

La tragedia di Ustica

"Faber est suae quisque fortunae" (ciascuno è artefice della propria sorte) disse, secondo Sallustio, Appio Claudio Cieco. Forse sarà vero, ma non fu così per le 81 persone che il 27 giugno 1980 decisero di prendere il volo di linea Bologna-Palermo. Nessuno di loro, infatti, concorse in alcun modo a che l'aereo decollasse con due di ritardo. Se ciò non fosse accaduto, la loro storia, forse, sarebbe andata diversamente. Ci riferiamo a quella terribile tragedia che fu chiamata "Strage di Ustica". In quello sciagurato venerdì di 33 anni fa, tra le ore 20:59, momento dell'ultimo contatto tra velivolo e controllore di volo, e le 21:04, prima chiamata dell'operatore di Roma di autorizzazione di inizio discesa su Palermo, rimasta senza risposta, il Douglas DC9 della compagnia aerea italiana Itavia si squarciò in volo all'improvviso e scomparve in mare presso le isole tirreniche di Ustica e Ponza. Le vittime del disastro furono ottantuno, di cui tredici bambini, ma furono ritrovate e recuperate solo trentotto salme. Ripercorriamo le tappe principali di questo angosciante e misterioso disastro la cui verità è ancora avvolta da inquietanti ombre. Dopo quella delle 21:04, l'operatore reiterò più volte la chiamata. Fece chiamare il velivolo, sempre senza ottenere risposta, anche da due voli dell'Air Malt, dal radar militare di Marsala e dalla torre di controllo di Palermo. Alle 21:25 il Comando del soccorso aereo di Martina Franca allertò il 15° Stormo a Ciampino, sede degli elicotteri Sikorsky HH-3F del soccorso aereo che, alle 21:55, fece decolare il primo HH-3F per perlustrare l'area presunta dell'eventuale incidente. Alle prime luci dell'alba del 28 giugno del 1980, si ebbe la drammatica conferma che il velivolo era precipitato. Un elicottero del soccorso aereo individuò, alcune decine di miglia a nord di Ustica, una chiazza oleosa. Poco dopo un [Breguet Atlantic](#) dell'[aeronautica](#) avvisò i primi detriti ed i primi cadaveri. In quel punto il [mar Tirreno](#) è profondo più di tremila metri. Nel corso degli anni sulla le cause della strage di Ustica sono state attribuite a un coinvolgimento internazionale (in particolare [francese](#), [libico](#) e [statunitense](#)), oppure a un cedimento strutturale o, ancora, a un [attentato terroristico](#) realizzato con una bomba nascosta nella *toilette* del velivolo. A questo proposito si è anche ipotizzato un collegamento con la [strage di Bologna](#), avvenuta soltanto 35 giorni dopo. Quando nel 1987 dagli Usa fu inviato il nastro del [flight data recorder](#) (FDR) dell'aereo, recuperato in fondo al Tirreno, si credette di essere giunti finalmente alla scoperta della verità. Ma non fu così: la scatola nera aveva registrato dati di volo assolutamente regolari e il tranquillo dialogo tra il comandante Domenico Gatti e il copilota, che si raccontavano barzellette, restituito dal [cockpit voice recorder](#) (CVR), risultò interrotto improvvisamente e senza alcun segnale allarmante che precedesse la troncatura. Le ultime parole furono: «Allora siamo a discorsi da fare... [...] Va bene i capelli sono bianchi... È logico... Eh, lunedì intendevamo trovarci ben poche volte, se no... Sporca eh! Allora sentite questa... Gua...». Due distinte campagne di recupero, nel 1987 e nel 1991, consentirono di riportare in superficie circa il 96% del relitto del DC-9 che venne ricomposto in un [hangar](#) dell'[aeroporto di Pratica di Mare](#), per essere, poi, sistemato nel [Museo della Memoria](#), allestito a [Bologna](#). Sul *caso Ustica* la [magistratura](#) italiana ha prodotto enormi sforzi svolgendo indagini per lunghi

