano subisce delusione e sconforto”». ■



SCENARIO

Accadeva in quei giorni

Fra il 17 e il 20 aprile del 1980 le Camere concedono la fiducia ad un governo tripartito (Dc-Psi-Pri, con l'appoggio esterno socialdemocratico) guidato da Francesco Cossiga del quale fanno parte la bellezza di nove ministri socialisti, otto dei quali scelti da Bettino Craxi fra i suoi fedelissimi (l'unico estraneo all'area craxiana è il ministro della Sanità, Aldo Aniasi).

Ai primi di giugno si svolgono le elezioni amministrative da cui esce vincitore proprio il Psi. Il 27 dello stesso mese avviene l'episodio del Dc9 ad Ustica.

Il 2 agosto una bomba fascista dei Nuclei armati rivoluzionari scoppia nella stazione di Bologna provocando 85 morti e 200 feriti.

Durante lo stesso mese il leader libico Gheddafi invia una fregata militare davanti Saipem 2 con un ultimatum: o la nave italiana si ritira o le cannonate libiche la faranno affondare. Mentre vengono inviate due navi a protezione della Saipem2, la tensione fra i due paesi si inasprisce anche perché il governo libico chiede al governo italiano un risarcimento danni per la colonizzazione italiana e la II guerra mondiale.

Alla bomba fascista di Bologna "rispondono" le Brigate Rosse che, il 31 dicembre, assassinano il generale dei Carabinieri Enrico Galvaligi. Qualche giorno dopo il presidente della Repubblica Sandro Pertini afferma in un'intervista alla Tv francese: «Perché il terrorismo si scatena in Italia, ponte democratico fra Europa, Africa e Medio Oriente?». Ma il terrorismo colpisce ovunque, anche se l'area del Mediterraneo sembra essere al

momento privilegiata. Agli inizi del 1981 estremisti islamici uccidono in un attentato il premier egiziano Sadat che, nel settembre del 1978, aveva firmato, nella residenza del Presidente americano Carter, a Camp David, gli accordi con il primo ministro israeliano Begin che preludevano al trattato di pace dell'anno successivo con cui il Sinai tornava ad essere egiziano.

I. I. p.

Un processo
affrettato, non è
stato ascoltato
nemmeno
un teste

STRAGI Il 27 giugno 1980 fu abbattuto il Dc9 dell'Itavia. Morirono 81 persone

La verità negata

Ustica, dopo 26 anni si cerca ancora una risposta

LELIO LA PORTA

“**I**l 27 giugno 1980, alle ore 21 esatte, i radar di Fiumicino cessavano bruscamente di registrare le battute dell'Itavia 870, un Dc9 in volo tra Bologna e Palermo con a bordo 81 persone. L'aereo sembrava scomparso, ma dopo alcune ore spese in frenetiche quanto disordinate ricerche, si raggiungeva la certezza che era caduto in mare a nord di Ustica. Non c'erano superstiti” (da *Il quinto scenario. I missili su Ustica* di Claudio Gatti e Gail Hammer, Rizzoli, 1994).

Questo è ciò che avvenne quella sera di giugno del 1980. Dopo 26 anni siamo ancora qui a chiederci se, in qualche modo, siano stati compiuti passi in avanti nella ricerca della verità. Eppure la verità c'è; infatti nel 1999 il giudice Rosario Priore ha scritto: «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 con-

fini e i diritti. Nessuno ha dato la minima spiegazione di quanto è avvenuto». Forse quella sera sui cieli d'Italia era in corso un combattimento aereo, magari nelle forme di esercitazione della Nato, di cui fece le spese il Dc9 e il suo carico umano; forse qualcuno scambiò quel semplice aereo passeggeri per un velivolo che trasportava un personaggio di alto profilo internazionale ma invisibile alle potenze occidentali. Le nostre lettrici e i nostri lettori, soprattutto i più giovani,

saranno annoiati dal continuo ripetere una frase pasoliniana che usiamo spesso al cospetto di quelle vicende della nostra storia recente rubricate sotto il titolo di “Misteri d'Italia”; ricordate? “Io so”. Il “j'accuse” di Pasolini che, in quanto intellettuale, diceva di conoscere la verità. La conosceremo mai la verità su un aereo abbattuto sul cielo di Ustica e sul perché di altri 81 morti da aggiungere a quelli di Piazza Fontana e Piazza della Loggia, dell'Italicus, in attesa, di lì a poco, della deflagrazione di Bologna con il suo fardello di altre 85 vite messe a tacere per sempre? Una storia di indagini e depistaggi: i neofascisti che rivendicano la strage: un depistaggio. Un comunicato dell'Itavia che ipotizza soltanto un missile quale causa della caduta dell'aereo. La perizia che nel 1989 con-

clude che l'aereo è stato abbattuto da un missile. L'ipotesi della bomba a bordo che rispunta nel 1990. E la verità? L'unica assente.

Nel 1991 Marco Risi, regista di “Mery per sempre” e di “Ragazzi fuori”, dedicò un film alla strage di Ustica: “Il muro di gomma”. Di questo film, che bisognerebbe proporre come materiale didattico obbligatorio nelle nostre scuole (perché è dovere civico e civile che almeno la scuola insegni la verità), dalle medie di primo grado in su, torna alla mente una scena altamente significativa e che la dice lunga sul depistaggio operato intorno all'episodio. Davanti ai giornalisti che vogliono informazioni sull'accaduto, il portavoce dell'Ae-

ronautica racconta che l'aeromobile era stato acquistato dalle linee hawaiane e lì era usato per il trasporto del pesce. Il pesce vive in acqua salata la quale, a sua volta, è corrosiva. Per cui il Dc9 era precipitato per un cedimento strutturale causato dall'uso cui era precedentemente destinato. Ecco: questa è un'altra menzogna che si somma a quelle prima sinteticamente ricordate.

Davanti a tanto sconcio, resta la battaglia indefessa dell'Associazione parenti delle vittime della strage di Ustica e del suo Presidente, Daria Bonfietti; la loro divisa diventa quella di quanti, nel nostro paese, ritengono ancora che la verità sia rivoluzionaria: “La

verità ha un prezzo che vogliamo pagare. Ancora". ■

Un'azione
che è stata
propriamente
un atto di guerra
non dichiarata



DA PRATICA DI MARE

Lacrime e applausi a Bologna all'arrivo del relitto di Ustica

BOLOGNA — Da Pratica di Mare (Roma) a Bologna. Quindici Tir carichi di lamiere impacchettate: quello che resta del Dc-9 caduto a Ustica. Una tragedia che oggi compie 26 anni. Con i suoi 81 morti, tuttora senza responsabili. Non possono e non vogliono dimenticare, i loro familiari (*nella foto una parente delle vittime accarezza il relitto*). Tra applausi e lacrime anche ieri, alla presenza del sindaco Cofferati, hanno atteso l'arrivo del «relitto»: centinaia di pezzi ripescati a 3.500 metri di profondità, custoditi finora in un hangar. Verranno rimontati, per tornare a essere un aereo ed essere esposto nel Museo della Memoria. Daria Bonfietti, presidente dell'associazione dei familiari delle vittime, ha fatto un appello: «Un aereo civile è stato abbattuto in tempi di pace. Vogliamo sapere chi è stato».



Ricomposto come fosse intero, il muso in avanti sul primo camion, avvolto in un sudario di cellophane

Ventisei anni dopo quel massacro senza colpevoli, a mezzanotte si aprono gli hangar di Pratica di Mare

L'ultimo viaggio del Dc9 di Ustica torna a casa l'aereo della strage

Undici ore su sette tir fino al museo di Bologna

MICHELE SMARGIASSI

BOLOGNA — Torna a casa con la testa in avanti, sdraiato su scudi di metallo, lentamente, solennemente, come un antico guerriero del Nord, il Dc9 dell'Itavia che in guerra non doveva andare, e invece una andò da lui, segreta, sempre negata, ma così vera che lo distrusse. L'aereo che un giorno del 1980 partì da Bologna e non atterrò mai scivolò nell'alba, tra grano e girasoli della campagna toscana, ricomposto come fosse ancora intero, sul primo camion il muso, sul secondo un pezzo di carlinga, poi l'altro, poi le ali ripiegate l'una sull'altra come un uccello ferito, infine la coda. Sembra quasi, ancora, un aereo vero. Un sudario di *cellophane* vela le sue forme, lascia trasparire obli, scritte, alettoni, ma sfumala terribile verità che tutti sanno: è solo un mosaico di frammenti, un simulacro di aereo, il puzzle di duemila pezzi di un corpo maciullato, simbolo e sostituto d'altri corpi per sempre inghiottiti dal Tirreno. Anche così, però, il vigile del fuoco Maurizio Doddi, che guida il primo dei sette autosnodati su cui, 26 anni dopo la strage senza colpevoli, il volo IH870 compie finalmente il suo viaggio di ritorno, si sente più pilota che autista: «Sembra di avere a bordo quelle ottantun perso-

ne...». I vigili del fuoco non piangono in servizio, ma i brividi sono ammessi.

Non può essere un caso se sono due donne, due ingegneri, a scambiarsi a distanza le spoglie del relitto: Clara Modesto, dei Vigili del fuoco di Roma, che l'ha smontato nell'hangar di Pratica di Mare, dove era stato ricostruito sedici anni fa, dopo il ripescaggio; e Raffaella Brunni, del Comune di Bologna, che tra pochi giorni lo ricomporrà nel Museo della memoria di via Saliceto. Tocca sempre alle donne, da Antigone in poi, dare legittima requie ai cadaveri insepolti. E la cronaca di questo viaggio di undici ore da Roma a Bologna si trasforma, senza

volerlo, nella liturgia di un funerale da tragedia classica. È un tempio greco il grigio capannone di lamiera nella base dell'aeronautica di

Pratica di Mare, immersa nella notte dell'Agro Pontino. A mezzanotte passata da poco, quando le porte si aprono quasi da sole, e la luce irrompe fuori, sembra la scena di un parto degli dèi. I mezzi rosso fiamma dei pompieri sono già stivati (due tir solo di scatoloni di arredi, vestiti, scarpe, libri), schierati, immobili, ieratici. Tenuta lontano da un cortese cordone di divise, una slanciata giovane signora bruna aguzza la vista. Elena De Dominicis, sorella dell'hostess del volo maledetto: «È la prima volta che vedo l'aereo», la voce trema, «finalmente ho un luogo dove immaginare Rosa». Per un quarto di secolo ha avuto solo il mare. E c'è Gianfranco Fontana, fratello di Enzo, il co-pilota, l'ultima voce nelle registrazioni di quella sera, l'uomo che gridò quel «gua...» che forse era un «guarda!», e indicava la cosa che nessuno è riuscito a provare cosa sia, ma che tutti ormai

chiamano missile.

All'una il corteo funebre di trecento metri, quindici mezzi e sessanta uomini che le gracchianti radio dei vigili chiamano «colonna» (anche questo in fondo suona classico) trova il suo passo verso nord, sfiorando le fronde dei pini marittimi sulla Pontina, poi imboccando il raccordo anulare, poi finalmente l'autostrada. La carlinga misura oltre quattro metri di diametro, occupa due corsie: per undici ore il convoglio è un tappo che lentamente risale il collo di bottiglia dell'A1, bloccandola via via. Non drammatici disagi, per fortuna: i piloti prendono le misure, si spingono ai settanta-ottanta, dietro non s'accumulano più di qualche centinaio di auto in coda, lasciate defluire ogni tanto dalla Polstrada con soste opportune agli autogrill. «Un trasporto due volte ecceziona-

le», dice il capocolonna, il comandante dei Vigili del fuoco Gregorio Agresta, «spero sia il primo e l'ultimo del suo genere», e non per i disagi al traffico.

