



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI PADOVA

Università degli Studi di Padova

Dipartimento di Scienze Storiche, Geografiche e dell'Antichità

Corso di Laurea Magistrale in Scienze Storiche

Indagini, interpretazioni e memorie del disastro aereo di Ustica

Relatore:

Prof. Giovanni Focardi

Laureanda:

Giulia Ghezzo

Matricola: 2037826

INDICE

Introduzione	p...2
---------------------	--------------

PRIMO CAPITOLO

1. Il contesto

1.1. La scena politica nazionale	p...18
1.2. La violenza: terrorismo e associazioni camorristico-mafiose	p...21
1.3. Lo scenario internazionale	p...27

SECONDO CAPITOLO

2. La vicenda e le indagini

2.1. La sera del 27 giugno 1980 e le prime operazioni di ricerca	p...35
2.2. La compagnia aerea Itavia e l'ipotesi del «cedimento strutturale»	p...40
2.3. Il Mig-23 libico	p...49
2.4. Il recupero del relitto	p...57
2.5. L'ipotesi dell'esplosione: partito della bomba, partito del missile	p...66
2.6. Gli anni 2000	p...82

TERZO CAPITOLO

3. Le memorie, interpretazioni e riflessioni sull'accaduto

3.1. Le associazioni	p...95
3.2. I mass media	p..100
3.3. Giustizia e Magistratura	p..113
3.4. Le istituzioni	p..118
3.5. Giuliano Amato e la pista francese	p..126

Fonti e bibliografia	p..138
-----------------------------	---------------

Abbreviazioni

Commissione Italo libica vol. 1 = Documentazione tecnico formale vol. 1, *Informazioni supplementari sull'incidente dell'aereo libico su territorio italiano del 18 luglio 1980* – Commissione Italo-libica, Roma, 22 agosto 1980.

Relazione Luzzatti 1982 = Luzzatti et al., *Relazione della Commissione d'inchiesta tecnico-formale, Incivolo A/M DC-9 I-TIGI*, Roma, 1982.

Commissione Stragi, *Audizione Formica* = Commissione Stragi, X Legislatura, *Resoconto stenografico audizione ministro Formica*, 29 giugno 1989.

Relazione Commissione Stragi 7 giugno 1990 = Commissione Stragi, X Legislatura, *Relazione sull'inchiesta condotta dalla Commissione in ordine alle vicende connesse con il disastro aereo di Ustica*, Roma, 7 giugno 1990.

Relazione Commissione Stragi 1° ottobre 1990 = Commissione Stragi, X Legislatura, *Relazione sull'inchiesta condotta dalla Commissione in ordine alle vicende connesse con il disastro aereo di Ustica*, Roma, 1° ottobre 1990.

97° seduta= Commissione Stragi, X Legislatura, 97° seduta, 3 dicembre 1991

Relazione Commissione Stragi 1992 = Commissione Stragi, X Legislatura, *Relazione sull'inchiesta condotta dalla Commissione in ordine alle vicende connesse con il disastro aereo di Ustica*, Roma, 14-15 aprile 1992.

Commissione Stragi 22 gennaio 1997 = Commissione Stragi, XIII Legislatura, 7° *Resoconto stenografico*, Roma, 22 gennaio 1997.

Commissione Stragi 5 febbraio 1997 = Commissione Stragi, XIII Legislatura, 8° *Resoconto stenografico*, Roma, 5 febbraio 1997.

Sentenza–ordinanza Priore = Tribunale di Roma, Procedimento Penale Nr. 527/84 A G.I., *Sentenza-ordinanza del giudice istruttore Rosario Priore*, 31 agosto 1999.

Elaborati Commissari 2000 = Commissione Stragi, XIII Legislatura, *Elaborati presentati dai Commissari*, vol. III n. 7, Roma, 28 giugno 2000.

Sentenza I grado = III Corte d' Assise di Roma, Pr. Pen. N. 527/84 A, *Sentenza I grado*, 30 aprile 2004.

Sentenza II grado = I Corte d' Assise di Appello di Roma, Pr. Pen. N. 23/05 R. G. C/ASS, *Sentenza 2° grado*, Roma, 15 dicembre 2005.

Introduzione

Per l'opinione pubblica il disastro aereo del 27 giugno 1980 è conosciuto principalmente come "strage di Ustica". Secondo il giornalista usticese Franco Foresta Martin, l'attribuzione geografica della sciagura all'isola nel Mediterraneo è, però, un grave errore di localizzazione. Stando ai dati relativi alla posizione dell'aereo nel momento in cui perse i contatti con Roma-Controllo, si individua, infatti, un'area esattamente a metà fra le isole di Ponza e di Ustica e a 110 km da quest'ultima, fu ritrovata la maggior parte dei primi relitti emersi dal mare.¹ Dunque, si chiede Foresta Martin, perché nominare proprio così la tragica vicenda?

Seppur il toponimo non si riferisca esattamente al punto nel quale avvenne il disastro aereo, qualificare in questo modo la tragica vicenda sarebbe stata una scelta mediatica legata alla storia dell'isola a nord ovest della Sicilia. Ustica fu, sin dalla fine del 1700 un luogo di confino e di detenzione: prima per coloro che si opponevano al re nel periodo borbonico, poi fu il turno degli anarchici di fine Ottocento e negli anni del fascismo ospitò numerosi confinati politici, tra cui Antonio Gramsci, Nello Rosselli e Emilio Lussu. Molto prima del 27 giugno 1980, dunque, l'isola significò dolore e relegazione e per questo motivo, la scelta del toponimo fu ritenuta adeguata per evocare la tragicità dell'evento che vide protagonista il Dc-9 Itavia.²

Ripercorrere la storia del disastro aereo, anche in ragione delle più recenti dichiarazioni dell'ex presidente del Consiglio dei ministri Giuliano Amato sul presunto coinvolgimento dell'aeronautica francese nell'inabissamento del Dc-9, può essere utile a riflettere sulla condotta di determinati settori della società: dalle istituzioni politiche e militari alle autorità giudiziarie fino agli organi di stampa. Ognuno di questi soggetti ha avuto un ruolo specifico in quello che è il "caso Ustica", con un'espressione che fa riferimento non solo al momento in cui l'aeromobile cadde nel Tirreno, e che intende definire i decenni in cui le indagini si sono sviluppate e gli ostacoli che di volta in volta le autorità giudiziarie

¹ Tribunale di Roma, Procedimento Penale Nr. 527/84 A G.I., *Sentenza-ordinanza del giudice istruttore Rosario Priore*, 31 agosto 1999 pp. 34-37.

² Franco Foresta Martin, *La «strage di Ustica»: una menzogna che si rinnova da 33 anni*, in «Lettera del Centro Studi e Documentazione Isola di Ustica», n. 42-43, settembre 2012-aprile 2013, anno XIV/XV, p. 12.

hanno incontrato nel cercare di pronunciarsi sull'accaduto, e che risulta fondamentale averne conoscenza per comprendere perché, ancora oggi, il "caso Ustica" sia irrisolto. Il caso, infatti, è durato dal 1980 al 2007 e si è, poi, riaperto nel 2008 e tuttora è in corso. La coesistenza di diverse ipotesi sulla causa del disastro aereo, il possibile coinvolgimento della Libia, della Nato e di altri Paesi stranieri nella vicenda e la dimensione della segretezza sul materiale documentario sono tutti fattori che contribuiscono a catturare l'attenzione di chi si avvicina allo studio di questo disastro aereo. Sono passati quarantatré anni e la necessità di capire perché l'aereo cadde continua a essere viva non solo in coloro che quella sera persero un familiare o un amico, ma anche in molti estranei alla vicenda. Gli interrogativi che appaiono come dei nodi impossibili da sciogliere mi hanno spinto a decidere di scrivere questa tesi.

L'impegno di alcune figure, come Andrea Purgatori o Daria Bonfietti, perché sia ricordato ciò che accadde agli 81 passeggeri del volo IH870, è significativo dell'importanza della memoria sul "caso Ustica" affinché questo non venga dimenticato dalle generazioni successive perché, se può accadere un incidente aereo, non può essere possibile che le responsabilità dell'accaduto non vengano riconosciute dopo più di quarant'anni. La memoria sulla vicenda deve rimanere viva proprio per non permettere che ciò che è successo la sera del 27 giugno 1980 cada nell'oblio e per la necessità dell'opinione pubblica di fare chiarezza porti a trovare risposta ai numerosi dubbi sul Dc-9. È bene, dunque, che di Ustica si continui a parlare, a pubblicare documenti e a desecretarne altri.