anni, ma, come abbiamo detto, le cause del disastro sono ancora incerte. Nel tempo si era consolidata la tesi che in zona vi fosse un'intensa attività aerea internazionale e che in quei cieli si sarebbe creato uno scenario di guerra, nel quale il DC-9 Itavia si sarebbe trovato per puro caso. Successivamente sono emerse testimonianze che avvalorerebbero tale ipotesi. Sembra ci sia stato perfino l'allarme generale della difesa aerea lanciato da due dell'aeronautica militare italiana, secondo cui il DC-9 Itavia fu abbattuto da un aereo che volava a velocità supersonica. Nel 1989 la [Commissione Stragi](#), istituita l'anno precedente, inserì tra le proprie competenze anche le indagini relative all'incidente di Ustica, che da quel momento, fu chiamata la *Strage di Ustica*. Come è evidenziato nelle considerazioni preliminari dell'inchiesta del giudice Priore, fino dall'inizio della loro attività, gli inquirenti lamentarono poca collaborazione e scarsa trasparenza da parte delle persone che, a vario titolo tentarono per anni di inquinare il processo. Le istituzioni opposero un "muro di gomma" contro chi attribuiva la causa del disastro aereo di Ustica ad un'azione militare. Dopo cinque mesi due esperti Rana e Macidull, in una loro precisa e attenta relazione affermarono che si era di fronte ad un abbattimento causato da un missile. Non furono presi in considerazione dal governo presieduto dall'onorevole [Francesco Cossiga](#) e il presidente della società Itavia, Aldo Davanzali, per aver condiviso tale tesi, fu indiziato del reato di diffusione di notizie atte a turbare l'ordine pubblico. Il [27 maggio 1990](#) i periti conclusero, che la causa del disastro fu un missile e non una bomba a bordo, ma i tecnici dell'aeronautica militare italiana che parteciparono alla superperizia, in qualità di consulenti di parte, hanno continuato a sostenere la tesi della bomba. Al riguardo corre l'obbligo di ricordare che nel 1982 una perizia eseguita da parte di esperti dell'aeronautica militare italiana, trovò sui relitti [T4](#), esplosivo plastico presente nelle bombe per cui la causa dell'incidente fu individuata nella detonazione di una massa di esplosivo presente a bordo del velivolo. Sulle sette salme di cui fu disposta l'autopsia furono riscontrati grandi [traumi](#) da caduta e lesioni [enfisematose](#) polmonari da [decompressione](#). Il controllo radiografico riscontrò su cinque cadaveri minuscoli corpi estranei per i quali, però, era da escludere, per le caratteristiche morfologiche e dimensionali e per la esperienza dei periti in tema di lesività da esplosione, la provenienza da frammentazione di involucro di un qualsiasi ordigno esplosivo. Buona parte degli oboli del DC-9, inoltre, malgrado l'esplosione, rimasero integri, il che, secondo i periti, escluderebbe che l'esplosione fosse avvenuta a causa di una bomba messa all'interno dell'aereo. L'istruttoria del giudice Priore si concluse il [31 agosto 1999](#), con l'*ordinanza di rinvio a giudizio-sentenza istruttoria di proscioglimento*, rispettivamente, nei procedimenti penali n° 527/84 e n° 266/90, un documento di dimensioni notevoli che, dopo anni di indagini, "esclude una bomba a bordo e un cedimento strutturale, circoscrivendo di conseguenza le cause della sciagura ad un evento esterno al DC-9. Non si giunge però a determinare un quadro certo ed univoco di tale evento esterno e risultano ignoti gli autori della strage". Questo reato, però, non cade in prescrizione. Il processo riguardante i reati di depistaggio, imputati a carico di alti Ufficiali dell'Aeronautica Militare Italiana, è stato invece definitivamente concluso in Cassazione nel gennaio del 2007, con una sentenza che negava si fossero verificati depistaggi. Nel febbraio 2007 Francesco Cossiga, [presidente del Consiglio](#) all'epoca della strage, ha dichiarato che ad abbattere