I pompieri sono una congrega maschile facile agli scherzi, ma non stasera. Luigi Costantini, per un mese smontatore, ora autista, tocca il volante del suo Scania col rispetto che si deve alle cose sacre. Antonio Trifiletti, che chiude il corteo, confessa che prima di partire ha voluto rivedere il film *Il muro di gomma*. Le polo rosso-mattone, tutte uguali, li fanno somigliare

a sacerdoti. Giorgio Alocci, ingegnere della logistica, ogni tanto impartisce via radio ordini scarni che sembrano versi di breviario; e in sottofondo, come una litania, RadioDue trasmette la lunghissima (sei ore) diretta del programma *Caterpillar*, chiamando all'altare del microfono i protagonisti del più misterioso dei misteri d'Italia: il pm

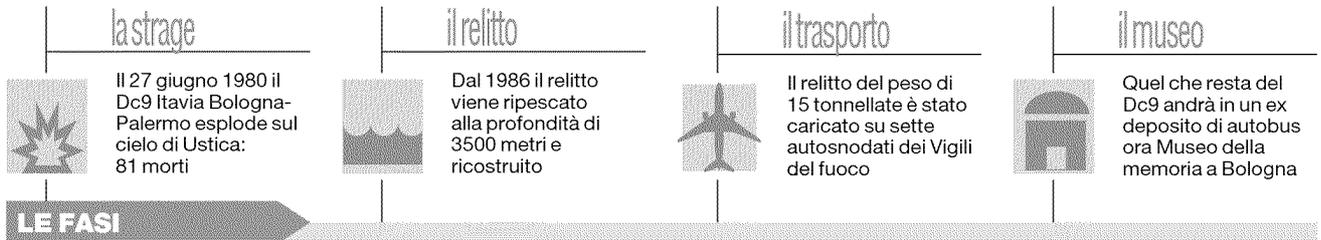
Priore, il cantore Paolini, la patrona delle vittime Bonfietti, i periti, gli avvocati, i giornalisti...

Il rito fa il suo dovere. Tutto funziona. Brivido calcolato a Orte, dove ci sono solo sei centimetri tra il ponte ferroviario e la punta della coda del Dc9. Solo all'uscita di una galleria vicino ad Arezzo, verso le sei del mattino, una scaglia della martoriata fusoliera si stacca dal supporto e vola sull'asfalto: subito recuperata. Perfino gli automobilisti incolonnati, costretti a dimezzare la velocità, non protestano. Qualche volta una mano esce dal finestrino, ma per scattare una foto col cellulare. A Bologna è di nuovo sole caldo quando la processione, benedetta dal cielo da due elicotteri, imbecca la tangenziale, lambisce l'aeroporto Marconi: e il cerchio, finalmente, si chiude. Ci sono i bolognesi a salutare, dai balconi dei cavalcavia, dai bordi della strada. Non molti, ma commossi. Undici e trenta precise, ordine di rallentare: la processione spacca il secondo, il sindaco. Anche ai cittadini serve pazienza: chissà perché, nella caserma dove avviene la consegna del relitto al sindaco Cofferati sono ammessi solo autorità e parenti delle vittime. Il Museo della memoria (più monito che monumento, più cenotafio che mausoleo) sarà

pronto per il 2007. I familiari vedono dietro i finestrini devastati ciò che solo loro possono vedere, e quasi tutti piangono. Il «convoglio che sconvolge», come lo definisce l'attore Alessandro Bergonzoni, termina qui. I sacerdoti in polo si comunicano con aranciata e panini. La messa laica è finita. La pace per i morti di Ustica ancora non c'è.

La gente a salutare dai cavalcavia, dai balconi. La processione spacca il secondo, il sindaco Cofferati in ritardo

Elena De Dominicis, sorella dell'hostess del volo maledetto: "Finalmente ho un luogo dove immaginare Rosa..."



IL COMMENTO

**RELIQUIA E SIMBOLO
DI UNA TRAGEDIA
DELLA GENTE COMUNE**

**CESARE
SUGHI**

TORNA UN SIMBOLO. Non un aereo. Con l'arrivo della carcassa del Dc9 Itavia caduto nel mare di Ustica il 27 giugno dell'80 (i morti furono 81, una strage), Bologna riannoda un pezzo cruciale della sua storia recente. «Sventurata la terra che ha bisogno di eroi», fa dire Brecht a Galileo. Ed è proprio questo, il fatto che non ci sono di mezzo protagonisti grandiosi, o imprese straordinarie, a solennizzare il significato della tragedia di quella sera e del ritorno di ieri.

QUI SI PARLA DI GENTE COMUNE, di uomini e donne come noi, di un normale aereo di linea che in una normale sera di vacanze si è ritrovato a volare sulla rotta della tragedia. Per questo quel relitto ci è più drammaticamente familiare, ci commuove, così rimesso insieme, come se rientrasse con tutte le sue ferite ben visibili un parente inviato a combattere senza preavviso sul fronte più rischioso. E per questo il Museo della Memoria che nascerà intorno al Dc9 non potrà essere una teca riposante, da reperto archeologico, ma un avvertimento ancora vivo sul 'passato che non passa'. E' come se l'aereo di Ustica andasse a prender posto accanto all'orologio fermo, davanti alla stazione, sulle 10 e 25 della strage del 2 agosto, o venisse posto nella piazzetta che ricorda l'assassinio di Marco Biagi.

La catena delle stragi oscure, dei colpi scagliati dal terrorismo nel capoluogo emiliano è lunga, carica di sospetti, di sentenze dubbie, di renitenze, di complicità, di zone d'ombra da cui la città emerge ora come terreno di coltura del terrorismo, ora come vittima predestinata, ora — c'è da rabbrivire — come luogo prescelto dagli attentatori semplicemente per la sua comodità logistica.

Ha ragione la senatrice Bonfietti quando afferma che il trasferimento definitivo dell'aereo a Bologna, la città da cui decollò e a cui appartenevano molti dei passeggeri, non è un punto d'arrivo, ma di partenza. Per fare piena sulle colpe e sui segreti di Stato — di vari Stati, amici in testa — che hanno finora nascosto la verità. Aggiungere che la memoria è la via maestra per agire nell'oggi non è, però, superfluo.

BOLOGNA COLTIVA il senso del proprio passato e dell'identità collettiva che ne deriva con passione antica e solidale. Ma è ben vero che negli ultimi anni la città è scossa dal multi-

plicarsi di problemi stringenti su cui le risposte tardano, o mancano del tutto. Parlo della Bologna che fatica dannatamente di fronte all'immigrazione, alla lotta al degrado, alle nuove povertà, alle spinte multiculturali che vi si impiantano, alla necessità di fare della legalità non un proclama dall'alto ma una realtà vissuta, quotidianamente, dal basso, dai cittadini. E parlo, ancora, di una città che mentre custodisce e vuol diffondere — anche tra i giovani che non sanno, si spera — i fatti oscuri di un passato che continua a inquietare, si interroga poco o niente, e annaspa, sul proprio presente. Sullo sviluppo urbanistico. Sulle infrastrutture. Sulle modernizzazioni. Sullo scatto dell'innovazione. Sul futuro di un'università che scoppia. Sulla ricerca di una dimensione europea. Non torna un aereo. Torna un simbolo. Se incarna il colpo d'ala che questa Bologna attende, il relitto ci aiuterà davvero. Come certe reliquie. E non sarà un'altra medaglia al dolore da appuntare sul gonfalone.



VENTISEI ANNI DOPO La commozione dei parenti delle 81 vittime all'arrivo dei 14 Tir con i resti del Dc9. Daria Bonfietti

cede all'emozione. Un uomo a Cofferati: «La sinistra ha vinto: direte la verità o farete come l'altra volta?»

Silenzio e lacrime: sfilano i pezzi del mistero

di Rita Bartolomei

Poi s'affaccia la rabbia. «Sindaco, la sinistra ha vinto. Ce la dite la verità o fate come l'altra volta?». Ha appena finito di parlare Daria Bonfietti, presidente dell'associazione vittime di Ustica. Prima di lei è intervenuto Sergio Cofferati, nel piazzale dei pompieri, alla Dozza. E c'è quell'uomo che non si tiene più e dice quel che pensa, lo grida e si sente bene, anche senza microfono, davanti ai tir con i resti del Dc 9, ai politici e alle autorità. Ma nessuno risponde e quella domanda resta sospesa. Come il dolore delle donne

re il viaggio da Pratica di Mare. Con i cartellini numerati e il metallo slabbrato, che si sfoglia come fosse un velo di cipolla. Con gli oggetti personali «che a impacchettarli mi hanno fatto venire la pelle d'oca», confessa Giuseppe, vigile del fuoco romano, che era solo un ragazzino quella sera, quando sul cielo di Ustica qualcuno a bordo del Dc 9, dopo il colpo, fece in tempo a dire: «Gua...». E poi non disse più niente.

Il convoglio della memoria arriva puntualissimo, alle 11.30 nel piazzale della caserma, alla Dozza. Prima i poliziotti motociclisti, poi il tir numero uno, con la prora, seguita da fusoliera — divisa in due — ali e coda. La Bonfietti si guar-

sore di meccanica del volo a Pisa, il perito di Priore, quello che ha ricostruito il relitto. Ha lavorato per vent'anni su Ustica, a giorni uscirà un libro. «E' la ricostruzione tecnica senza dietrologie — anticipa —. La mia idea? Che sia stata una 'quasi collisione'. Di certo il Dc 9 non è stato abbattuto da un missile o da una bomba. Questa è l'unica certezza. Io spiego il disastro con un fenomeno di 'interferenza', insomma con un altro aereo che è passato molto vicino al jet dell'Itavia, che è entrato nella sua scia. Mi fermo qui, il resto spetta alla politica».

TAPPE

Nei prossimi giorni i duemila frammenti dell'aereo verranno trasportati nella sede definitiva di via Saliceto

che si coprono gli occhi, le mani sulla bocca per soffocare un grido. Immobili, pare che neanche respirino in questo caldo implacabile. L'elicottero dei pompieri sorvola il piazzale della caserma eppure lo strazio è più forte di tutto quel rumore. Lo strazio delle sorelle e delle figlie. Piangono i loro morti, i morti di Ustica, pietrificate davanti ai tir che trasportano l'aereo fatto a pezzi. Crollano e finalmente buttano fuori il dolore, come se quei resti fossero la tomba che non c'è, per tanti corpi mai più ritrovati. I resti che da domani — forse da mercoledì — saranno portati in via Saliceto, calati dal tetto di un capannone con una gru, nel futuro museo della memoria. Intanto restano qui, sorvegliati speciali. Il comandante provinciale dei vigili, Tolomeo Litterio, ripensa all'altro giorno, quando una ventenne gli ha chiesto: Ustica, cos'è? «Ecco, credo che questo museo serva soprattutto a loro, ai ragazzi», è pacato. Sono pezzi che pesano quintali — settanta quell'ala —, impacchettati con il cellophane, le assi di legno e la rete per fa-

da attorno, osserva un gruppetto di persone ferme sulla strada, oltre il cancello e dice: «Hai visto quanta gente fuori?». Sollevata, anche, perché l'aereo è tornato in tempo per l'anniversario «e bisogna ringraziare i tecnici, quelli dei pompieri e quelli del Comune. Sono stati straordinari». Pri-

ma aveva detto al microfono: «Oggi è il momento delle emozioni». Aveva definito il Dc 9 «meravigliosa opera d'arte spontanea». Era crollata, piangendo e ricacciando indietro le lacrime: «Adesso passa, vi assicuro che passa». Testarda, ancora: «Quest'aereo è partito intero ed è tornato in duemila pezzi. Un pezzo di verità lo abbiamo conquistato. Ora vogliamo sapere da chi è stato barbaramente spezzettato. Ce lo devono gli inglesi, gli americani e forse i libici». Ringrazia Cofferati e Walter Vitali, l'ex sindaco, oggi senatore Ds, «il primo a credere nell'idea di questo museo».

Ascoltano i familiari dei mor-

ti. Sono arrivati da tutta Italia. Per aspettare il convoglio si ritrovano in una sala con un grande video che riprende il viaggio da Pratica di Mare. Si

conoscono e si salutano un po' timidamente: «Ciao, voi siete quelli di Montegrotto, vero? Ah, ecco, mi pareva». C'è anche Carlo Casarosa, profes-

«Questi rottami sono una meravigliosa opera di arte spontanea. Temevamo che non potessero tornare in tempo per l'anniversario. Oggi abbiamo conquistato un pezzo di verità. Ora americani, inglesi e libici devono dirci che cosa accadde davvero»



Il ritorno del Dc9

Domani le celebrazioni per l'anniversario

«Rivedendo quegli oggetti personali viene la pelle d'oca»

LA STRAGE

Il 27 giugno 1980 il Dc9 dell'Itavia, in volo da Bologna a Palermo si inabissa a nord di Ustica. Ottantuno le vittime

L'INCHIESTA

Nel dicembre 2005, i generali dell'aeronautica Bartolucci e Ferri vengono assolti dall'accusa di alto tradimento

IL VIAGGIO

Impacchettato sui tir dei vigili del fuoco il convoglio di 14 mezzi è partito nella notte dall'aeroporto di Pratica di Mare

L'ARRIVO

In marcia lungo l'Autostrada del Sole, il convoglio ha raggiunto alle 11.30 la caserma dei vigili del fuoco

LE CERIMONIE

Alle 11.30 di ieri mattina i resti del Dc 9 Itavia arrivano trasportati da **cinque tir** nella caserma dei vigili del fuoco, **alla Dozza**. Il convoglio è **partito** alla mezzanotte di sabato da **Pratica di Mare**

I pezzi dell'aereo verranno **calati** dall'alto **con una gru**



I mezzi resteranno **parcheeggiati** nel retro **del piazzale**, sotto **vigilanza speciale**

Già domani ma più probabilmente mercoledì dovrebbe iniziare il «**trasloco**» verso la sede del museo, in **via Saliceto**

Domani la cerimonia in Comune per il 26° anniversario della strage.