L'approccio allo studio del disastro aereo di Ustica comporta una riflessione sul materiale storiografico prodotto riguardo la vicenda. Di fondamentale importanza per comprendere come la politica abbia gestito il "caso Ustica" risulta il materiale documentario prodotto dalle varie commissioni che si sono susseguite nel corso delle indagini. La relazione della Commissione Luzzati, del 1982, è stata messa a disposizione di chiunque voglia leggerla su *Stragi80.it.*, un sito web utile anche alla consultazione delle fonti relative alla vicenda del Mig-23 libico come i documenti prodotti della commissione italo-libica nell'agosto 1980. A tali carte si aggiungono quelle prodotte dalla Commissione Stragi tra il 1989 e il 2000, disponibili presso l'Archivio online del Senato. Anche i resoconti stenografici delle sedute delle due Camere tra il 1980 e il 1992, riguardo al dibattito sulla sopravvivenza della compagnia Itavia e sul proseguimento delle indagini, sono utili per approfondire la

comprensione del comportamento del Parlamento nei confronti della ricerca delle cause dell'inabissamento del Dc-9. Tale materiale è disponibile presso gli archivi storici online della Camera dei Deputati e del Senato.

Le autorità giudiziarie hanno prodotto un'ampia mole di documentazione sul "caso Ustica". Anche in questo caso, il sito web *Stragi80.it* risulta di fondamentale importanza per accedere alle carte del Tribunale di Crotona relativamente al caso del Mig-23 libico (1989), alla sentenza-ordinanza di Priore (1999), alle sentenze delle Corti riguardo ai processi agli ufficiali dell'Aeronautica (2001-2004) e dei tribunali civili nei procedimenti giudiziari contro i ministeri della Difesa e dei Trasporti (2010-2013).

L'influenza degli organi di stampa nell'opinione pubblica, circa l'interpretazione e l'informazione sul disastro aereo, comporta che nello studio della storia delle indagini sul Dc-9 si debba ricorrere frequentemente ai siti di diverse testate giornalistiche. In particolare, la consultazione degli articoli del «Corriere della Sera», «Il Messaggero» e «La Stampa» è stata possibile grazie all'accesso agli archivi online di ognuno di questi organi di informazione. Per gli articoli del quotidiano «La Repubblica» mi sono recata presso la Biblioteca di Scienze Politiche dell'Università degli Studi di Padova dove sono conservate in microfilm le annate del giornale risalenti agli anni Ottanta e Novanta. Non mi è stato possibile accedere all'archivio storico online dell'«Unità» poiché, cliccando sul link del portale, il sito web dà errore. Ho recuperato, dunque, gli articoli del quotidiano tramite l'Emeroteca sul disastro aereo proposta dal sito web *Ladigacivile.eu* che contiene le scansioni di un gran numero di servizi giornalistici dedicati al "caso Ustica" dal 1980 al 2007. Tutti i siti web consultati per la stesura della tesi sono stati visionati per l'ultima volta il 28 settembre 2023.

Sebbene la mole di documentazione emessa dalle autorità giudiziarie sia amplissima, secondo l'analisi di Cora Ranci, ad oggi vi è ancora un grande «vuoto storiografico»³ sull'argomento. La studiosa tenta di dare una spiegazione dei motivi di tale carenza. Il primo di questi è il fattore temporale perché la vicenda risale al 1980 e la vicinanza col

³ Ranci Cora, *Ustica. Una ricostruzione storica* 2020, p. IX. Cora Ranci (1983) ha conseguito la Laurea in Relazioni internazionali presso l'Università degli Studi di Bologna, dove ha poi ottenuto il dottorato di ricerca in Storia contemporanea. Oltre ad essere autrice del libro *Ustica, una ricostruzione storica*, ha scritto diversi articoli per le testate «Il Mulino», «Percorsi Storici», «Peace Reporter», «L'Unità» e «Internazionale».

presente non ha ancora permesso il fiorire di approfondimenti o studi storici più specifici, com'è, invece, accaduto per altri episodi di storia contemporanea. A ciò si deve aggiungere il dato fondamentale della permanenza di lacune ed opacità su molti aspetti della vicenda. I decenni di indagini giudiziarie, interrogazioni parlamentari, rivelazioni e inchieste mediatiche non hanno ancora portato a conclusioni definitive sul motivo per cui il volo IH 870 non arrivò mai a destinazione.⁴ Se i tribunali civili hanno concordato sulla responsabilità di un missile aria-aria, per Priore non era da escludere la possibilità che il Dc-9 fosse esploso a causa di una «quasi collisione»⁵ con un caccia militare. Nella *Ricostruzione storica* di Ranci si espone una rassegna delle ipotesi che presero piede nel “caso Ustica”: dalla sera del 27 giugno 1980, l'ipotesi di cedimento strutturale, la «creazione del capro espiatorio Itavia» e il successivo fallimento della compagnia aerea, al presunto attacco terroristico, al coinvolgimento del Mig libico, fino ai contrasti tra “partito del missile” e quello “della bomba”. Nonostante una serie di questioni ancora aperte, Ranci ha ricostruito la vicenda nella quale sono elencate le varie fasi che caratterizzarono le indagini dal 1980 al 2020, includendo il ruolo rivestito dai mass media, dall'Associazione dei Parenti delle Vittime e dal Comitato per la Verità. Alla comprensione della vicenda è utile integrare lo studio del contesto storico nel quale essa si inserisce e nello specifico, Ranci ha provveduto alla descrizione dell'estate del 1980. Secondo l'autrice è necessario comprendere la situazione geopolitica per prendere in considerazione l'ipotesi che il disastro aereo non sia stato il risultato di una «tragica causalità»,⁶ ma l'esito di un complesso scenario che vide coinvolti diversi Paesi del Mediterraneo.

Sulla scena nazionale ed internazionale si sono concentrati gli studi di Luca Alessandrini. L'esito delle sue ricerche è stato pubblicato in due raccolte di saggi. La prima di queste, la cui prima edizione è del 2020, si intitola *1980: l'anno di Ustica*.⁷ Essa si è sviluppata

⁴ Secondo la sentenza-ordinanza del giudice istruttore Rosario Priore «ignoti» sono gli autori del disastro aereo. Tribunale di Roma Procedimento Penale Nr. 527/84 A.G.I., *Sentenza-ordinanza del giudice istruttore Rosario Priore*, Roma, 31 agosto 1999, p. 4966.

⁵ *Ivi*, p. 4947.

⁶ *Ivi*, p. X.

⁷ Luca Alessandrini (a cura di), *1980: l'anno di Ustica*, Mondadori, Milano, 2020. Luca Alessandrini (1956), dopo gli studi di storia moderna si è concentrato sulla contemporaneistica. Ha dedicato molto impegno per la conservazione dei beni culturali, la didattica della storia e le problematiche relative ai servizi culturali in ambito storico. Egli stesso afferma: «Ho sempre avuto la malinconia di considerare la storia alla stregua di un servizio sociale di base». ⁷ Dal 1992 al 2020 è stato Direttore dell'Istituto Storico Parri Emilia-

dalle riflessioni durante il convegno del 2015 a Bologna, promosso dall'Associazione dei Parenti delle Vittime e dall'Istituto Storico Parri, di cui l'autore del volume ne è stato il direttore dal 1992 al 2020. Alessandrini spiegò, infatti, che uno degli elementi distintivi del sodalizio con l'associazione presieduta da Daria Bonfietti, che nel disastro aereo perse il fratello, fu proprio la «peculiare volontà e capacità di porre la tragedia oltre la dimensione del dolore privato»,⁸ tradotta nell'impegno a ricostruire i fatti dal punto di vista storico e diffondere un interesse collettivo sull'accaduto. Su tali presupposti, si motivarono le numerose iniziative prese dall'Associazione, a partire dai molteplici incontri pubblici, fino all'edificazione del Museo per la Memoria a Bologna e il patrocinio di molti studi, tra cui proprio quelli di Alessandrini. L'autore riflette sullo scopo del volume e del convegno che lo ha ispirato. Egli ritiene che non sia suo compito individuare i responsabili della morte degli 81 a bordo del Dc-9, e preferisce, invece, concentrare la propria attenzione «sulla dimensione storica di un contesto internazionale»⁹ complesso quale fu quello in cui avvenne l'inabissamento del velivolo Itavia: la Guerra fredda, la forte presenza nel Mediterraneo della Libia di Gheddafi e il suo rapporto con l'Italia, le politiche della Francia nei confronti dei paesi africani, infine, il peso di Malta nelle questioni diplomatiche. A tale scenario si aggiungono gli approfondimenti sulla specificità del contesto italiano: il terrorismo, la malavita organizzata e i decenni successivi alla sciagura, che videro la politicizzazione del “caso Ustica” nel contesto del mutamento del sistema politico italiano e delle stragi di mafia.