il DC-9 sarebbe stato un [missile](#) «a risonanza e non a impatto», lanciato da un velivolo dell'[Aéronavale](#) decollato dalla portaerei [Clemenceau](#), e che furono i servizi segreti italiani ad informare lui e l'allora ministro dell'Interno [Giuliano Amato](#) dell'accaduto. A seguito di questa dichiarazione la procura di Roma ha deciso di riaprire una nuova inchiesta. Il [10 settembre 2011](#), dopo tre anni di [dibattimento](#), una sentenza emessa dal giudice civile Paola Proto Pisani, ha condannato i ministeri della Difesa e dei Trasporti al pagamento di oltre 100 milioni di euro in favore di 42 familiari delle vittime della Strage di Ustica. I due ministeri sono stati condannati per " non aver fatto abbastanza per prevenire il disastro (il tribunale ha stabilito che il cielo di Ustica non era controllato a sufficienza dai radar italiani, militari e civili, talché non fu garantita la sicurezza del volo e dei suoi occupanti) e fu ostacolato l'accertamento dei fatti". Per il giudice di Palermo, nessuna bomba esplose a bordo del DC-9, "bensì l'aereo civile fu abbattuto durante una vera e propria azione di guerra che si svolse nei cieli italiani senza che nessuno degli enti controllori preposti intervenisse". Inoltre, secondo la sentenza, "vi sono responsabilità e complicità di soggetti dell'Aeronautica Militare Italiana che impedirono l'accertamento dei fatti attraverso una innumerevole serie di atti illegali commessi successivamente al disastro". Il [28 gennaio 2013](#) la Corte di Cassazione, nel respingere i ricorsi dell'[avvocatura dello Stato](#) ha confermato la precedente condanna, sentenziando che "il DC-9 Itavia cadde non per un'esplosione interna, bensì a causa di un missile o di una collisione con un aereo militare, essendosi trovato nel mezzo di una vera e propria azione di guerra. I competenti ministeri furono dunque condannati a risarcire i familiari delle 81 vittime per non aver garantito, con sufficienti controlli". La sentenza, accolta favorevolmente dall'associazione dei familiari delle vittime, lascia, però ancora insoddisfatto l'appello lanciato l'[8 maggio 2010](#), in occasione della [Giornata della Memoria per le Vittime del Terrorismo](#), alla presenza del [presidente della Repubblica Giorgio Napolitano](#), da Fortuna Piric. La vedova di una delle vittime della strage, aveva chiesto di «completare la verità giudiziaria che ha parlato di una guerra non dichiarata, di completarla definendo le responsabilità». Una richiesta che Napolitano ha appoggiato: «Comprendo il tenace invocare di ogni sforzo possibile per giungere ad una veritiera ricostruzione di quel che avvenne quella notte». Il 26 giugno 2010, in occasione del Trentennale del Disastro, il Presidente ha detto ai parenti delle vittime: «Il dolore ancora vivo per le vittime si unisce all'amara constatazione che le indagini svolte e i processi sin qui celebrati non hanno consentito di fare luce sulla dinamica del drammatico evento e di individuarne i responsabili... Occorre il contributo di tutte le istituzioni a un ulteriore sforzo per pervenire a una ricostruzione esauriente e veritiera di quanto accaduto, che rimuova le ambiguità e dipani le ombre e i dubbi accumulati in questi anni. Nel sempre doloroso ricordo delle 81 vittime, esprimo a lei e ai famigliari dei caduti la partecipe vicinanza mia e della intera Nazione». In occasione del 33° anniversario Napolitano ha parlato di "inquietanti ombre e opacità" che hanno "coperto le indagini" e ha inviato un messaggio a Daria Bonfietti, presidente dell'Associazione delle vittime del disastro di Ustica, nel quale, tra l'altro, ha detto: "Sulla strage di Ustica vanno accertate le responsabilità nazionali ed estere".