Alle 11 in Sala Rossa **incontro** dell'associazione **parenti delle vittime** con il sindaco **Sergio Cofferati**

Ustica, il lungo viaggio del Dc 9

DARIA BONFIETTI

Un viaggio si conclude. Un aereo civile, il DC9 Itavia, è partito da Bologna e non è mai atterrato a Palermo: ora la sua carcassa, ripescata dal mare, ritorna a Bologna. Quanti significati simbolici, quanti dolori.

Ho sempre pensato che quel relitto, con tanti sforzi cercato in uno dei punti più profondi del mar Tirreno, poi con paziente lavoro recuperato e ricostruito minuziosamente, non potesse finire abbandonato in una discarica.

Attorno ad esso sarà realizzato un Museo della Memoria. Ma oggi davanti a questo viaggio che ha percorso lentamente l'Italia vale la pena soffermarsi sui tanti "viaggi" di questa vicenda.

È stato lungo quello dell'istruttoria giudiziaria, la più lunga della storia del Paese. Diciannove anni di lavori tormentati, tra mille traversie, certamente non casuali, con giudici che hanno cercato con diverso impegno, diversa volontà, diversa onestà intellettuale, con periti, alcuni dei quali addirittura cacciati per indegnità,

con documenti scomparsi, collaborazioni non prestate, testimoni falsi o reticenti, suicidi sospetti. Ma possiamo affermare che nel 1999 la sentenza-ordinanza del giudice Priore ci ha consegnato un importante squarcio di verità: «l'incidente al DC9 è occorso a seguito di azione militare di intercettamento, 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».

Certamente non è conclusa la vicenda processuale: proprio di recente il Governo ha dato mandato all'Avvocatura dello Stato di ricorrere presso la Cassazione contro la assoluzione per insufficienza di prove nei riguardi dei generali ai vertici dell'aeronautica militare al tempo della tragedia.

È una decisione importante in sé, perché nei fatti condivide il giudizio di inattendibilità della sentenza

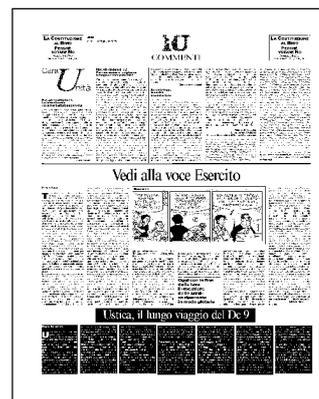
(per le modalità del processo e per l'inconsistenza delle motivazioni), e anche perché ci pare indicare un riaccendersi dell'interesse per la vicenda da parte del Governo. Ricordiamo che proprio per l'iniziativa del Governo Prodi Veltroni si ebbe la collaborazione della Nato che mise a disposizione degli inquirenti elementi importanti per la ricostruzione dello scenario in cielo attorno al DC9 Itavia. Oggi rimane il problema della scarsissima collaborazione di Stati amici ed alleati, dagli Usa alla Francia, alla Gran Bretagna alla Libia.

Invece non è forse neppure iniziato il viaggio dell'impegno e della responsabilità della politica, e del potere esecutivo in particolare. Era l'aprile del 1992 quando la Commissione Stragi, presieduta dal compianto senatore Gualtieri, all'unanimità, lanciò lo specifico invito «a chiedere conto dei comportamenti di quanti hanno così a lungo e così pertinacemente ostacolato la ricerca della verità». Non si ha notizia che l'invito sia stato raccolto: nulla è stato fatto, anzi sono arrivati ai vertici dell'Aeronautica militare

proprio quegli ufficiali i cui comportamenti erano stati espressamente segnalati dai giudici come di ostacolo alla verità. Le «carriere in riscossione» appunto, riscossione di demeriti però!

Certamente non deve finire il viaggio dell'impegno civile: in ogni modo la società ha fatto sentire il suo bisogno di sapere, la sua volontà di chiedere verità per Ustica, come per tanti, troppi, terribili episodi che hanno insanguinato il nostro Paese, nella consapevolezza che Ustica debba rimanere una grande questione di dignità nazionale. Un aereo civile è stato abbattuto, 81 cittadini innocenti hanno perso la vita, la nostra sovranità è stata sfregiata e nessuno ci ha dato spiegazioni.

Al termine di questo viaggio di ritorno, attorno al DC9, per iniziativa di Comune di Bologna, Provincia e Regione Emilia-Romagna, ministeri dei Beni culturali e della Giustizia, sorgerà il Museo della Memoria, una grande iniziativa-artistico-musale. Sarà certamente un luogo di ricordi, ma soprattutto un luogo per rivolgersi alla nostra coscienza di cittadini



26 ANNI DOPO

Ustica, il relitto del Dc9 da domani a Bologna

Domani tornerà a Bologna il relitto del Dc9 Itavia esploso in volo la sera del 27 giugno 1980 al largo di Ustica. L'arrivo della lunga colonna di mezzi pesanti che trasporteranno da Pratica di Mare a Bologna ciò che resta dell'aereo è previsto intorno alle 11.30, nella sede della direzione regionale Emilia-Romagna dei vigili del fuoco. Il relitto sarà accolto dai familiari delle 81 vittime.



USTICA Cerimonie per l'anniversario

Domattina il relitto del Dc9 accolto da una delegazione

Due eventi in memoria della strage

di **Luciana Cavina**

Un relitto che porta con sé 26 anni di depistaggi e la faticosa conquista di mezze verità: i resti dell'aereo Dc9 della strage di Ustica che costò la vita a 81 persone, arrivano a Bologna domattina nella caserma dei vigili del fuoco di via Aposazza, due giorni prima del 26esimo anniversario che si celebra, con un incontro e due spettacoli, sotto l'eloquente titolo 'E' sempre giovane la memoria'. L'arrivo dei rottami, (che saranno in seguito ricomposti nel Museo della memoria di via Saliceto) verrà salutato dal sindaco Sergio Cofferati, ed è già un evento di per sé, una risul-

tato delle battaglie portate avanti dall'Associazione dei parenti delle vittime presieduta dalla ex senatrice Daria Bonfietti con le istituzioni locali. «Il caso Ustica — ribadisce la Bonfietti — è ormai politico: sappiamo che è stato un atto di guerra non dichiarato sui nostri cieli, ma non sappiamo chi sono i responsabili», e chiede che anche per questa strage vengano riconosciuti i risarcimenti dovuti alle vittime previsti dalle legge 206. «Il caso Ustica — va giù duro l'ex magistrato Libero Mancuso, assessore agli affari istituzionali — è un atto di terrorismo, seppur rivolto altrove. Ne sono convinto: per come si sono svolti i proces-

si, nel silenzio dei testimoni e delle autorità militari. L'immediatamente successiva strage alla stazione del 2 agosto è poi servita per nascondere quella di Ustica. La catena di informazione che doveva portare alla verità — aggiunge

— non può essersi interrotta senza aver coinvolto il livello politico». Martedì 27, dunque, l'anniversario sarà ricordato anche nel segno di queste rivendicazioni. Primo appuntamento, alle 11 nella Sala rossa di Palazzo d'Accursio dove è previsto l'incontro con i parenti delle vittime, Cofferati, e rappresentanti di Provincia e Regione. La giornata si conclude alle 21 nel

chostro dell'Arena del Sole dove vanno in scena due spettacoli premiati nell'ambito del Premio Ustica per il teatro 2005. Il primo è 'Quattro', opera di due giovani autori napoletani che raccontano le diverse facce di Napoli partendo dall'assassinio della quattordicenne Annalisa Durante, vittima innocente di una sparatoria tra camorristi. L'altro 'A noce', vede in scena Barbara Apuzzo, portatrice grave di handicap fisico e linguistico, capace di una straordinaria comunicativa tra ironia e dramma. Infine, l'intero percorso del relitto, da Pratica di Mare a Bologna attraverso un convoglio di una decina di mezzi pesanti, sarà seguito in diretta dalla trasmissione radiofonica Caterpillar di Rai Radio 2.



Ustica è di nuovo all'anno zero, ma di anni ne sono passati 26

Un'inchiesta di Giovanni Minoli ripercorre le tappe di quello che è considerato uno dei più impenetrabili «misteri d'Italia». Dai silenzi di Andreotti ai testimoni spesso inascoltati. E oggi sono le vittime a passare per dietrologi e complottisti

di **Marco Cicala**

ROMA. Non c'è trucco non c'è inganno. Né depistaggio, né falsificazione, né congiura del silenzio. A sentire Giulio Andreotti, la strage di Ustica è un tracciato radar completamente bianco. I generali? Non c'entrano. E non solo perché, il 15 dicembre scorso, gli ultimi due imputati, Lamberto Bartolucci e Franco Ferri, sono stati assolti in appello dall'accusa di alto tradimento. Ma anche perché sarebbe incredibile, sostiene il senatore, «che ci fosse un segreto coltivato in maniera così impermeabile dentro le forze armate, dal capo di Stato Maggiore, fino al radarista».

L'ipotesi che dietro la tra-

gedia ci sia un tentativo di attentato a Gheddafi? Poco attendibile. Il leader libico ne ha parlato più volte pubblicamente. Ma ad Andreotti, *de visu*, non l'avrebbe mai detto. «Evidentemente per lui stesso non era una convinzione così forte, perché se no penso che me lo avrebbe detto: mi ha parlato di cose anche meno importanti» dice il senatore a vita davanti alle telecamere di *La storia siamo noi*, il programma di Giovanni Minoli che, martedì 27 giugno alle 22.50 su RaiDue, ricostruirà la tragedia del volo Itavia a ventisei anni dai fatti. Parlano, tra gli altri, i periti di parte civile e della difesa, il giudice istruttore Rosario Priore (che nel '99 rinviò a giudizio settanta tra generali ed ufficiali dell'aeronautica

militare), il capo dei servizi informazione dell'Aeronautica Zeno Tascio, il giornalista Andrea Purgatori, e alcuni dei familiari delle 81 persone che morirono sul Dc9.

È uno dei tanti crudeli paradossi del mistero di Ustica che siano ormai i parenti delle vittime, i magistrati, i giornalisti d'inchiesta a rischiare di passare per architetti d'un vasto complotto accusatorio. In mancanza di colpevoli, di una verità giudiziaria, si arriva a un controsenso: l'assenza di certezze pesa molto di più della montagna degli indizi. Delle molteplici e inquietanti segnalazioni radar, delle vistose bugie dei militari italiani, francesi, americani, dei «no com-

ment», degli omissis, dei «non ricordo», dei suicidi sospetti...

Daria Bonfietti, sorella di una vittima, dice a un certo

punto: «Credo che la magistratura abbia esaurito il suo compito e che ormai il problema si debba spostare a livello politico».

A intercalare il racconto di Ustica: la verità negata (autori Giulia Foschini e Marco Melega) ci sono le immagini della carcassa del Dc9. I rottami dell'aereo ripescati (non senza polemiche) al largo di Ustica erano conservati nella base militare di Pratica di Mare, vicino Roma.