Nel secondo volume dell'ex direttore dell'Istituto Parri, *Ustica e gli anni Ottanta*,¹⁰ si sottolinea l'impegno dell'associazione presieduta dalla Bonfietti alla desecretazione della documentazione relativa alla sciagura aerea. Grazie alla Direttiva emanata dal governo Renzi il 22 aprile 2014, furono disposti la declassificazione e il versamento straordinario di documenti all'Archivio centrale dello Stato da parte delle amministrazioni pubbliche, circa le stragi che avvennero negli anni della Prima Repubblica: da Piazza Fontana a Milano (1969) fino a quella di Natale del treno rapido n. 904 (1984), comprendendo anche

Romagna di Bologna che fa parte della rete nazionale dell'Istituto per la storia del Movimento di liberazione in Italia.

⁸ *Ivi*, p. 4.

⁹ Alessandrini 1980: *l'anno di Ustica* 2020, p. 8.

¹⁰ Alessandrini Luca, *Ustica e gli anni Ottanta*, Manni, San Cesario di Lecce, 2023.

il disastro aereo di Ustica.¹¹ Ciò permise agli studiosi di aver accesso ad un maggior numero di documenti sui tragici fatti che caratterizzarono il Paese negli anni Settanta e Ottanta. Nello specifico, proprio sulla vicenda del Dc-9, fu resa accessibile la parte più cospicua dei versamenti straordinari: 46421 fogli. Alessandrini si propose di ricostruire il quadro storico nel quale avvenne il disastro aereo perché ritenne che tale operazione fosse funzionale ad una più approfondita comprensione della vicenda del velivolo Itavia e del modo in cui le autorità e l'opinione pubblica reagirono all'accaduto. Gli anni Ottanta, che si aprirono all'insegna di un nuovo stadio della contrapposizione tra Patto Atlantico e di Varsavia, con l'invasione da parte dell'URSS dell'Afghanistan (1979), si chiusero, poi, con la caduta del muro di Berlino (1989) e la fine della guerra fredda (1992). Per quanto riguarda lo scenario interno, Alessandrini individuò, come momento iniziale da cui far partire la trattazione, l'uccisione di Aldo Moro (1978) e concluse con le inchieste di Tangentopoli (1992) che comportarono la rottura del sistema dei partiti così com'era costituito dal 1943.

Nel 1981 Giovanni Spadolini (PRI) fu nominato presidente del Consiglio, dando avvio al pentapartito, guidato, dall'83 all'87 dal socialista Bettino Craxi, il quale diede nuovo impulso all'inchiesta sul volo IH870. Secondo lo studioso, gli anni Ottanta rappresentarono un momento di trasformazione per l'Italia della Prima Repubblica, nella quale permase, tuttavia, una distanza tra rappresentanza politica e società che emerse anche nella storia del volo IH870:

Distanza rappresentata dalla vita [...] della strage di Ustica nella vita del paese, della sua rivelazione e della sua crescita come una delle grandi ingiustizie della storia italiana, ma anche come una delle mobilitazioni civili e politiche che hanno fatto e fanno onore a questa nazione, che ha saputo esprimere ad un tempo sana ribellione e costruzione di nuove consapevolezze.¹²

L'affermazione di Alessandrini esprime, nell'approccio dello studio del caso Ustica, l'importanza che si deve dare all'analisi del contesto politico, giudiziario, economico e mediatico nel quale l'accaduto si collocò, per comprendere con maggiore efficacia una specifica modalità di conduzione delle indagini, di intervento parlamentare e il peso che hanno giocato gli organi di stampa e le associazioni nella vicenda.

¹¹ Il testo della direttiva è presente al sito web:
<https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2014/05/02/14A03553/sg>

¹² Alessandrini *Ustica e gli anni Ottanta* 2023, pp. 22-23.

A completare l'analisi del contesto nazionale ed internazionale si è ricorso al manuale di Ginsborg,¹³ a quelli di Crainz *Il Paese reale*¹⁴ e *Storia della Repubblica*,¹⁵ alla *Storia contemporanea*¹⁶ di Barbagallo, all'approfondimento sul terrorismo di matrice neofascista e di estrema sinistra di Fumian e Ventrone,¹⁷ infine alla raccolta di saggi a cura di Baioni e Conti¹⁸ sulla politica in relazione a vari aspetti della vita sociale in età contemporanea.

Paolo Cucchiarelli in *Ustica & Bologna, attacco all'Italia*¹⁹ ricomponne il contesto nel quale avvenne il disastro aereo e la strage presso la stazione di Bologna. L'autore individua nelle autorità politiche una mancata presa di responsabilità nella morte degli 81 a bordo del Dc-9:

Un dato è certo: dagli anni Ottanta in poi, l'Italia è diventata un paese ammalato di narcisismo, presuntuoso, arrogante, infantile e invecchiato malamente, sempre pronto a sfuggire a ogni concreta forma di responsabilità individuale e collettiva.²⁰

Secondo Giuseppe Zamberletti, tra il tragico episodio del 27 giugno e quello del 2 agosto vi è un «filo»²¹ che collega i due eventi, espressioni di un attacco da parte della Libia al governo italiano. Secondo l'interpretazione dell'ex sottosegretario al ministero degli Esteri, quanto accadde al volo IH 870 fu una «minaccia»²² alla Farnesina affinché non giungesse a stringere un accordo con Dom Mintoff per la neutralità dell'isola maltese. Il colonnello Gheddafi, d'altronde, come riportò il senatore democristiano, fino al 1980 deteneva importanti interessi a Malta dal punto di vista economico, grazie al commercio del petrolio. I rapporti tra i due Paesi, però, nel corso del 1980 si andarono a

¹³ Ginsborg Paul, *Storia d'Italia dal dopoguerra a oggi*, Einaudi, Torino, 2006.

¹⁴ Crainz Guido, *Il Paese reale*, Donzelli, Roma, 2012.

¹⁵ Crainz Guido, *Storia della Repubblica. L'Italia dalla Liberazione ad oggi*, Donzelli, Roma, 2016.

¹⁶ Barbagallo Francesco, *Storia contemporanea. Dal 1815 a oggi*, Carocci, Roma, 2014.

¹⁷ Fumian Carlo, Ventrone Angelo, *Il terrorismo di destra e di sinistra*, University Press, Padova, 2018.

¹⁸ Baioni Massimo, Conti Fulvio (a cura di), *La politica nell'età contemporanea*, Carocci, Roma, 2020.

¹⁹ Cucchiarelli Paolo, *Ustica & Bologna, attacco all'Italia*, La nave di Teseo, Milano, 2020. Lo scrittore e giornalista parlamentare ed investigativo Paolo Cucchiarelli (1956) è caposervizio e collaboratore dell'Ansa, agenzia di informazione multimediale italiana. Si è interessato alla storia di molte stragi che colpiscono il Paese, tra cui Piazza Fontana, il rapimento di Aldo Moro, l'attentato a papa Giovanni Paolo II e le vicende di Tangentopoli. Ha seguito per più di dieci anni il lavoro della Commissione Stragi, contribuendo ad una più approfondita conoscenza della strategia della tensione in Italia.

²⁰ *Ivi*, p. 608.

²¹ Zamberletti Giuseppe, *La minaccia e la vendetta. Ustica e Bologna: un filo tra le due stragi*, FrancoAngeli, Milano, 1995.

²² *Ivi*, p. 63.

compromettere e la Libia non fu chiamata da Mintoff a partecipare agli accordi dell'estate di quell'anno. La «vendetta»²³ libica allora, nelle idee di Zamberletti, non tardò ad arrivare e si tradusse in un secondo attacco all'Italia, il 2 agosto 1980 presso la stazione di Bologna. Se l'ipotesi di Zamberletti non fu supportata da elementi probatori che ne accertarono la validità, tuttavia fu importante per la comprensione delle tensioni presenti nel contesto storico nel quale si inserì il disastro aereo.

Le ricerche di Mario De Prospro, il cui esito fu pubblicato nel 2022 nel volume *Protagonisti contro voglia*,²⁴ si sono concentrate sul rapporto tra vertici militari e autorità politiche durante le indagini sul caso Ustica, dal 1980 al 1992. Nel corso della storia dell'Italia unita, le Forze Armate hanno sempre avuto un ruolo di primo piano sia nelle dinamiche nazionali che in politica estera. Dopo la Seconda guerra mondiale, il nuovo contesto rappresentato dalla Repubblica e la contrapposizione, a livello internazionale, tra blocco occidentale e orientale, ha comportato una trasformazione del ruolo dei militari. Ogni azione, decisione o proposta dal governo, incluso ogni provvedimento che riguardasse i compiti di difesa e sicurezza delle Forze Armate, dipese strettamente dal fatto che l'Italia, negli anni della Guerra fredda, apparteneva all'Alleanza atlantica. Dal 1947, il Ministero della Difesa esercita il controllo politico sull'amministrazione delle intere Forze Armate, prima distinte nei tre dicasteri di Guerra, Marina e Aeronautica. Al Capo di Stato Maggiore spetta il compito di valutare, indirizzare e coordinare le politiche di difesa e sicurezza del Paese. Pur essendoci numerosi soggetti che nel "caso Ustica" avanzarono personali spiegazioni e rivelazioni di dubbia fondatezza, l'Aeronautica è sempre stata l'unica a godere del «vantaggio cognitivo»²⁵ del sapere tecnico specializzato, necessario all'analisi delle informazioni in merito al volo IH 870. Studiare la vicenda di Ustica, dunque, inevitabilmente comporta l'analisi della condotta delle autorità militari in rapporto all'accaduto. De Prospro ha usufruito principalmente della documentazione prodotta dal gabinetto del Ministero di via XX Settembre e dal Gruppo di lavoro per la trattazione delle questioni attinenti al disastro aereo del 1° Reparto dello Stato maggiore

²³ *Ibidem*.

²⁴ De Prospro Mario, *Protagonisti contro voglia*, Le Monnier, Milano, 2022. Il professor Mario De Prospro (1982) insegna Storia delle relazioni internazionali all'Università di Bologna. È particolarmente interessato alla storia sociale e delle istituzioni politiche, nello specifico allo studio dell'agency dei gruppi dirigenti nel XX secolo.

²⁵ *Ivi*, p. 82.

dell'Aeronautica. Le informazioni ottenute sono state integrate con i fascicoli originati dalla Presidenza del Consiglio dei ministri, dal Consiglio supremo di difesa e dalla Commissione Stragi che nel corso degli anni procedette ad audizioni nei confronti di numerosi ufficiali, permettendo di approfondire la conoscenza del rapporto tra autorità politiche e militari.²⁶ La documentazione raccolta non permette allo studioso di elaborare un'interpretazione della vicenda differente da quella cui giunsero le autorità giudiziarie, le quali ancor'oggi non hanno individuato un responsabile della caduta del Dc-9. Tuttavia, egli ha spiegato che dalle carte emerge «un atteggiamento di diffidenza e reticenza dei militari, che non ha aiutato a fare chiarezza e far proseguire efficacemente le indagini»,²⁷ tanto da portare, nel 1999, al rinvio a giudizio di nove ufficiali che, all'epoca del disastro aereo, avevano ricoperto importanti cariche all'interno dell'ambiente aeronautico italiano. L'autore ha suddiviso in tre fasi la trattazione sul ruolo di esponenti politici e militari nelle indagini. Tra il 1980 e il 1987, secondo De Prospe, le forze armate restarono «ai margini dell'inchiesta sulla strage»,²⁸ in contrapposizione al coinvolgimento dei mass media e del Comitato per la Verità su Ustica, il cui impegno si espresse in un appello all'allora presidente della Repubblica Cossiga per sollecitare il governo a prendere in seria considerazione l'idea di recuperare i rottami del Dc-9 dai fondali tirrenici. Verso la fine degli anni Ottanta prese piede con forza l'ipotesi del missile ma, militari e servizi segreti non si esposero mai a favore di tale congettura. Il «secondo atto»²⁹ presentato da De Prospe riguarda gli anni dal 1988 al 1991. Nella relazione del collegio peritale Blasi, emessa nel marzo 1989, fu sostenuto che fu un missile ad abbattere il velivolo Itavia. Tale conclusione portò ad una serie di accuse nei confronti dell'arma azzurra relative a gravi omissioni nel controllo del traffico aereo e una mancata collaborazione alle indagini, sia nei confronti del governo che dell'autorità giudiziaria. Il prestigio delle forze armate agli occhi dell'opinione pubblica vacillava e ciò fu motivo di preoccupazione per gli alti ufficiali. Mario Porta, capo di Stato maggiore della Difesa, di fronte alla Commissione Stragi nel 1989 affermò che «troppo e ormai irreparabile è il danno che l'immagine

²⁶ *Ivi*, p. 8.

²⁷ *Ivi*, p. 75.

²⁸ *Ivi*, pp. 18-24.

²⁹ *Ivi*, pp. 25-52.

pubblica e la credibilità dei vertici militari hanno subito». ³⁰ A prendere le difese dell'arma azzurra intervenne il ministro Martinazzoli:

L'espressione che spesso trovo sui giornali, sui rotocalchi o nelle notizie televisive, che va caratterizzando nella percezione comune l'Aeronautica militare quasi come una sigla di continuità dissimulatrice è secondo me un'espressione che non avvicina di un millimetro alla verità e che ha invece un rilevante costo per l'immagine, l'onore e la dignità di un segmento delle nostre istituzioni. ³¹

Tuttavia, al termine della X Legislatura, ogni tentativo di ripristinare la percezione positiva delle forze armate all'opinione pubblica fu vano. All'inizio del 1992 il giudice istruttore Priore decise di incriminare tredici alti ufficiali dell'Aeronautica per aver ostacolato la normale conduzione delle indagini sul caso Ustica. Da tale decisione, prende il via il «terzo atto» ³² della narrazione di De Prospo. Nella seconda relazione prodotta dalla Commissione Stragi si attribuì agli esponenti militari una «massiccia distruzione di prove». ³³ Al contempo, nella medesima occasione, si tentò di riparare al danno d'immagine recato all'Aeronautica, considerata dalla Commissione l'ottantaduesima vittima del disastro aereo perché essa «non meritava certo di essere trascinata nella sua interezza in questa avventura». ³⁴ Si rileva come all'inizio degli anni Novanta, la situazione geopolitica consentì al governo in carica una maggior capacità d'azione rispetto agli anni precedenti. Fu, infatti, deciso, nel 1992, di far costituire parte civile il Ministero della Difesa nel processo. L'atto fu visto negativamente dall'arma azzurra, la quale, attraverso le parole del ministro Adelchi Pillinini, dichiarò di continuare a trovarsi in una situazione di grave disagio. ³⁵ Nella ricostruzione proposta da De Prospo, emerge la volontà da parte dei ministri della Difesa a tutelare, in ogni occasione, l'immagine dell'Aeronautica italiana, nonostante le gravi ipotesi di reato che si prefigurarono durante l'istruttoria. L'intreccio di relazioni tra classe politica e militare nella vicenda ha

³⁰ Commissione Stragi, X Legislatura, Resoconto stenografico 39° seduta, Roma, 22 novembre 1989, p. 553.

<https://patrimonio.archivio.senato.it/inventario/scheda/terrorismo-e-stragi-x-xiii-leg/IT-SEN-114-014556/seduta-del-22-novembre-1989#lg=1&slide=0>

³¹ Commissione Stragi, X Legislatura, Resoconto stenografico 56° seduta, Roma, 27 giugno 1990, p. 2.

<https://patrimonio.archivio.senato.it/inventario/scheda/terrorismo-e-stragi-x-xiii-leg/IT-SEN-114-014579/seduta-del-27-giugno-1990-1#lg=1&slide=0>

³² De Prospo *Protagonisti controversia* 2022, pp. 53-68.

³³ Commissione Stragi, X Legislatura, *Relazione sull'inchiesta condotta dalla Commissione in ordine alle vicende connesse con il disastro aereo di Ustica*, Roma, 1° ottobre 1990, p. 52.

³⁴ *Ivi*, p. 11.