A fine maggio si è deciso di trasferirli a Bologna (da dove partì il volo) in un «Museo della memoria». Piccola, testarda testimonianza contro la grande ■

L'AEREO Da Pratica di Mare in Autosole con 14 mezzi dei vigili del fuoco

Ustica: il Dc9 arriva domenica

Un convoglio trasporta la storia

Arriverà domenica, forse entro mezzogiorno, quel che rimane del Dc9 Itavia precipitato il 27 giugno 1980 al largo di Ustica. Nell'hangar dell'aeronautica militare di Pratica di Mare i tecnici del Comune di Bologna, coordinati dall'ingegner Raffaella Bruni, hanno catalogato ogni parte prima di avvolgere tutto con un materiale protettivo dentro scatoloni di cartone. Ci sono ancora i giubbotti salvagente. «E' stato un lavoro molto delicato — spiega Raffaella Bruni —: prima la lunga permanenza nei fondali marini, poi l'esposizione all'aria senza rimuovere il sale dai rottami hanno deteriorato sensibilmente quel che rimane dell'aereo. Adesso aspettiamo solo domenica, quando la lunga colonna dei vigili del fuoco arriverà alla caserma dei vigili del fuoco della Dozza. E poi inizierà un'altra fase delicata. I tecnici

e gli specialisti diranno come riassemblare i rottami che in molti punti sono molto compromessi, prima di mettere l'aereo definitivamente nell'area museale alla Zucca: c'è una lamiera di 4 metri per 3, il singolo pezzo più grande, a parte il troncone d'ala e il timone, che torneranno a Bologna. Comunque — dice la Bruni — dopo decine di viaggi a Pratica di Mare, finalmente siamo in dirittura d'arrivo». Ubaldo Salomoni (Fi) è convinto che «la liturgia dei bei discorsi e delle cerimonie pompose per ricordare chi ha perso la vita ingiustamente sia da rivedere profondamente». Per Salomoni, il fatto che il relitto rientri in occasione del 26° anniversario della strage «rappresenta l'ennesimo esempio di uno sfruttamento degli anniversari delle stragi, che con puntualità si risolvono in polemiche pretestuose e ben poco

rispettose dei morti». All'alba di domenica prossima una carovana composta da 14 mezzi dei vigili del fuoco della capitale con 50 uomini comandati dall'ingegner Gregorio Agresta si muoverà con questo pezzo di storia diretto a Bologna, scortato dalla polizia stradale e con il supporto di Autostrade. Qui sarà accolto da una delegazione di autorità cittadine e dello Stato e dai famigliari delle vittime. «Abbiamo lavorato una ventina di giorni, anche con i colleghi di Bologna — spiegano dalla direzione nazionale dei vigili del fuoco — perchè i rottami sono molto degradati. Sarà un trasporto eccezionale non solo per il valore storico, ma anche perchè almeno due parti sono di dimensioni inusuali: l'ala sinistra è spezzata in due parti, quella più vicina alla fusoliera con ancora il car-

rello attaccato è lunga 9 metri e larga 4,60. L'altra ala è completamente in frantumi. Così abbiamo deciso di impiegare un semirimorchio a pianale ribassato dove collocheremo la parte di ala inclinata, praticamente ancorata al pianale stesso, per poter passare sotto i ponti e le gallerie. Poi — continua il dirigente dei vigili del fuoco — c'è la coda, un unico grande pezzo con un'aletta del timone di profondità spezzata, alta sui quattro metri e mezzo. Le lamiere si sono sfaldate: dopo anni sotto il mare sono state tenute assieme da un reticolato metallico che sua volta è arrugginito e spezzato in alcuni punti». Problemi anche per rimontare quel che resta dei motori. Quello destro è ridotto molto male. Oggi è in programma un incontro tecnico per superare gli ultimi problemi del viaggio di questa pagina di storia.

Marco Tavasani

DELEGAZIONE

Ad accogliere i resti dell'aereo una delegazione composta da autorità cittadine e dello Stato e famigliari delle vittime

26 ANNI DI MISTERI

➤ **27 luglio 1980:** il Dc9 Itavia Bologna-Palermo esplose in volo all'altezza di Ustica. Le vittime sono 81

➤ **Aprile 1982:** la commissione d'inchiesta sposa la tesi dell'esplosione. Missile o bomba.

➤ **Marzo 1989:** la commissione d'inchiesta conclude «L'incidente è stato causato da un missile»

➤ **Inverno 1991-92:** settanta ufficiali dell'Aeronautica militare incriminati per depistaggio e distruzione di prove

➤ **Aprile 2004:** i generali Lamberto Bartolucci e Franco Ferri prosciolti per prescrizione dal reato di alto tradimento. I due presentano ricorso. Assolti anche in appello.

➤ **Giugno 2006:** il governo ricorre in Cassazione contro l'assoluzione dei generali Bartolucci e Ferri

ASSEMBLAGGIO

Il jet sarà 'parcheggiato' alla caserma di via Aposazza. Solo in seguito sarà rimontato al futuro Museo della memoria

DA PRATICA DI MARE A BOLOGNA



PARTENZA Fra le 20 e la mezzanotte di sabato 24 giugno il relitto parte dall'aeroporto di Pratica di Mare

CONVOGLIO 14 automezzi dei Vigili del fuoco scortati dalla Polizia stradale percorreranno l'Autosole. Il timone di coda e le ali sono alte 4 metri e mezzo: vengono caricati su mezzi scoperti, di dimensioni eccezionali. Mai fatto prima un trasporto di queste dimensioni.

DISTANZA 350 chilometri da percorrere: serviranno almeno 12 ore. Si cercherà di non chiudere l'Autostrada del sole ma i disagi saranno notevoli.

ARRIVO Il convoglio dovrebbe arrivare in città fra le 8 e le 12 di domenica 25 giugno.

SOSTA Il relitto sarà parcheggiato alla caserma dei vigili del fuoco di via Aposazza.

MUSEO Sarà poi rimontato al Museo della Memoria di via Saliceto.

I NUMERI

- 2.000 I PEZZI DEL DC9 ITAVIA RECUPERATI IN MARE
- PESA 15 TONNELLATE ED È LUNGO QUASI 32 METRI
- LA CODA RECUPERATA È ALTA 4,5 METRI



CASSAZIONE Bocciato il «no» della Corte d'appello agli indennizzi

Ustica, va rifatto il processo sulla lentezza dei tribunali

ROMA ■ Nel mare di atti e procedimenti in cui si è trasformato il versante giudiziario della strage di Ustica (27 giugno 1980), non riesce a trovare un epilogo nemmeno la partita dei risarcimenti per l'eccessiva lentezza della giustizia. Sulla questione si era già pronunciata la corte d'appello di Perugia, il 19 maggio del 2003, rigettando le rivendicazioni di 66 parenti ed eredi delle 81 vittime: 500 milioni di lire a testa l'indennizzo richiesto. Ora, però, minima rivincita, la Cassazione dice che il processo civile per l'equa ripara-

LA SENTENZA

“ Inadeguata si palesa poi l'altra affermazione della corte d'appello, alla stregua della quale l'eccessiva durata del processo in questione dovrebbe essere comunque imputata, non già al cattivo funzionamento del sistema giudiziario, ma a condotte «ostruzionistiche» (...) di militari, servizi segreti, gestori di aeroporti e porti», tese a ostacolare lo svolgimento delle indagini, e delle quali il ministero della Giustizia non potrebbe essere in alcun modo chiamato a rispondere. (...) l'articolo 2, comma 2, della legge n. 89 del 2001, nel prevedere che, nella valutazione della ragionevole durata del processo, debba tenersi conto del comportamento di ogni «altra autorità chiamata a concorrervi o a comunque contribuire alla sua definizione», mira a rendere rilevanti, ai fini del riconoscimento del diritto all'equa ripara-

Cassazione, sentenza 12658, 30 maggio 2006 ”

zione, prevista dalla legge Pinto (89/2001), va rifatto. Con la sentenza 12858, depositata il 30 maggio (di prossima pubblicazione su «Guida al diritto»), la I sezione civile della Suprema corte ha respinto la questione alla stessa corte d'appello umbra. A decidere dovrà però essere un collegio diverso e, soprattutto, dovrà seguire gli indirizzi dettati da giudici di legittimità.

La Cassazione ha, infatti, accolto tre dei cinque motivi di ricorso presentati dalle parti civili il 17 dicembre del 2001 (l'Avvocatura dello Stato aveva chiesto di respingerli tutti). Nella sua pronuncia, la corte d'appello di

Perugia aveva rifiutato l'indennizzo, tra l'altro, perché non aveva ritenuto responsabilità del sistema giudiziario l'eccessiva durata dei numerosi processi nati dalla tragedia del Dc9 Itavia. La colpa della lentezza che ha appesantito indagini e processi sarebbe, invece, da ricercare nelle «condotte ostruzionistiche» messe in atto da «militari, servizi segreti, gestori di aeroporti e porti, tese a ostacolare lo svolgimento delle indagini, e delle quali il ministero della Giustizia non po-

trebbe essere in alcun modo chiamato a rispondere». Insomma, non sono responsabilità dello Stato le lungaggini causate da eventuali depistaggi o inerzie di uomini e apparati dello Stato.

La Cassazione, però, smonta questa argomentazione. Proprio la legge Pinto, sostiene la sentenza, prevede che nella valutazione della ragionevole durata del processo si deve tenere conto del comportamento di «ogni altra autorità», oltre a quelle giudiziarie, chiamata a collaborare allo svi-

luppo del procedimento. E nel giudizio sull'equa ripara-

zione non ha nessuna importanza stabilire nemmeno se i comportamenti dei funzionari siano stati colposi o dolosi (circostanza che semmai andrà valutata ai fini disciplinari e penali). La corte d'appello di Perugia aveva, poi, anche rimproverato alle parti civili di non aver dimostrato il danno subito a causa delle lentezze della macchina giudiziaria. Anche in questo caso è arrivata la censura della Cassazione, seguendo l'orientamento consolidato delle Sezioni unite e della Corte europea dei diritti dell'uomo. Il danno morale (non patrimoniale) va considerato «una conseguenza normale», anche se «non automatica e necessaria», della violazione del diritto a una giustizia in tempi ragionevoli, «a causa dei disagi di ordine psicologico» che ne segue.

Una volta constatata la violazione, il giudice deve pertanto considerare esistente la prova del pregiudizio a questa legato (a meno che non sia stato lo stesso ricorrente ad aver causato l'irragionevole allungamento del processo, rallentato per inseguire propri interessi).

GIANLUCA DI DONFRANCESCO



«Ustica, lo Stato risarcisca i genitori di una vittima»

Dopo 26 anni la sentenza del Tribunale di Palermo: alla famiglia di Rita Guzzo 123mila euro

■ di **Beatrice Montini** / Roma

DOPO QUASI 26 ANNI i familiari di una delle vittime della strage di Ustica saranno risarciti dallo Stato. Lo ha deciso il tribunale di Palermo a favore della famiglia

Guzzo, la cui figlia Rita morì il 27 giugno 1980 sul Dc9 dell'Itavia Bologna-Palermo precipitato nel mare a largo dell'isola siciliana. Dovrà essere il ministero alle Infrastrutture e ai trasporti a pagare, secondo quanto scrive il Giornale di Sicilia. Si tratta di un risarcimento di 123mila euro più altri 8.500 euro di spese legali, come ha stabilito il giudice onorario, Giovanni Inzerillo, di cui 83mila ai genitori Giuseppe Guzzo e alla moglie Iolanda Pillitteri, e 20mila euro a ciascuno dei due figli.

Le motivazioni della sentenza non sono ancora note, ma l'avvocato della famiglia, Pietro Norrito, aveva sostenuto la responsabilità di esponenti dello Stato e delle istituzioni in quel che accadde al largo di Ustica sul Dc9 dell'Itavia diretto a Palermo. La sentenza potrebbe costituire un precedente anche per

le altre 80 vittime della strage di Ustica. Ma viene anche dopo l'impugnazione da parte del governo in Cassazione della sentenza di appello che ha visto prosciolti i generali condannati in primo grado per depistaggi. I generali Lamberto Bartolucci e Franco Ferri, all'epoca capo e vice capo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare, erano già stati inquisiti e poi assolti dall'accusa di alto tradimento. La sentenza di risarcimento arriva a pochi giorni dalla decisione della Procura generale e dell'Avvocatura dello Stato di ricorrere contro la sentenza che ha prosciolti i generali anche dal reato di inquinamento delle prove. Uno dei primi atti del nuovo esecutivo è stato di dare mandato all'Avvocatura dello Stato, costituita quale parte civile, a proporre ricorso per Cassazione avverso la sentenza della Corte d'Appello di Roma, 6 aprile 2006, «relativa alle imputazioni connesse al disastro aereo di Ustica».

«Il governo - si legge nel comunicato uscito due giorni fa da Palazzo Chigi - nel ribadire la piena fiducia nell'operato dell'Aeronautica militare ha inteso in questo modo sollecitare, anche a garanzia degli stessi interessati, una piena e definitiva

pronuncia della Cassazione in ordine all'assoluta estraneità ai fatti dei soggetti coinvolti e alla corretta interpretazione del nuovo testo delle norme penali poste a tutela dello Stato e delle sue Istituzioni introdotto dalla legge n. 85/2006». Di cosa si tratta? La legge a cui si fa riferimento entra nel merito della storia giudiziaria del caso Ustica.

L'accusa nel processo addebitava ai generali la responsabilità per una serie di omissioni sui risultati dell'analisi di un tracciato radar e di una nota in cui si parlava del possibile coinvolgimento di altri Paesi nel disastro. I generali Lamberto Bartolucci e Franco Ferri erano stati invece assolti dall'accusa di alto tradimento in relazione a presunti depistaggi delle indagini relative al disastro di Ustica. L'accusa sosteneva che Bartolucci e Ferro omisero di comunicare al governo informazioni sul disastro aereo di Ustica, e per questo avrebbero tradito. Nella sentenza i due ufficiali vengono assolti con la formula «il fatto non sussiste». La Procura Generale nel ricorso sostiene che questa formula deve essere sostituita con un'altra: «Il fatto contestato non è più previsto dalla legge come reato». La leg-

ge è, appunto, quella cui fa riferimento Palazzo Chigi - la n.85/2006 - entrata in vigore nel periodo compreso tra la lettura del dispositivo della sentenza di secondo grado - emessa il 15 dicembre dell'anno scorso - e la pubblicazione delle sue motivazioni. In essa si sostiene, tra l'altro, che l'attentato alla Costituzione si configura soltanto compiendo atti violenti.

Dunque in un certo senso la legge si ataglia alle accuse rivolte dalla magistratura ai due generali dell'Aeronautica. Inoltre, l'utilizzo della diversa formula richiesta nel ricorso della Procura Generale potrebbe rivelarsi un grimaldello giudiziario per riaprire in qualche modo il processo. Bartolucci e Ferro erano gli unici imputati davanti alla Corte di Assise di Appello. In primo grado, il 30 aprile 2004, la terza Corte d'Assise di Roma assolse Bartolucci e Ferri, imputati in quel processo insieme a Zeno Tascio e Corrado Melillo - anch'essi assolti - per i presunti depistaggi. Ma per un capo di imputazione nei confronti dei due generali capi di Stato Maggiore, riguardante l'informazione alle autorità politiche della presenza di altri aerei la sera dell'incidente, fu considerata la prescrizione.



La lunga strada di Ustica

DARIA BONFIETTI

Non poteva finire così: la vicenda giudiziaria legata alla tragedia di Ustica non poteva finire dopo un processo d'appello svogliato e frettoloso e con una sentenza motivata nella più assoluta banalità. Questa è la mia prima reazione, molto spontanea, dopo l'annuncio del ricorso contro le conclusioni della prima corte d'assise d'appello di Roma presentato dalla Procura Generale e dalla Avvocatura dello Stato a nome del Governo. Si era trattato di un'assoluzione per insufficienza di prove al posto di una assoluzione per prescrizione: quindi parliamo di un «poco» che però ha molto significato storico-politico.

Nel primo processo, in Corte d'Assise, l'intera vicenda Ustica era stata esaminata per oltre tre anni, erano stati sentiti e messi a confronto tra loro testi e periti, si era delineato un quadro complessivo che aveva messo in luce, negli avvenimenti immediatamente successivi la caduta del Dc9, le «mancanze» degli apparati militari, la volontà di condizionare le in-

dagini, di ostacolare il raggiungimento della verità ed erano scaturite indicazioni per leggere gli avvenimenti successivi, anch'essi caratterizzati, non casualmente, da omissioni, depistaggi, soppressioni di documenti.

In secondo grado abbiamo invece avuto un processo affrettato, senza audizione di testi, neppure quelli indicati a sostegno delle proprie tesi dalla difesa, e dal quale era bandito, per precisa indicazione, ogni riferimento alla vicenda Ustica. Tutto doveva ruotare sui soli due episodi espressamente indicati come evidenza di reato. Da qui mi è sempre venuto l'inquietante dubbio sul grado di effettivo approfondimento della materia soprattutto da parte dei giudici popolari innanzitutto, ma anche degli stessi giudici togati.

Poi la lettura delle motivazioni della sentenza mi ha in seguito colpito per il particolare spazio, irrispettamente dedicato al tentativo di rintuzzare le critiche che la lettura del dispositivo aveva nell'immediato sollevato. Più che motivare si è polemicizzato e cercato di giustificare.

Mi è parso emergere la scelta dell'attacco perfino offensivo verso i colleghi del precedente collegio e, in generale, della chiacchiera da Bar Sport «l'è tutto sbagliato». Si criticano pesantemente e indistintamente tutti quelli che di Ustica si sono occupati negli anni, dagli inquirenti ai giudici, ai periti, ai Governi che si sono succeduti, colpevoli di non essersi interessati di chiedere informazioni agli altri Stati (che poi, si sostiene, se davvero responsabili ovviamente avrebbero mentito nelle risposte).

Quello che invece manca è una chiara e coerente lettura proprio dei fatti oggetto nello specifico del giudizio, di cui non pare intendersi pienamente la portata e che non si sanno correttamente interpretare, lasciando molto spazio al dubbio di una non totale padronanza della materia. Significativo, al riguardo, è il distinguere tra radar militari e radar civili, ignorando che all'epoca dei fatti si avevano solo radar militari.

Ma, al di là di ogni mia considerazione, l'assoluzione per insufficienza di prove è l'ammissione della incapacità di chiudere

il cerchio; e va rilevato che proprio non si mettono a fuoco passaggi sui quali la difesa aveva indicato la necessità di sentire testi. Quasi che a qualcuno abbia preso la mano la velleità - in qualche passaggio accennata - di interpretare il pensiero degli imputati meglio addirittura dei rispettivi difensori.

Il tutto in un testo dove sono ampiamente sovrabbondanti le parti di citazione rispetto a quelle di scrittura ed elaborazione diretta, che non può non richiamare alla mente gli elaborati di quegli studenti che non hanno particolare sapere e che rimediano allungando il testo con copiose citazioni. È importante che anche Procura Generale e Governo abbiano avvertito la necessità di cancellare queste pagine.

Ma è soprattutto importante che Procura Generale e Governo abbiano mostrato di avere ancora a cuore la ricerca della completa verità sulla tragedia di Ustica. Rimangono per loro, lo credo fermamente, ancora tante strade da percorrere, partendo dalla consapevolezza che viene dalla sentenza ordinanza del giudice Priore: un aereo civile è stato abbattuto e nessuno ha dato spiegazioni.



L'INTERVISTA

«Ustica, ora può crollare il muro di gomma»

**Purgatori, autore d'inchieste sulla strage
«Storia riaperta dal ricorso del governo»**

DANIELA LIMONCELLI

«Perché questa verità era così inconfessabile da richiedere silenzio, omertà, occultamento delle prove? C'era la guerra quella notte del 27 giugno 1980: c'erano 69 adulti e 12 bambini che tornavano a casa...». Forse, ora, potrà avere qualche risposta quel giornalista, ispirato ad Andrea Purgatori, de «Il muro di gomma» di Marco Risi. Purgatori curò la sceneggiatura del film sulla strage di Ustica, ha scritto una spy story («A un passo dalla guerra»): da 26 anni indaga dentro e dietro i silenzi di quel giorno tentando di svelare la verità.

Purgatori, il governo è ricorso in Cassazione contro la sentenza d'appello che ha assolto gli ex generali dell'Aeronautica, Bartolucci e Ferri, dall'accusa di alto tradimento in relazione a presunti depistaggi delle indagini sul disastro di Ustica.

«Dopo la grazia a Bompressi, è un atto rivoluzionario, un'assunzione di responsabilità. La magistratura sul piano dell'inchiesta ha fatto l'impossibile. Per andare fino in fondo - si è sempre detto - ci vuole una seria volontà politica. Eccola: il governo dà mandato all'avvocatura dello Stato di ricorrere in Cassazione e formalizza così la contraddizione presente nei due processi, quello di primo grado e di

appello. Le sentenze, infatti, da una parte confermano che il Dc9 si è trovato al centro di uno "scenario di guerra aerea" - e, quindi, che è stato commesso il reato - dall'altra assolvono i responsabili dell'Aeronautica militare cui spetta il compito di garantire la sicurezza dello spazio aereo italiano».

Sapremo finalmente la verità?

«Certo si può riaprire il processo. Dobbiamo sapere cosa è accaduto quella notte, in tempo di pace, quasi sulla verticale del Golfo di Napoli. Lo "scenario di guerra" prefigurato nelle sentenze non è fantapolitica: è stato ricostruito tecnicamente dagli specialisti della Nato che interpretarono i dati radar per i magistrati».

L'ipotesi?

«Tra le altre, che ci fossero uno o più Mig libici che volavano nel nostro spazio aereo senza farsi riconoscere e che uno di questi si fosse nascosto nell'ombra radar del Dc9. L'evento va contestualizzato in quel periodo. All'epoca c'era la guerra fredda, la Libia era il nemico numero uno degli Usa e aveva un conto aperto con la Francia».

Non c'è più quel «Muro di gomma»?

«Si può ben sperare. Quando Prodi fu premier nel '96 spinse gli esperti della Nato a collaborare con i magistrati, oggi tra i primi atti del suo governo c'è il ricorso in Cassazione contro la sentenza su Ustica. Sembra orientato a riprendere i fili di qualcosa che sentiva di aver lasciato incompiuta».

Bombe davanti alla scuola dei carabinieri
Cento, due treni esplosivi nella base di...
5 x 1000
AL RICERCA SCIENTIFICA
972 987 00 150
972 987 00 150

Daria Bonfietti: si riapre politicamente un mistero d'Italia. I sostenitori dell'Arma azzurra: un atto dovuto

Ustica, lo Stato va in Cassazione

Ricorso sulla sentenza che assolse i generali dell'Aeronautica

GIOVANNI MARIA BELLU

ROMA—Il governo ha deciso di ricorrere contro l'assoluzione dei generali del "caso Ustica" dall'accusa di attentato a organi costituzionali e alto tradimento. Nell'annunciarlo, la presidenza del Consiglio dei ministri ribadisce "la piena fiducia nell'operato dell'Aeronautica militare" e, contemporaneamente, sottolinea la necessità di arrivare alla "corretta interpretazione" delle modifiche a una serie di norme penali sui reati di opinione introdotte all'inizio dell'anno dal governo Berlusconi.

Parrebbe un atto dovuto — come hanno subito sottoli-

neato i sostenitori dell'estraneità dell'Aeronautica militare — in realtà è la riapertura politica del più celebre tra i cosiddetti misteri d'Italia. E' questo il parere di Daria Bonfietti, presidente dell'associazione dei parenti delle 81 vittime: definisce "vergognosa" la sentenza dello scorso 15 dicembre (pubblicata il 6 aprile) e, ancor di più, il fatto che poco dopo il governo Berlusconi abbia modificato il reato di attentato contro organi costituzionali in modo tale da renderlo di fatto inapplicabile alla tragedia del Dc9.

Un problema avvertito anche dalla pubblica accusa. Un mese fa, nel suo ricorso contro la sentenza di assoluzione, la procura generale di Roma ha chiesto la modifica della formula adottata: non più "perché il fatto non sussiste" ma "perché il fatto non è più previsto dalla legge come reato". Richiesta che ha, compatibilmente col linguaggio criptico degli atti giudiziari, un certo sapore polemico.

A ricorrere per Cassazione sarà naturalmente l'avvocatura dello Stato, alla quale ieri il governo Prodi ha conferito l'incarico. I sostenitori della tesi dell'atto dovuto — in particolare il generale dell'Aeronautica Enrico Pinto, coordinatore del "Comitato studi per Ustica" — fanno notare che l'avvocatura dello Stato è stata presente in tutti i gradi di giudizio e che dunque "c'era da aspettarsi che avrebbe anche ricorso in Cassazione". Non era affatto scontato, però, che il governo annunciasse la decisione con una nota ufficiale e che, dopo aver naturalmente chiarito che questo va anche "a garanzia degli stessi interessati", sottolineasse la necessità di una "corretta interpretazione" delle nuove norme introdotte dal governo Berlusconi.

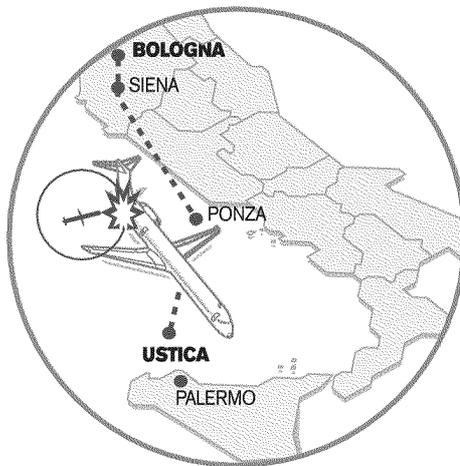
I due generali (Lamberto Bartolucci, ex capo di Stato maggiore dell'Aeronautica, e il suo vice Franco Ferri) erano accusati di aver dato alle autorità politiche informazioni depistanti sulle cause della strage, in particolare riguardo la presenza nel cielo di Ustica di altri aerei.

In parole povere, di aver nascosto lo scenario di guerra all'interno del quale avvenne la tragedia. Nel processo di primo grado furono ritenuti responsabili di questi comportamenti e, infatti, non furono assolti ma beneficiarono della prescrizione del reato. Quella sentenza fu interpretata come una condanna. E come tale fu vissuta dall'Aeronautica.