³⁵ De Prospo *Protagonisti controversia* 2022, p. 65.

permesso di approfondire il tema del controllo civile sulle Forze Armate. Come rilevò anche Nicola Labanca, infatti, “il caso Ustica” ha portato alla luce «una quantomeno disinvoltata modalità di settori dell’amministrazione delle forze armate di relazionarsi con il controllo civile, in questo caso sia politico, sia giudiziario».³⁶ Il contributo di De Prospo risulta, dunque, di fondamentale importanza sia per la ricostruzione della vicenda perché le Forze armate rivestirono un ruolo decisivo nella complicazione delle indagini sul volo IH 870, sia per la complessiva riflessione sulla rete di relazioni e dinamiche che, nell’Italia degli anni Ottanta, andarono a solidificarsi tra autorità politiche e militari.

*Ustica, i fatti e le fake news*³⁷ di Franco Bonazzi e Francesco Farinelli si propone di smentire una serie di «fake news e post-verità» che gli organi di stampa, sin dal giorno seguente al disastro aereo, cominciarono a diffondere, contribuendo a far radicare nell’opinione pubblica una serie di «convinzioni e immaginari non supportati dai dati di fatto».³⁸ Nella prima parte del libro, si passa in rassegna la molteplicità di informazioni tecnico-scientifiche emerse durante l’inchiesta giudiziaria del tribunale penale. L’autorità giudiziaria, per accertare la causa del disastro aereo, si servì di numerosi collegi peritali composti da esperti in materia aeronautica, radaristica e giuridica, tra il 1980 e il 1999. A questo spazio, ne segue uno dedicato agli interventi della Commissione Stragi nel “caso Ustica”. Dal momento in cui il Parlamento cominciò ad attivarsi concretamente nel proseguimento delle indagini:

La pubblicizzazione a uso politico delle prime risultanze tecniche e la dialettica tra il potere esecutivo, quello giudiziario e quello dell’opinione pubblica posero di fatto le basi per l’emergere di una decisa manipolazione concettuale degli avvenimenti legati al caso Ustica.³⁹

Nell’ultima parte della trattazione, si erige una netta distinzione tra i dati acquisiti tramite consulenze scientifiche, tecniche, storiche e processuali, e gli elementi frutto di deduzioni e ricostruzioni non dimostrate, riportate dai mezzi di comunicazione di massa, specialmente tramite programmi e spettacoli televisivi, definite le «false notizie che da quasi quarant’anni avvelenano la comprensione del caso».⁴⁰ Sulla gravità che queste

³⁶ *Le armi della Repubblica: dalla Liberazione ad oggi* (Vol. V), Nicola Labanca (a cura di), in *Gli italiani in guerra*, Mario Isnenghi, Utet, Torino, 2009, pp. 120-121.

³⁷ Bonazzi Franco, Farinelli Francesco, *Ustica. I fatti e le fake news*, LoGisma, Vicchio, 2019.

³⁸ *Ivi*, p. 10.

³⁹ *Ivi*, p. 16.

⁴⁰ *Ibidem*.

ultime assunsero nel consolidamento nell'opinione pubblica di una determinata spiegazione dei fatti, gli autori si proposero di riflettere. Ciò che emerge dalle analisi di Bonazzi e Farinelli non è un'accusa di disinformazione verso tutti i giornalisti e personaggi della scena pubblica che si esposero sulla vicenda, quanto l'invito ad un approccio maggiormente critico nei confronti di un certo fenomeno, che dal momento in cui il "caso Ustica" assunse una nuova attenzione, si diffuse a livello nazionale proponendo una determinata interpretazione dei fatti, non comprovata da dati scientifici. Il comandante Franco Bonazzi è stato pilota collaudatore nell'Aeronautica militare. Fu il primo italiano a pilotare un F-104. Il libro scritto con Farinelli fu premiato alla 37° edizione del Premio Firenze nel settore saggistica e Bonazzi spiegò che l'opera:

Costituisce una documentata e rigorosa demistificazione delle menzogne e delle interessate manipolazioni che hanno accompagnato le ricostruzioni della tragedia del DC9 e le relative vicende processuali.⁴¹

Il libro di Leonardo Tricarico e Gregory Alegi *Ustica, un'ingiustizia civile*⁴² si focalizza su una ricostruzione del disastro aereo che non attribuisce all'Aeronautica una condotta omissiva nei confronti delle autorità giudiziarie, né sostiene l'ipotesi che ad abbattere il velivolo fu un missile o la collisione con un jet militare, distinguendosi da opere come quella di Cora Ranci o di Luca Alessandrini, più vicine alle posizioni assunte dall'Associazione dei Parenti delle Vittime. La presa di posizione a favore dell'arma azzurra si spiega col fatto che Tricarico fu capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica dal 2004 al 2006, oltre che consigliere militare della Presidenza del Consiglio durante i governi di D'Alema, Amato e Berlusconi. Oggi è il presidente della Fondazione Intelligence Culture and Strategic Analysis. La ICSA si occupa di vari temi riguardanti la sicurezza nazionale e la lotta alla criminalità.⁴³ Tricarico si propone di esporre la propria esperienza di militare durante gli anni di indagine affermando l'esistenza di una numerosa mole di «fake news costruite ad arte per confondere le idee»⁴⁴ che hanno contribuito a creare sul "caso Ustica" grandi interrogativi e sospetti sulle Forze Armate. Seppur i

⁴¹ <https://www.mentaerosmarino.it/franco-bonazzi-ustica-i-fatti-e-le-fake-news/>

⁴² Alegi Gregory, Tricarico Leonardo, *Ustica, un'ingiustizia civile*, Rubbettino, Soveria Mannelli, 2021.

⁴³ Per maggiori informazioni sugli obiettivi della Fondazione consultare il sito web:

https://www1.interno.gov.it/mininterno/export/sites/default/it/sezioni/sala_stampa/speciali/100_anni_Viminale/Icsa.html

⁴⁴ Alegi, Tricarico *Ustica, un'ingiustizia civile* 2021, p. 17.

tribunali non siano ancora stati in grado di individuare la causa dell'inabissamento del velivolo Itavia, i decenni di indagini hanno prodotto numerose ipotesi che su diversi gradi, hanno implicato il coinvolgimento di autorità militari nel depistaggio del lavoro degli inquirenti. Secondo il generale, il volo IH 870 non arrivò mai a destinazione a causa di una bomba a bordo del Dc-9 e decise di esporre le proprie argomentazioni con l'aiuto dello storico e giornalista Alegi, anch'egli membro dell'ICSA. I due autori sottolineano che le pubblicazioni a sostegno dell'ipotesi del missile sono molte di più rispetto a quelle che parlano della possibilità che il volo IH 870 sia stato vittima di un'esplosione interna.⁴⁵ Sulla base di dati tecnici e documentazione giudiziaria, nel libro si espongono le ragioni di coloro che ritengono valida l'ipotesi che il disastro aereo fu provocata dallo scoppio di una bomba all'interno dell'aeromobile. In merito all'approccio allo studio della vicenda, il giornalista Alegi afferma che bisogna:

Disgiungere il disastro dai significati politici di cui è stato caricato da quanti intendevano piegarne la soluzione alla preesistente lettura di un momento particolarmente teso della vicenda nazionale, o più esattamente per costruire una spiegazione tramite tale lettura esterna e preesistente al fatto.⁴⁶

Una tale riflessione si contraddistingue dalle modalità con cui Cora Ranci e Luca Alessandrini hanno operato per ricostruire dal punto di vista storico "il caso Ustica". Le ricostruzioni differenti di quanto accadde la sera del 27 giugno 1980 hanno come diretta conseguenza una valutazione differente sul ruolo di autorità politiche, militari e mediatiche sulla vicenda. Se per Ranci o Alessandrini lo scenario bellico è tuttora considerato plausibile e reso possibile dalla complicità dell'arma azzurra, su *Ustica, un'ingiustizia civile* tali congetture rappresentano l'esito di un'impostazione della vicenda che si è tradotta nella ricerca dei fatti sulla base di una specifica interpretazione, anziché esser partiti dai dati per capire quanto è accaduto al volo IH 870.⁴⁷

Su un aspetto molto preciso del "caso Ustica" si è concentrato il giornalista esperto di incidenti aerei Antonio Bordoni. L'esigenza di far conoscere all'opinione pubblica cosa gli investigatori aeronautici hanno scoperto durante le indagini sul Dc-9 e cosa hanno scritto nelle loro relazioni ha spinto Bordoni a pubblicare nel 2022 le sue riflessioni nel

⁴⁵ *Ivi*, p. 137.

⁴⁶ *Ivi*, p. 143.