Si può comprendere dunque la soddisfazione con cui i generali salutarono l'assoluzione in appello. Assoluzione, un mese dopo, blindata dalla modifica della norma. Adesso, perché il reato di attentato si consumi, non basta impedire (anche attraverso una omessa informazione) a un organo costituzionale di esercitare il proprio mandato. Ma bisogna farlo

"con violenza". Ed è molto difficile individuare, nelle bugie dei generali sul caso Ustica, comportamenti di tipo violento, almeno nel senso che comunemente viene attribuito al termine. Questo è il rebus che il nuovo governo chiede alla Cassazione di risolvere.

Il governo: fiducia nei militari, ma serve una corretta interpretazione delle nuove norme



LA TRAGEDIA DI USTICA

Il 27 giugno del 1980 un aereo Itavia in volo tra Bologna e Palermo precipita all'altezza di Ustica. L'accusa è che sia stato colpito da un missile, e che l'incidente sia stato "coperto" dai vertici dell'Aeronautica

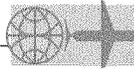


IL RICORSO
Conferito da Prodi
all'Avvocatura
l'incarico di
presentare il ricorso



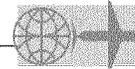
LA TRAGEDIA

27 giugno 1980: alle 20,59 il Dc9 Itavia Bologna-Palermo scompare. I morti sono 81. La prima ipotesi è di cedimento strutturale. Da allora molte altre ipotesi, misteri, e poche certezze



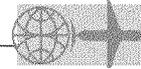
I DEPISTAGGI

30 aprile 2004: la terza corte d'assise di Roma assolve i generali dell'aeronautica Lamberto Bartolucci, Franco Ferri, Zenò Tascio e Corrado Mellillo per i presunti depistaggi



L'APPELLO

15 dicembre 2005: la prima corte di assise d'appello di Roma assolve, perché il fatto non sussiste, i generali Lamberto Bartolucci e Franco Ferri, accusati dei presunti depistaggi



IL RICORSO

Ieri, l'annuncio: il governo decide di dare mandato all'Avvocatura dello Stato, costituita quale parte civile, per il ricorso in Cassazione contro la sentenza della corte d'appello di Roma

LE TAPPE

DOPO L'ASSOLUZIONE IN APPELLO DEI DUE GENERALI

Per la strage di Ustica il governo ricorre in Cassazione

Dopo 26 anni di inchieste e un fiume di polemiche e bugie, il Governo prende una posizione importante in uno dei «misteri italiani», il disastro di Ustica. Una delle più intricate e complesse vicende nazionali, una strage che è stata addirittura collegata a quella di Bologna, all'incidente delle frecce tricolori a Ramstein e a numerosi e misteriosi incidenti stradali e suicidi.

Il governo è intervenuto con un breve comunicato che annuncia il ricorso in Cassazione: «Abbiamo deciso di dare mandato all'Avvocatura dello Stato, costituita quale parte civile, a proporre ricorso per Cassazione avverso la sentenza della Corte d'Appello di Roma, 6 aprile 2006, relativa alle imputazioni connesse al disastro aereo di Ustica». La sentenza alla quale fa riferimento la nota del governo

è stata emessa dalla Corte d'Appello di Roma il 15 dicembre 2005 e pubblicata il 6 aprile 2006. Ha stabilito l'assoluzione dei generali dell'Aeronautica Lamberto Bartolucci e Franco Ferri dall'accusa di alto tradimento, in relazione a depistaggi delle indagini relative al disastro di Ustica, il 27 giugno 1980. «L'Avvocatura dello Stato è sempre stata presente in questi anni in tutte le fasi del processo. È giusto che continui a esserlo ora che i pm ricorrono in Cassazione contro questa sentenza vergognosa», dice Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione familiari vittime della strage di Ustica. «Purtroppo - rileva Bonfietti - non esiste più il reato di alto tradimento. È comunque giusto che lo Stato continui a essere presente anche in un'eventuale nuova fase processuale». [r. ita.]



Ustica, il governo in Cassazione contro l'assoluzione dei generali

di VALENTINA ERRANTE

ROMA - Dopo il ricorso della procura generale di Roma, arriva anche la presidenza del Consiglio dei ministri. Davanti alla Corte di Cassazione il governo si costituirà parte civile per discutere ancora del depistaggio delle indagini sul disastro di Ustica.

La comunicazione ufficiale è arrivata ieri. Una nota per comunicare che è stato dato mandato all'avvocatura di Stato di presentare ricorso davanti ai giudici di piazza Cavour. Nel dicembre 2005, la Corte d'assise d'appello di Roma ha assolto gli ufficiali dell'Aeronautica militare Lamberto Bartolucci e Franco Ferri dall'accusa di avere ostacolato le indagini sulla tragedia costata la vita a 81

persone. Il processo per la strage del giugno '80 sul volo Itavia Bologna-Palermo, non è mai stato celebrato. Le scarse informazioni fornite all'autorità giudiziaria non lo hanno consentito. Mentre gli Usa non hanno mai risposto alle rogatorie del governo italiano.

E così, alla sbarra, dopo vent'anni, erano finiti solo quattro ufficiali dell'Aeronautica con l'accusa di alto tradimento: "omessa comunicazione al Governo di informazioni sul disastro aereo". In primo grado, su richiesta dei pm Ermínio Amelio e Maria Monteleone, Zeno Tascio e Corrado Milillo erano stati assolti. Mentre la Corte d'assise aveva dichiarato prescritti i reati per gli ufficiali più alti in grado, Lamberto Bartolucci e Franco Ferri. Per loro l'accusa chiedeva condanne a oltre sei anni di reclusione, tenuto conto dei condoni applicabili. Ma i giudici avevano riconosciuto so-

lo in parte le argomentazioni della procura. Sostenendo che i due imputati avessero «semplicemente turbato», e non impedito, le prerogative del Governo, un'ipotesi di "tradimento" meno grave rispetto a quella configurata dagli inquirenti. I reati così erano prescritti. I pm avevano impugnato la sentenza pronunciata nei confronti di Bartolucci e Ferri ed erano stati distaccati alla Procura generale per discutere il secondo grado del processo.

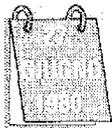
Ma questa volta i giudici della Corte d'assise d'appello non avevano ritenuto sufficienti le prove. Poi, però, nelle motivazioni della sentenza lo stesso collegio aveva precisato che per i due imputati si sarebbe trattato di «ostacolo alle indagini», condividendo le ragioni d'appello dei pm. E così Amelio e Monteleone circa venti giorni fa hanno presentato ri-

corso in Cassazione.

Adesso a fianco della procura ci sarà, come parte civile, anche la Presidenza del Consiglio dei ministri. «Il Governo, nel ribadire la piena fiducia nell'operato dell'Aeronautica militare - si legge nella nota - ha inteso in questo modo sollecitare, anche a garanzia degli stessi interessati, una piena e definitiva pronuncia della Cassazione in ordine all'assoluta estraneità ai fatti dei soggetti coinvolti e alla corretta interpretazione del nuovo testo delle norme penali poste a tutela dello Stato e delle sue Istituzioni». Alla base dei ricorsi presentati, prima dai pm e ora dal Governo, la richiesta che nella sentenza venga usata la formula che «il fatto contestato non è più previsto dalla legge come reato» rispetto a quella assolutoria «perché il fatto non sussiste», utilizzata nelle motivazioni della sentenza di secondo grado. A metà marzo, infatti, è stata approvata una legge in base alla quale l'attentato alla Costituzione si configura soltanto in caso di atti violenti.

Dopo il ricorso della Procura di Roma tocca alla presidenza del Consiglio





Le tappe della vicenda

Alle **20.59** il **Dc9 Itavia** Bologna-Palermo scompare. I **morti sono 81**. La prima ipotesi è di **cedimento strutturale**

18 LUG
1980

Trovati sulla **Sila** i resti di un **Mig 23 libico**

16 MAR
1989

I periti: è stato un **missile** lanciato da un aereo

1 SET
1999

Rinviati a giudizio i generali **Bartolucci, Tascio, Melillo e Ferri** per presunti depistaggi

16 MAR
1982

La relazione della **commissione d'inchiesta ministeriale** esclude il **cedimento strutturale**, ma conclude che non è possibile stabilire se è stato un **missile** o una **bomba**

23 LUG
1990

L'inchiesta è affidata al giudice **Rosario Priore** che nomina un altro collegio di periti

21 GEN
2000

Al largo di Gaeta viene ritrovato un pezzo di carlinga di un **caccia F-4 statunitense**

GEN
1984

Il giudice istruttore **Bucarelli** nomina una commissione di periti per stabilire la **causa del disastro**

14 APR
1992

La **commissione stragi** su **Ustica** **reticenze e menzogne** di **poteri pubblici e istituzioni militari**

30 APR
2004

Assolti i quattro generali da tutte le accuse

23 LUG
1994

I periti di Priore: è stata una **bomba** nella toilette dell'aereo

15 DIC
2005

Processo d'**Appello**: **Bartolucci e Ferri** assolti perché il fatto non sussiste



INSA-CENTIMETRI

DEFINIZIONI

Bonfietti (Ass.vittime): «Giusta decisione»

ROMA - «L'Avvocatura dello Stato è sempre stata presente in tutte le fasi del processo. È giusto che continui ad esserlo ora che i Pm ricorrono in Cassazione contro questa sentenza vergognosa». Questo il commento di Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione Famigliari Vittime della Strage di Ustica

PARLA LO SCRITTORE CHE DA ANNI INDAGA LA TRAGEDIA DEL DC9 ITAVIA

Del Giudice: l'Italia democratica s'è fermata a Ustica



intervista
STEFANO SEMERARO

UN convegno per parlare di Ustica, 26 anni dopo la tragedia del DC9 Itavia. A Faenza, domani, artisti (il titolo del convegno è non a caso «Ustica e le Arti»), studiosi, protagonisti dello spettacolo e dell'informazione si ritroveranno per indagare questa sorta di *Antigone* italiana. Dei misteri di Ustica e dei motivi del convegno romagnolo abbiamo parlato con Daniele Del Giudice, il romanziere che ha interrogato a fondo quella notte dell'intero «affaire».

Il suo interesse per il caso Ustica risale a più di 12 anni fa. Cosa l'ha spinto a occuparsene, partendo dal capitolo «Unreported Inbound Palermo» nel romanzo «Staccando l'ombra da terra», quindi attraverso l'opera omonima su musica di Alessandro Melchiorre (che torna in scena anche a Faenza), e la collaborazione con Marco Paolini per lo spettacolo teatrale «Canto per Ustica»?

«Ustica, di tutte le stragi italiane, è quella arrivata col maggiore ritardo in un'aula di tribunale, per l'esattezza 20 anni dopo l'evento. Ma Ustica è molte cose insieme. Coinvolge paesi, sistemi di alleanze militari: l'Aeronautica Militare, la Nato, gli Stati Uniti, la Francia per la base di Sollenzara in Corsica. L'intero sistema radaristico italiano, inserito nel quadro Nato, seguì il volo dell'Itavia 870 minuto per minuto, come seguiva qualunque oggetto nel cielo. Tempi di Guerra fredda, computer e software del 1980, comunicazioni in tempo reale, la rete progenitrice di Internet, prima che tale rete fosse regalata alle università americane.

«Nonostante ciò, Ustica ha anche la forza di una tragedia antica: tema dell'insepolto per coloro che non furono mai ritrovati in mare, e mancata sepoltura che obbliga ancora oggi al fare Storia e memoria, diritto-dovere dei familiari, impegno alla verità, e

impossibilità per i familiari di uscire da Ustica finché la Storia non sarà chiarita. Chi la sera di Ustica vide e seppe e nascose, violò la responsabilità primaria nei confronti dei passeggeri e dell'equipaggio dell'Itavia 870, responsabilità che è il sentimento maturo dei nostri rapporti umani e sociali. Ci sono ancora centinaia di parenti degli 81 morti in quel volo, ai quali non è stata mai data una spiegazione plausibile, figli, coniugi, genitori, che non sanno cosa è davvero accaduto quella sera del 27 giugno 1980.

«Ustica, oltre tutto, o forse prima di tutto, è una questione cruciale di democrazia, per questo è davvero una storia che riguarda tutti noi, e a tutt'oggi: se i capi di stato maggiore non comunicarono alle massime cariche dello Stato; se comunicarono solo con i responsabili militari dell'Alleanza atlantica; se nell'immediato e negli anni successivi mandarono primi ministri e ministri della Difesa a raccontare in Parlamento stupidaggini e falsità; se è così, quei capi di stato maggiore, imputati di alto tradimento, e per questo condannati in primo grado in tribunale nel processo che si è svolto, hanno violato le regole che governano i diversi poteri in democrazia e hanno agito in forma totalmente autocratica».