⁴⁷ *Ibidem*.

libro *Ustica, il relitto parla*.⁴⁸ Secondo l'analisi dell'autore, le autorità giudiziarie non hanno prestato l'adeguata attenzione all'esame dei rottami ripescati dal Tirreno e tali lacune hanno comportato il consolidarsi tra l'opinione pubblica dell'ipotesi che sia stato un missile ad abbattere il velivolo Itavia. Riguardo il relitto ripescato, Bordoni ha scritto che:

Di certo averlo recuperato dopo aver speso ingenti somme, per poi ignorare completamente ciò che esso ha svelato è qualcosa che poteva accadere soltanto in Italia.⁴⁹

Dall'analisi eseguita dalle varie commissioni sui rottami è emersa una ricostruzione della vicenda della sera del 27 giugno 1980 differente rispetto a quella proposta dal "partito del missile". Prendere in considerazione anche ciò che ogni collegio peritale ha concluso, indipendentemente da quanto il giudice istruttore ha valutato per pronunciarsi sul caso del volo IH870, è cruciale per avere una più ampia comprensione di ciò che è stato, e che continua ad essere, il dibattito sulle cause del disastro aereo di Ustica.

Ho deciso di sviluppare la mia tesi sul disastro aereo di Ustica, partendo dall'analisi del contesto nel quale la vicenda si è inserita. Ho preso in considerazione il periodo dalla fine degli anni Settanta alla fine degli anni Ottanta. Nel primo capitolo ho elencato i cambiamenti a livello politico, sociale ed economico avvenuti in Italia. Nel corso degli anni Ottanta, il pentapartito si era affermato in Italia come formula di governo che si è caratterizzato per la compresenza di Democrazia Cristiana, partito socialista, socialdemocratico, liberale e repubblicano. Nel decennio, nove governi si susseguirono a Palazzo Chigi, determinando una situazione politica piuttosto instabile. Nel 1981 avvenne il mandato di cattura per Licio Gelli e furono pubblicati gli elenchi degli aderenti alla loggia P2. Tra i nomi delle liste sono comparsi nomi di importanti figure dell'ambiente politico, militare, giudiziario e mediatico italiano. La notizia turbò l'opinione pubblica. Agli episodi di terrorismo e di violenza mafiosa ho dedicato il paragrafo centrale. Tra la fine degli anni Sessanta e l'inizio degli anni Ottanta si è assistito agli omicidi di diverse

⁴⁸ Bordoni Antonio, *Ustica, Il relitto parla*, 2022. Antonio Bordoni ha scritto per «Il Giornale» e nel 2008 ha aperto un sito web dedicato al tema della sicurezza dei voli e dei sinistri aerei consultabile al link <https://www.air-accidents.com/main.asp>

⁴⁹ *Ivi*, p. 11.

autorità della Magistratura e della politica. Gli attacchi terroristici delle formazioni neofasciste a obiettivi civili (banche, treni, piazze) e gli attentati mirati contro singole figure di gruppi di ispirazione comunista hanno provocato la morte di centinaia di persone. La reazione dello Stato, prima incerta e poi più forte proprio nel 1980 grazie all'aiuto di ex terroristi pentiti decisi a collaborare con la giustizia e fornire informazioni fondamentali agli inquirenti, riuscì a smantellare le associazioni terroristiche.

Ho scelto di approfondire anche il quadro mediterraneo ed europeo per comprendere i rapporti che intercorrevano tra i vari Paesi, all'epoca del disastro aereo. Nel 1980, l'Italia da un lato risentiva dei rapporti con gli Stati Uniti, in quanto membro dell'Alleanza atlantica; dall'altro, la Libia del colonnello Gheddafi rappresentava per Roma un Paese chiave per questioni economico-finanziarie e geopolitiche relativamente allo scacchiere mediterraneo. La tensione fra Washington e Tripoli poneva l'Italia in una situazione in bilico tra l'allineamento alla posizione statunitense e l'interesse nazionale a tenere aperto un dialogo con Gheddafi. In questo contesto si inserisce anche l'isola di Malta, il cui posizionamento internazionale nel 1980 fu motivo di tensione tra Italia e Libia.

Il secondo capitolo si focalizza sulla storia delle indagini sul "caso Ustica". Ho passato in rassegna le molteplici ipotesi sulle cause all'origine del disastro aereo. La prima di queste, il cosiddetto «cedimento strutturale» fu la ragione per cui l'allora ministro dei Trasporti Rino Formica decise di revocare le concessioni alla compagnia aerea del Dc-9, l'Itavia che chiuse definitivamente nel 1981. Il terzo paragrafo è dedicato alla vicenda del Mig-23 libico che fu ritrovato tra i monti della Sila il 18 luglio 1980. Gli interrogativi su un presunto collegamento tra la vicenda del 27 giugno e quella del caccia libico furono alimentati dagli organi di stampa, il cui ruolo sul "caso Ustica" si fece progressivamente influente nelle varie fasi di indagine.

Alla fine degli anni Ottanta, fu possibile recuperare i rottami del Dc-9 inabissati nei fondali tirrenici. Nonostante la quasi totalità del relitto ripescata, gli inquirenti non riuscirono a pronunciarsi sulla causa per cui il volo IH870 non arrivò mai a destinazione. Il quarto paragrafo si sviluppa sull'ipotesi dell'esplosione. Nel dibattito sul "caso Ustica" si sono costituiti due veri e propri schieramenti: da una parte chi ha ritenuto che il Dc-9 fosse esploso in volo a causa di una bomba presente dentro l'aereo, e dall'altra chi ha attribuito ad un missile la caduta dell'aeromobile. Inoltre, le lacune sui dati necessari agli inquirenti per elaborare un'interpretazione coerente sull'accaduto furono motivo di critica

da parte degli organi di stampa nei confronti dell'Aeronautica militare, colpevole, a loro giudizio, di non essere sufficientemente disponibile a fornire gli elementi necessari alla comprensione delle dinamiche riguardo la sera del 27 giugno 1980. Dello stesso parere sulla condotta dell'arma azzurra, fu il giudice istruttore Rosario Priore che, con la sentenza-ordinanza del 1999, pur non avendo stabilito con certezza la causa dell'inabissamento del Dc-9, propose il rinvio a giudizio di numerosi ufficiali dell'Aeronautica, accusati di aver depistato le indagini. Il quinto paragrafo riguarda proprio i processi che negli anni 2000 hanno riguardato in sede penale le figure apicali dell'arma azzurra, e in sede civile i Ministeri della Difesa e dei Trasporti.

Il terzo capitolo è dedicato alle varie interpretazioni, memorie e riflessioni sul “caso Ustica”, nel corso dei quarantatré anni che sono passati dal disastro aereo. Il primo paragrafo si concentra sul ruolo delle associazioni nel suscitare l'attenzione dell'opinione pubblica sulla vicenda. Il merito al nuovo impulso che le indagini hanno conosciuto dal 1986 va attribuito al Comitato per la Verità su Ustica. Un'altra associazione molto importante fu quella dei Parenti delle Vittime; si menziona poi la presenza di una terza associazione, quella “per la Verità su Ustica”.

Il capitolo prosegue con il paragrafo dedicato al ruolo degli organi di comunicazione di massa nel diffondere all'opinione pubblica le informazioni sulle indagini sul Dc-9 e precise interpretazioni su ciò che accadde sopra il cielo di Ustica, puntando l'accento sulla trasformazione del caso in un vero e proprio «giallo». Nella memoria della vicenda si inseriscono anche gli interventi, ad ogni anniversario, delle più alte cariche dello Stato. Dall'ambiente giudiziario provengono riflessioni su ciò che il “caso Ustica” ha significato per il Paese. In particolar modo, Priore nel 2010 ha restituito un'interpretazione della vicenda quale risultato di uno scenario bellico avvenuto nei cieli italiani il 27 giugno 1980.

L'ultimo paragrafo, relativo alla pista francese proposta nel 2008 da Cossiga e ripresa da Amato nel 2023, permette di riflettere su quanto ancora oggi il “caso Ustica” sia una questione aperta e significativa di determinati aspetti del contesto nazionale ed internazionale, dagli anni Ottanta ad oggi.

PRIMO CAPITOLO

1. Il contesto

1.1. La scena politica nazionale

Il disastro aereo che ebbe per conseguenza la morte degli 81 passeggeri a bordo del Dc-9 accadde la sera del 27 giugno 1980. In quel momento, e fino all'ottobre successivo, il presidente del Consiglio dei ministri era il democristiano Francesco Cossiga. Il capo di Stato era, invece, Sandro Pertini.

Secondo Paul Ginsborg, gli anni Ottanta possiedono diversi punti in comune con gli anni Sessanta per quanto riguarda i mutamenti che attraversarono il Paese dal punto di vista economico, sociale e politico.⁵⁰ Per entrambi i decenni si evidenziò il protagonismo del Partito socialista. Il sistema del pentapartito, basato sulla coalizione fra democristiani, socialisti, socialdemocratici, repubblicani e liberali, caratterizzò l'organizzazione politica del Paese negli anni Ottanta. Tra il 1983 il 1987 Bettino Craxi (PSI) fu il presidente del Consiglio dei ministri. Egli diede avvio ad una certa stabilità politica, pur non riuscendo a gettare le basi per un programma di riforme. Prima di lui, il Paese fu attraversato da una situazione di precarietà politica con la successione di undici compagini ministeriali tra l'aprile 1980 e il marzo dell'anno successivo.

Il decennio si caratterizzò anche per il succedersi di numerosi scandali, che videro coinvolti importanti esponenti politici, ed episodi di violenza che contribuirono ad aumentare la distanza tra società e Stato. Alla fine degli anni Settanta scoppiò lo scandalo dell'Italcasse (Istituto di credito delle casse di risparmio italiane) che fece emergere i cospicui finanziamenti ai partiti e alle loro correnti. Nel marzo 1981 fu scoperta, nell'ambito dell'inchiesta sulle attività del banchiere Michele Sindona, una lista di 962 persone appartenenti alla loggia massonica segreta nota con il nome di Propaganda 2 (P2), al cui capo vi era Licio Gelli. Lo scopo di tale associazione era impedire l'avanzata della sinistra al governo e l'istituzione di un regime presidenziale autoritario. Tra i nomi emersi

⁵⁰ Ginsborg Paul, *Storia d'Italia dal dopoguerra a oggi* 2006, p. 324.

dalle scoperte dei giudici Colombo e Turone, erano compresi quelli di personalità di spicco nella scena nazionale, ai vertici dell'ambiente militare, giudiziario, politico ed economico: Roberto Calvi, Maurizio Costanzo e Angelo Rizzoli. Nel maggio '81 Gelli fu arrestato e la pubblicazione della lista degli aderenti alla loggia portò alle dimissioni il governo Forlani. L'allora presidente della Repubblica, nel messaggio per gli auguri di Capodanno del 1981, affermò la propria determinazione a condannare coloro che aveva aderito all'associazione di Gelli:

La P2 si prefiggeva di compiere atti contro la Costituzione, contro la democrazia e contro la Repubblica. e quindi coloro che facevano parte della P2 dovranno risponderne prima di tutto dinanzi alla loro coscienza, dinanzi ai loro partiti e, soprattutto, dinanzi al Parlamento. Non vi può essere in questo caso alcuna comprensione ed alcuna solidarietà. E ripeto quello che ho detto altre volte: qui le solidarietà personali, le solidarietà di partito, diventano complicità.⁵¹

Strettamente connesso all'affermazione del pentapartito in Italia, fu il dilagare della corruzione che comportò, già nel 1983, l'arresto del vicesindaco e di altri assessori della giunta di sinistra del comune di Torino. Due anni dopo, avvenne l'arresto del presidente della Metropolitana Milanese, Antonio Natali (PSI) per una «maxi tangente». ⁵² Nell'87, alla vigilia delle elezioni, per corruzione fu arrestato anche Rocco Trane (PSI). Il dilagare dei finanziamenti irregolari nell'ambiente politico fu descritto da Barbagallo come un fenomeno nel quale «i partiti si riducevano a contenitori di interessi spesso illeciti». ⁵³ Nel contesto si inserirono, infatti, anche le organizzazioni criminali di stampo mafioso che, proprio negli anni Ottanta, conobbero una fase di grande espansione.

A seguito dell'esplosione del reattore numero 4 della centrale di Černobyl' (1986), si sviluppò il dibattito sull'energia nucleare. L'anno successivo al disastro in Ucraina, il referendum in Italia portò alla cessazione del ricorso a questa fonte energetica e vide l'entrata in Parlamento del partito dei Verdi con un milione di voti. Un'altra nuova formazione politica vide le sue origini proprio in quegli anni: la Lega Nord di Umberto Bossi, che nel 1990 ottenne il 4% dei voti alle elezioni amministrative. Dal punto di vista economico, nel 1992 la crisi che comportò la svalutazione della Lira e l'uscita del Paese dal Sistema monetario europeo, fece tramontare ogni illusione di ripresa. Parallelamente

⁵¹ Il messaggio dell'ex presidente della Repubblica Sandro Pertini è disponibile al sito web: <https://presidenti.quirinale.it/elementi/237245>

⁵² Crainz Guido, *Storia della Repubblica. L'Italia dalla Liberazione ad oggi* 2016, p. 268.

⁵³ Barbagallo Francesco, *Storia contemporanea. Dal 1815 a oggi* 2014, p. 268.

all'instabilità economica del Paese, per quanto riguarda i mezzi di comunicazione di massa, in particolare per la televisione, gli anni Ottanta furono una stagione di grande potenziamento. In pochi anni, Silvio Berlusconi riuscì a creare un vero e proprio impero televisivo. Dal 1976 si pose fine al monopolio statale della Rai, permettendo la nascita di Canale 5, a cui seguirono Retequattro e Italia Uno. Il giornalismo d'inchiesta, che verso la fine degli anni '80 si espresse in una moltitudine di dossier e trasmissioni, diede nuova attenzione al caso Ustica.

La consapevolezza dell'importanza dell'Europa nel sistema politico italiano si espresse nella risposta affermativa della maggior parte degli italiani al quesito referendario del 1989 circa l'attribuzione di poteri costituenti al Parlamento Europeo. Nello stesso anno, tra l'8 e il 9 novembre avvenne lo smantellamento del muro di Berlino. L'evento registrò conseguenze significative sul mutamento dell'elettorato italiano. Il crollo dell'URSS segnò la fine del sistema bipolare che aveva caratterizzato, fino a quel momento, lo schema geopolitico internazionale. Tale evento significò anche la fine del sistema politico italiano, che aveva ormai esaurito gli ideali su cui esso si basava: la costruzione della democrazia, l'antifascismo, l'anticomunismo, la diffusione dei costumi moderni e dei consumi di massa.⁵⁴ La coalizione non fu in grado di gestire le trasformazioni in atto nel territorio, anche per via della frequente assenza di coesione all'interno del pentapartito. Alla fine degli anni '80 si assistette al tramonto della predominanza «delle due Chiese», ossia la Democrazia Cristiana e il Partito comunista italiano. Secondo l'analisi di Pasquino, la strategia della coalizione pentapartitica al governo era volta all'indebolimento dei comunisti in modo da rendere impossibile l'alternanza di differenti forze al potere politico.⁵⁵ Tale piano si rivelò, nel corso degli anni, deleterio per gli stessi partiti della coalizione tant'è vero che, nel 1992, esso crollò definitivamente.

All'inizio degli anni Novanta emerse la «furia demolitrice»⁵⁶ di Francesco Cossiga. Con il «piccone» impugnato, il presidente della Repubblica si scontrò con il sistema dei partiti e i limiti della Costituzione. La Prima Repubblica terminò con i referendum della primavera del 1993: con un'affluenza del 77% della cittadinanza, l'82% degli italiani si

⁵⁴ *Ibidem*.

⁵⁵ Pasquino Gianfranco, *Il sistema politico italiano* in Alessandrini Luca, *Ustica e gli anni Ottanta* 2023, p. 43.

⁵⁶ Crainz *Storia della Repubblica. L'Italia dalla Liberazione ad oggi* 2016, p. 281.

pronunciò per l'introduzione del sistema maggioritario al Senato e il 90% per l'abolizione del finanziamento pubblico ai partiti.⁵⁷

1.2. La violenza: terrorismo e associazioni camorristico-mafiose

Nella ricostruzione della vicenda del 27 giugno 1980, il presidente della Commissione Stragi Libero Gualtieri affermò che: «il Paese e il governo certamente si trovarono nel centro di una situazione di grandi tensioni all'interno»,⁵⁸ riferendosi alla situazione di crisi provocata dai violenti atti di terrorismo.