Lei è un pilota esperto, conosce alla perfezione carte proussiane,

luoghi, contesto, personaggi principali e comparse del dramma. Che idea si è fatto?

«Con Ustica è obbligatorio e corretto essere precisi, e attenersi soltanto a ciò che è stato verificato. Certo, il quadro di quella estate è nel clima di grande tensione militare nel Mediterraneo (Golfo della Sirte), e la geopolitica nell'orizzonte ancora quella di Yalta, ineludibile. La nostra era a tutti gli effetti una democrazia "sotto tutela". Ma, come scrive il giudice Rosario Priore nella sua sentenza, l'Italia di quel tempo "aveva la moglie atlantica, e l'amante libica". Nelle cinquemila pagine dell'istruttoria di Priore, se la si legge in profondità, molti sono gli elementi accertati di cui si può dare conto. Quasi tutto è stato nascosto o distrutto. Ma il vero patrimonio sono

le centinaia di telefonate che nella notte del 27 giugno vengono fatte da un sito radar all'altro, ciò che permetterebbe una ricostruzione dell'accaduto sufficientemente plausibile.

«Ho passato notti e notti mettendo insieme gli orari delle telefonate e gli orari delle battute radar a cui quelle telefonate facevano riferimento. C'è chi non ha visto davvero, chi ha visto e non ha capito, e chi ha visto e capito, o informato da altre istituzioni, e ha nascosto. Certo è sorprendente che le telefonate subito dopo la caduta dell'aereo, i centri radar, i centri di coordinamento, i centri di comando non fanno

che chiedersi l'un l'altro "dov'erano gli americani" (c'era stata una esercitazione nel pomeriggio), e perfino "dov'è la portaerei". Ma una delle risposte più significative è stata data nel 1997 dal Nato Programming Center di Glons, Belgio, cioè la cattedrale della Nato in Europa. Su richiesta dei magistrati italiani, i tecnici della Nato hanno accettato di leggere i tre nastri radar di Ciampino e di Marsala e i tracciati su carta, confermando molte delle risultanze contenute nell'istruttoria di Priore. Dai nastri i tecnici Nato ricavarono la presenza di aerei militari di diverse nazioni in volo nello spazio e nel tempo in cui volava il DC9 Itavia quella sera, e per il tipo di manovre e di rotte doveva esserci, dissero, anche una portaerei. La Nato fu molto colla-

borativa, ma non rivelò i codici dei transponder, cioè il "chi sei?" degli aerei in volo, obiettando che questo riguardava altri paesi e non l'Italia e dunque era materiale "classificato", sottoposto a segreto».

Il «simulacro» del DC9 Itavia è fantasma di una Italia dei misteri e degli orrori che forse abbiamo rimosso, ma che è ancora collegata al presente?

«L'hangar di Pratica di Mare, che per tutti questi anni ha accolto il relitto del DC9, quel che resta del Mig libico, il serbatoio supplementare di un caccia americano, gli effetti personali ripescati di quei poveri viaggiatori: tutto ciò che chiamiamo "Ustica" è lì dentro. È una sorta di geroglifico, al quale manca ancora una Stele di Rosetta».

La sentenza del processo di appello per il disastro aereo avvenuto il 27 giugno 1980

Ustica, prove deboli contro i generali

Servivano "prove certe, assolute e inconfutabili" per sostenere che alti ufficiali dell'Aeronautica militare avessero depistato le indagini sul disastro di Ustica del 27 giugno 1980 (con la morte di 81 persone a bordo del Dc9) e impedito al governo di esercitare la sua funzione.

Ma queste prove non ci sono state ed è per questo che, in base al secondo comma dell'articolo 530 del codice di procedura penale, il generale Lamberto Bartolucci, capo di Stato Maggiore, è stato assolto il 15 dicembre scorso dall'accusa di attentato agli organi costituzionali con l'aggravante dell'alto tradimento per non aver riferito alle autorità politiche i risultati dell'analisi dei tracciati radar di Fiumicino/Ciampino e per aver fornito, assieme al suo vice, il generale Franco Ferri, "informazioni errate alle autorità politiche escludendo il possibile coinvolgimento di altri aerei nell'informativa del 20 dicembre del 1980".

In primo grado, ai due era stata applicata la prescrizione sulla base della considerazione che l'imputazione avesse turbato (e non impedito, come sostenuto dalla procura che aveva chiesto la duplice condanna a 6 anni e nove mesi di reclusione) l'esercizio delle attribuzioni del governo. Nel motivare l'assoluzione "perché il fatto non sussiste", la corte d'assise d'appello di Roma ha spiegato che non ci sono elementi certi per dire che Bartolucci sapesse o meno dell'esistenza di un eventuale traffico aereo statunitense, la sera del disastro, desunta dall'anomalia di due plot e avesse tenuto nascosta la notizia, "pure accertatamente infondata".

Anche ammettendo che vi fosse questo traffico aereo, "non è dato comprendere - ha riflettuto la corte, guidata da Antonio Cappelletto - quale utilità ne poteva trarre il governo alla comunicazione di un fatto inesistente, dato che questa circostanza non poteva in alcun modo costituire impedimento o turbativa delle prerogative governative".

Come spiegato dai giudici di primo grado, Bartolucci fu rassicurato da un altro generale dell'inesistenza di una collisione e di altro traffico aereo "per cui non si comprende poi come avesse voluto occultare dati (sui due plot anomali, ndr) che per conseguenza doveva ritenere inesistenti dando disposizioni" ai suoi subalterni. Siamo, dunque, al livello di "deduzioni, ipotesi, verosimiglianze, 'non poteva non sapere', 'rilevati di ordine logico' ma nulla - ha precisato la corte d'assise d'appello - che abbia la veste non solo di una prova ma anche di un indizio".

Pur stigmatizzando l'anomalia rappresentata dalle "comunicazioni orali, di sfuggita o casuali" tra le varie Autorità e evidenziando "un clima torbido" che non è stato "sfatato neppure dall'atteggiamento processuale di Bartolucci", la corte si è convinta che il generale "non abbia potuto omettere di comunicare al ministro della Difesa ciò che probatoriamente gli era ignoto. E anche se si volesse dare per certo che Bartolucci fosse venuto a conoscenza dei risultati dell'analisi dei tracciati radar di Fiumicino/Ciampino e quindi della presenza di due plot da cui arguire l'eventuale presenza di altro velivolo che volava accanto al Dc9, non vi era e non vi è un benché minimo elemento formale a sostegno di tale conoscenza per cui giustamente ne deriva che non avrebbe potuto riferire alcunché al ministro, perché avrebbe dovuto dire che si trattava solo di circostanze non confermate e quindi solo ipotesi allo stato prive di fondamento". E "illazioni basate solo su ipotesi e deduzioni sono fiorite" anche in relazione alla nota del 20 dicembre del 1980, firmata da Ferri d'intesa con il diretto superiore e spedita dallo Stato Maggiore, con cui si erano "fornite informazioni errate alle autorità politiche escludendo il coinvolgimento di altri aerei". Sul punto, la corte non ha dubbi:

"Questa nota avrebbe impedito o turbato le prerogative costituzionali del governo, ma è solo una petizione di principio perché la stessa non poteva in nessun modo coprire alcuno o alcunché già in presenza della prima relazione della Commissione ministeriale Luzzatti del 31 luglio '80 che aveva il carattere dell'ufficialità a differenza di quella nota che aveva un semplice scopo, ossia quello di chiarire quale fosse il pensiero dello Stato Maggiore al riguardo della notizia del missile" riportata a grandi titoli dai giornali di quel periodo.

"In realtà - ha detto la corte - al governo importava poco o nulla del disastro, tanto è vero che al di fuori dell'immediato dibattito in Parlamento necessitato da una mozione del 3 luglio '80, in cui tutti i gruppi si interrogavano non tanto sulla causa del disastro quanto, piuttosto, anticipavano un loro giudizio sull'incidente chiedendo la revoca della concessione alla società Itavia, non seguì alcun provvedimento, se si pensa che la commissione Luzzatti si sciolse nell'82 nell'indifferenza generale, che il relitto fu ripescato solo sotto la pressione dei familiari delle vittime e solo nell'88 e che nell'89 una commissione parlamentare, istituita per altre ragioni, si occupò anche del disastro di Ustica".

Nella motivazione della sentenza, la corte d'assise d'appello non ha mancato di rivolgere un pensiero a quei familiari delle vittime che hanno definito 'vergognosa' questa assoluzione oppure ha accusato la magistratura di 'non aver voluto accertare fino in fondo la responsabilità dell'accaduto'. "La corte - si legge - era ben conscia dell'impatto negativo di un'ulteriore sentenza assolutoria anche nei confronti dei due generali ma a fronte di commettere un'ingiustizia, perché tale sarebbe stata la conferma della sentenza di primo grado o una condanna, andare contro l'opinione pubblica non costituisce un ostacolo. In quel caso, allora, si sarebbe trattato di una vergogna perché si sarebbero condannati o ritenuti responsabili di un reato persone nei cui confronti vi era un difetto assoluto di prova".

La Corte, dopo aver ricordato che il reato di tradimento è altra cosa rispetto a quello di strage finito in archivio, ha definito "ingenerosa e parziale" l'accusa attribuita alla magistratura di non aver fatto il proprio dovere. "I giudici istruttori Bucarelli e Priore hanno indagato per anni ma la scienza non li ha sorretti o aiutati. La colpa è dovuta a quei tecnici che, pur avendo recuperato il 96% del relitto, non sono stati in grado di affermare con certezza - perché di questo ha bisogno la Giustizia, non di ipotesi o di probabilità - quali siano state le cause del disastro formulando solo ipotesi o probabilità nemmeno prossime al 50%". Al fallimento della scienza vanno aggiunti, però, "le dubbie testimonianze e il comportamento poco corretto di molti compartecipi dell'Aeronautica che certo hanno contribuito a complicare l'indagine. In ogni modo nessuno di loro era in grado di poter affermare di aver visto o sentito qualcosa che poteva orientare i giudici in un senso o nell'altro nel corso della lunghissima inchiesta".

Secondo i giudici, infine, un errore commesso in primo grado è stato quello di sostenere "con un salto logico non giustificabile" che c'era "un velivolo accanto al Dc9 dell'Itavia", considerazione, questa, supportata solo "da ipotesi, deduzioni, probabilità e basse percentuali e mai da una sola certezza. Non è stato raggiunto, cioè, un risultato di ragionevole certezza su un presunto velivolo che avrebbe volato accanto o sotto il Dc9 anche successivamente con mezzi di ricerca certamente più completi ed esaurienti di quelli in essere nel 1980 ma sono emerse solo mere probabilità di significato, quindi, dichiaratamente neutro".

Il 29 giugno 1980 una guerra segreta nei cieli del Tirreno: nessuno ha ancora pagato per la tragedia

Quelle 81 vite strappate nella notte dei misteri

LA MEMORIA

MICHELE SMARGIASSI

BOLOGNA — Quella notte di guerra segreta, di guerra mai confessata, li aspettava tutti e ottantuno, nel cielo sopra Ustica. Aspettava feroce, cieca e soprattutto paziente. Aspettava Rita Guzzo, 29 anni, impiegata delle imposte di Suzzara, che tornava dai suoi in Sicilia con una buona notizia, un concorso da dirigente appena vinto: all'aeroporto di Bologna arrivò con un'ora di ritardo, ma il suo volo era più in ritardo di lei: e ci salì. La guerra aspettava Alberto Bonfietti, insegnante di scuola media, che fino alla sera prima aveva un febbre da cavallo, ma non poteva più rimandare la partenza perché aveva giurato a sua figlia Silvia, che l'indomani compiva sette anni, di essere alla sua festa: e salì. Solo una persona la guerra non volle incontrare: Linda Lachina, tredici anni. Mamma e papà le avevano promesso come regalo per la promozione: «Ti portiamo con noi in aereo dai nonni», ma poi c'erano solo due posti disponibili e partirono soli, e quando chiamarono dall'aeroporto «per la rabbia non risposi al telefono». «Volo Itavia IH 870, ultima chiamata», gracchiava l'altoparlante del Marconi, che allora sembrava una stazioncina di provincia. Ultima chiamata, davvero.

il film



IL MURO DI GOMMA
Nel 1990 il film-inchiesta sulla strage, diretto da Marco Risi, su

sceneggiatura di Andrea Purgatori: un missile abbatte il Dc9, l'Aeronautica mente notte, un'ora fa. «Mio marito Michele era al nord per lavoro. Mio figlio Francesco lo aspettava al terminal, c'era andato col motorino nuovo, non vedeva l'ora di mostrarglielo. Chiamò alle dieci di sera: 'Mamma, arrivano tutti ma non quello di Bologna'. E io: il solito Michele, l'aereo fa ritardo e neppure mi avverte».

È davvero in ritardo, la sera di venerdì 27 giugno 1980, il Bologna-Palermo delle 18.15. Perché è atterrato con un'ora e mezza di ritardo a Bologna, proveniente da Punta Raisi. «Problemi di traffico», informa in tono standard l'altoparlante: malumori nella scomoda sala d'attesa, un altro giro di caffè, un gelato per merenda tardiva ai bambini (ce ne sono 13 nel-

la lista d'imbarco, tra loro due neonati) «perché tanto stasera si mangia tardi», anche se non è poi così calda questa giornata estiva coperta dai nuvoloni di un temporale incombente: 24 gradi. I bimbi sono eccitati, per molti è il battesimo dell'aria. Dal pullmino spalancano gli occhi sul gigante alato, coi suoi due motori sotto le ali, tutto bianco con una striscia rosso porpora sulla fiancata e una freccia sulla coda. Il Dc9, serie 10, modello 15 della McDonnell-Douglas in realtà è un apparecchio anzianotto, vola dal 1966, ha girato il mondo sotto le bandiere di una

compagnia hawaiana ed ora finisce la sua carriera come autobus volante per emigrati, turisti, uomini d'affari, pendolari di uno Stivale troppo lungo da scendere in treno. Qualche acciaccio, il motore della scaletta che recalcitra, un manometro fuori uso, ma nulla di preoccupante per la sicurezza. Il comandante Domenico Gatti è rilassato quando augura ai passeggeri il benvenuti-a-bordo anche a nome dei tre colleghi d'equipaggio. Ottantuno vite staccano l'ombra da terra alle 20.02, quasi due ore dopo l'orario previsto. Dall'oblò un bambino forse legge la misteriosa scritta nera sull'ala: «I-Tigi». La stessa che apparirà otto anni dopo alle telecamere di un battiscavo, centinaia di metri sotto il mare.

«Bologna ground pronto per la messa in moto». La scatola nera registra tutto, com'è il suo dovere

quotidiano per tre voli al giorno. Ed è già cielo. Ottantuno esistenze riunite dal caso, ottantuno menti distratte slacciano le cinture. Il mondo è piccolo, Palermo dista da Bologna meno di due ore, poco più di un giornale, meno di un libro, forse solo il tempo di pensare a quel che si lascia, a chi ti aspetta. I coniugi Marsisi di Termini Imerese hanno già nostalgia delle due figlie lasciate a Mantova perché non potevano mancare alla festa di fine scuola. La famiglia Lupo invece è tutta a bordo: cinque persone. Maria Calderone zoppica ancora, ma i dottori di Bologna le hanno detto che l'operazione alla gamba è riuscita. Per Maria Maggiani, farmacista, è l'inizio di una bella vacanza, ha prenotato nel villaggio turistico di un'isola che si chiama Ustica. Per Marta Gruber invece si torna al lavoro all'Hotel delle Palme di Palermo. Il carabiniere, l'avvocato, l'operaio edile, la pensionata, il borsista, l'imprenditore: è un succo, un estratto d'Italia che vola tranquillo su Ambra 14, l'immateriale autostrada del Sole a 30 mila piedi di altezza, salutato dalle torri di controllo di Peretola, di Ciampino, «Buonasera 870». C'è molto vento ma nulla di insolito, o di strano. C'è il mare, sotto, nel tramonto si intravede Ponza: chi già sente aria di casa, chi di tuffi salati. Sono le 20.58 e il Dc9 è un quell'area del cielo che migliaia di pagine giudiziarie chiameranno «Punto Condor». Qualcuno davanti agli schermi di radar militari di Marsala sta già fissando un viavai incredibile di puntini verdi che sfrecciano e s'inseguono. È lo scenario di «guerra di fatto e non di ch i a r a t a», operazione di polizia internazionale coperta contro il nostro paese, di cui sono stati violati i confini e i diritti di cui scriverà il giudice Rosario Priore nelle carte di un processo senza condanne. Uno di quei puntini è il missile che cerca un aereo militare nemico, e ne incrocia uno civile e innocente. Ma gli ottantuno lassù non lo sanno. Ancora un minu-

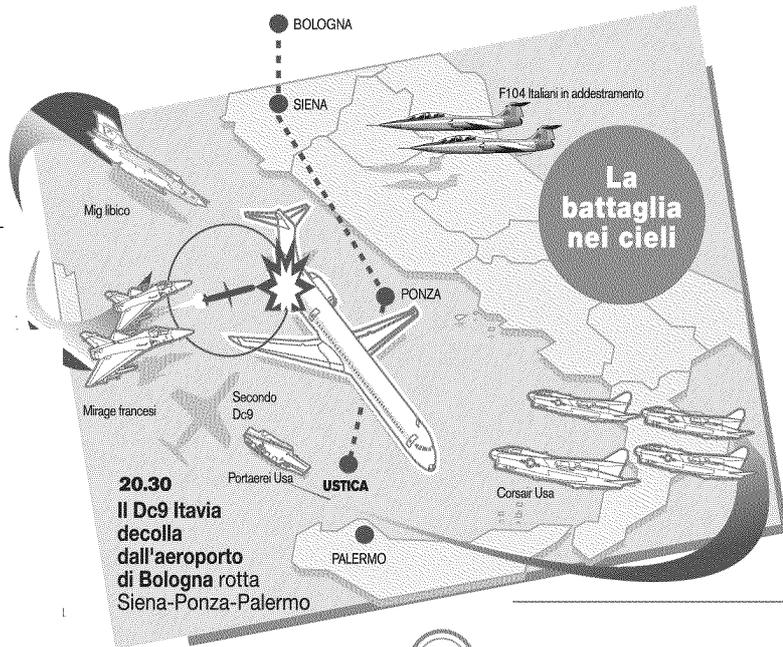
to: 20.59 e 45 secondi, il comandante Gatti racconta una barzelletta. Ancora un secondo, anzi meno, perché non c'è neppure il tempo di finire la parola, «Gua...». E tutto precipita giù, pensieri bambini gambe giornali vacanze sogni giacche giocattoli, tutto giù, giù nel mare freddo, in pochi secondi, prima di sprofondare per decenni in un mare di bugie, di vergogna, di schifo.

il teatro



I-TIGI CANTO PER USTICA

La sigla dell'aereo dell'Itavia dà il titolo allo spettacolo di Marco Paolini, una tragedia per narratore e coro che racconta la tragedia delle 81 vittime



20.30
Il Dc9 Itavia decolla dall'aeroporto di Bologna rotta Siena-Ponza-Palermo

Mentre sale in quota incontra **2 F104 italiani**. Uno a bordo ha 2 piloti di grande esperienza: Mario Naldini e Ivo Nutarelli che, poi, moriranno nella tragedia di Ramstein. Nei cieli c'è anche un misterioso aereo militare. Potrebbe essere un **Mig Libico**

20.45
Naldini e Nutarelli virano e tornano indietro. Prima, però, lanciano un segnale d'allarme

20.55
Nel cielo tra Ponza e Ustica, mentre arriva il Dc9 con in coda il misterioso aereo militare, **ci sono almeno 6 aerei**. 4 potrebbero essere **Corsair americani**. 2 potrebbero essere **francesi**, decollati dalla Corsica

20.59
il **Dc9**, forse **colpito da un missile**, **cade in mare** all'altezza di Ustica. Chi ha sparato? Un'ipotesi è che **uno dei 6 aerei Nato** abbia lanciato un missile sul **Mig Libico** che, probabilmente, **scortava o andava a incrociare un aereo civile** con a bordo il **leader Libico Gheddafi**. Il missile manco' il Mig e colpi' il Dc9



Ustica, la destra cancella il reato

DARIA BONFIETTI*

È al di là di ogni possibilità di immaginazione, ma la maggioranza che ci governa ha posto tra le modifiche al codice penale in materia di reati di opinione anche la quasi cancellazione del reato di alto tradimento. Quindi, con uno dei tanti provvedimenti ad personam con i quali si chiude questa legislatura davvero devastante per la giustizia del nostro Paese, ha troncato inopinatamente la vicenda giudiziaria di Ustica.

Con il provvedimento, approvato in fretta e furia, viene cambiato il reato per il quale sono stati imputati i generali ai vertici dell'aeronautica militare italiana all'epoca della tragedia: ora si ha attentato agli organi costituzionali soltanto se si compiono atti violenti.

E nessuno ha mai sostenuto che i generali abbiano usato violenza contro il Governo, anche se si può dire che in molti modi è stata massacrata la verità e colpita la coscienza democratica del Paese.

Dunque, dopo venticinque anni, scompaiono tutte le colpe.

È pur vero che i generali imputati erano stati assolti, o per prescrizione o per insufficienza di prove, nei primi due gradi del processo, ma è inaccettabile che si intervenga mentre la Procura della Repubblica ha già presentato il ricorso e gli avvocati della parte civile si accingono a farlo. Non è retorica ricordare che questo iter processuale era pur costato ogni sorta di sacrificio per i parenti che avevano creduto nella giustizia e che ora si vedono sottratta la possibilità di cercare ancora verità e di difendere i loro interessi. Tutto invece finisce senza permettere all'iter processuale di giungere a termine, senza tentare le ultime carte, finora consentite, per ricostruire vari aspetti della tragedia. Certamente un grave colpo per quelli che, ripeto, con ogni sacrificio, si erano costituiti

in giudizio, nel rispetto delle leggi e fiduciosi nel diritto.

Sicuramente, ancora una volta un grave colpo per la credibilità delle Istituzioni; soprattutto se si tiene presente che per troppo tempo, pur con alcune lodevoli eccezioni, la politica era stata colpevolmente inerte per quanto riguarda la ricerca della verità, delegando ogni impegno alla magistratura. Oggi è proprio il percorso della magistratura che si interrompe bruscamente, se ne vanifica ogni sforzo.

Ed è difficile tener lontano il sospetto che, anche in questo caso, si tratti di un provvedimento ad personam, fatto con un obiettivo ben preciso. Si è intervenuti, modificandolo, infatti su un articolo del codice penale per il quale, nella storia della nostra Repubblica, si era celebrato un solo processo: quel processo guarda caso è proprio ora in corso e lo si tronca. L'unicità della problematica è evidente, l'interesse è veramente soltanto degli attuali imputati.

E mi permetto anche di osservare, entrando nel merito del provvedimento, che a mio giudizio è comunque inaccettabile voler ridurre lo spazio di reato nei rapporti tra apparati dello Stato soltanto agli atti di violenza. Come d'altra parte si deve segnalare che ancora una volta, come per l'assoluzione in primo grado che chiude il caso, dai provvedimenti di questa maggioranza sono calpestati i diritti delle vittime.

Per ripercorrere la vicenda giudiziaria di Ustica, dopo un'inchiesta di diciannove anni che ha dimostrato che il dc9 è stato abbattuto, abbiamo avuto un processo di primo grado che si è concluso con una assoluzione per prescrizione e con una ricostruzione dei fatti che ha confermato che all'indomani della tragedia - 27 giugno 1980 - molti elementi significativi e utili per la ricostruzione della verità erano stati celati dai militari.

Poi abbiamo avuto un processo di appello, affrettato e deludente, conclusosi con una assoluzione

per insufficienza di prove, che però lasciava intendere che pur rimanendo inalterata la ricostruzione dei fatti, fossero venuti meno elementi di totale certezza sulla responsabilità personale degli imputati.

Ora però il cammino si interrompe: le motivazioni che debbono ancora essere depositate hanno perso ogni senso nel rito giudiziario, evidentemente saranno scritte senza particolare tensione. Una distratta e inutile ultima pagina!

Non è questa la conclusione che l'intera vicenda merita: è offensiva per la verità, è offensiva per le povere vittime, è offensiva per l'impegno civile che la società ha profuso in questi anni, è offensiva perfino per il lavoro della magistratura stessa.

Penso che sia deleterio, alla lunga, tener così distante la coscienza dei cittadini dalle verità sancite e mi rammarica considerare come questo Paese, nelle sue forme ufficiali, non riesca a riappropriarsi e a riscrivere con trasparenza e coerenza una pagina così terribile della sua storia. La verità su Ustica rimane un peso imbarazzante.

**Presidente dell'associazione dei parenti delle vittime della strage di Ustica*