Tra gli anni Sessanta e Ottanta, l'Italia fu teatro di episodi di terrorismo internazionale. Nel 1967, mentre si stavano consolidando relazioni commerciali tra paesi arabi ed europei, il conflitto arabo-israeliano si caratterizzò per l'esportazione della violenza ad Occidente. Nel 1968 avvenne il primo attacco di pirateria aerea che vide coinvolta l'Italia: dall'aeroporto di Roma, infatti, partì un aereo israeliano diretto a Tel Aviv ma dirottato a Algeri. Non vi furono né feriti né morti, tuttavia, l'internazionalizzazione del terrorismo, rappresentò per il Medio Oriente «uno strumento estremamente efficace»⁵⁹ per poter sconvolgere l'equilibrio, già instabile, del Mediterraneo ed incidere sulle politiche estere intraprese dall'Europa con il mondo arabo. Il 4 agosto 1972 un commando palestinese fece esplodere a Trieste quattro serbatoi di petrolio greggio presso l'oleodotto della SIOT. Un mese dopo, durante le Olimpiadi a Monaco, un'organizzazione terroristica palestinese, chiamata Settembre Nero, massacrò undici membri della squadra israeliana iscritta alla competizione. Nel 1973, un attentato terroristico provocò la morte di 32 persone presso l'aeroporto di Fiumicino. Nelle ore successive alla strage, in Parlamento si fece accesa la discussione circa i deficit di sicurezza e di controlli negli aeroporti italiani e il ministro degli Interni Taviani affermò che il governo non avrebbe potuto prevedere l'azione terroristica e che:

L'organizzazione dei servizi di sicurezza e la vigilanza degli aeroporti erano state già da tempo intensificate. Posso garantire che esse corrispondono a quelle dei grandi aeroporti internazionali europei.⁶⁰

⁵⁷ *Ivi*, pp. 282-283.

⁵⁸ *Relazione Commissione Stragi 7 giugno 1990*, p. 113.

⁵⁹ Lomellini Valentine, *Il «lodo Moro»*, Ed. Laterza, Bari-Roma, 2022, capitolo I.

⁶⁰ Camera dei deputati, IV Legislatura, Discussioni, Roma, Seduta di martedì 18 dicembre 1973, p. 11938.

Il lodo «Moro»,⁶¹ dal nome del ministro degli Esteri che decise di stabilire un patto tra l'intelligence italiana e i servizi segreti palestinesi durante la prima metà degli anni Settanta, nacque dalla necessità, da parte delle autorità governative, di tutelare la nazione dal pericolo della traslazione del conflitto arabo-palestinese in Occidente. In cambio, l'OLP ottenne la libera circolazione di armi e guerriglieri nella penisola grazie alla collaborazione di Mario Pedini, sottosegretario agli Esteri. Le trattative furono sempre caratterizzate dalla dimensione della segretezza. Durante gli anni in cui le autorità stavano cooperando per raggiungere l'accordo, l'opinione pubblica non ne era informata. Solo pochi mesi prima che cadesse il muro di Berlino, nel luglio 1989 su «Panorama» fu pubblicato un articolo nel quale si avanzò l'esistenza di un accordo segreto fra Italia e Organizzazione per la Liberazione della Palestina motivato dalle preoccupazioni di Roma per gli episodi di violenza per mano dei terroristi arabi, oltre che dagli interessi per la questione petrolifera e per la concorrenza sul mercato internazionale. L'ex direttore generale degli Affari politici della Farnesina, Roberto Ducci, fece presente che:

Il gruppo dirigente dell'Olp è sostanzialmente nelle mani di alcuni esponenti della grande borghesia palestinese di linea nazionalista e liberali-progressista che funziona da cerniera con i gruppi di affari di Paesi del Golfo e dell'Egitto... Si cerca di favorire un'intesa con i Paesi europei, segnatamente l'Italia e la Francia, offrendo loro la possibilità di inserirsi concretamente nell'arca araba attraverso la penetrazione delle loro imprese. L'obiettivo di questa politica è la creazione di un rapporto organico tra la Cee e i Paesi arabi. L'Olp si propone di agevolare tale processo offrendo una mediazione tra importanti strutture industriali italiane e Paesi arabi. L'istituzione e il consolidamento di questi rapporti, oltre che apportare notevoli benefici sotto l'aspetto economico, dovrebbe servire a sollecitare da parte italiana un riconoscimento ufficiale dell'Olp e un sostegno aperto a una politica autonoma della Cee nei confronti dei Paesi arabi.⁶²

A metà degli anni Settanta, l'accordo segreto con l'OLP continuava ad essere attivo e contestualmente, la Farnesina migliorò i rapporti con la Libia del colonnello Gheddafi. Non avvennero più attentati sul suolo italiano attribuibili a soggetti legati al conflitto arabo – palestinese e ciò dimostrò l'efficienza della politica estera attuata da Aldo Moro.

⁶¹ Valentine Lomellini fa presente l'inadeguatezza di associare l'accordo esclusivamente a Aldo Moro, in quanto, a seguito della desecretazione di materiale documentario archivistico con la direttiva Renzi, è emersa la partecipazione, nell'iter di contrattazione con l'OLP, anche del Ministero degli Interni e di Grazia e di Giustizia. L'allargamento delle istituzioni coinvolte e l'ulteriore svolgimento di tale politica anche dopo l'amministrazione di Moro ha spinto Lomellini a definire l'accordo più propriamente un «lodo Italia». Lomellini *Il «lodo Moro»* 2022, capitolo IV.

⁶² La lettera è riportata da Carducci nell'articolo *Tu non fare attentati, io ti armo* per «Panorama» del 9 luglio 1989 di cui si riporta il testo al link:

<https://www.toni-depalo.it/var/downloads/risorse/pdf-trascrizione/risorsa-00378.pdf>

Contestualmente agli episodi di violenza per mano di gruppi armati mediorientali, si aggiunsero quelli politici nazionali organizzati dalla destra eversiva. Tra il 1969 e il 1974 si registrò il periodo più critico della strategia della tensione in Italia, quel fenomeno che, attraverso un'espressione coniata dal giornale inglese «The Observer», indicò l'intensificazione violenta dello scontro sociale con l'obiettivo di spostare a destra l'opinione pubblica e l'orientamento politico per favorire la rottura degli assetti costituzionali, in favore di presidenzialismi autoritari.⁶³ Le violenze perpetrate dal terrorismo "nero", condotto da estremisti di destra, spaventarono il Paese. Il 12 dicembre 1969 avvenne la strage di Piazza Fontana a Milano, il cui responsabile della fase organizzativa dell'attentato e della preparazione dell'esplosivo fu individuato nella persona di Carlo Digilio, appartenente al gruppo neofascista veneto di Ordine Nuovo. In sede giudiziaria, fu accertata l'opera di depistaggio e di complicità nei confronti degli attentatori attuata da Gianadelio Maletti e Antonio Labruna, entrambi membri del Sid. Il 22 luglio 1970 avvenne la strage presso la stazione di Gioia Tauro (RC), nella quale persero la vita, in conseguenza al deragliamento del treno Freccia del Sud, sei persone. Nonostante l'iniziale attribuzione dell'incidente ad un errore del personale ferroviario, vent'anni dopo, le indagini fecero emergere il coinvolgimento di gruppi di estrema destra locale nell'accaduto, rei di aver collocato un ordigno sui binari. Il 22 ottobre successivo le Brigate rosse annunciarono la volontà di procedere alla lotta armata per ottenere la rivoluzione.⁶⁴ Il terrorismo "rosso", portato avanti dai gruppi extraparlamentari di sinistra cominciava a intimorire. Nel frattempo, gli episodi di violenza, perpetrati da gruppi armati neofascisti, proseguirono. Il 31 maggio 1972 si consumò la strage presso il comune di Peteano di Sagrado (UD). Vincenzo Vinciguerra, personalità di spicco della cellula udinese di Ordine Nuovo, fu l'esecutore dell'attentato avvenuto per mezzo dello scoppio di un'autobomba che provocò la morte di tre carabinieri. Il 17 maggio 1973, presso la questura di Milano, durante la cerimonia di commemorazione dell'assassinio del commissario Calabresi, una bomba lanciata dall'anarchico Gianfranco Bertoli, uccise quattro persone. L'anno successivo avvenne la strage sul treno Italicus, di cui autori furono membri della cellula toscana di Ordine nuovo, di cui Augusto Cauchi era un

⁶³ Crainz *Storia della Repubblica. L'Italia dalla Liberazione ad oggi* 2016, p. 159.

⁶⁴ Ginsborg *Storia d'Italia dal dopoguerra a oggi* 2006, p. 272.

esponente di spicco. Nell'episodio fu accertato anche il coinvolgimento, dal punto di vista economico, del capo della loggia massonica P2, Licio Gelli, che offrì denaro a Cauchi per l'acquisto di armi ed esplosivi. Su tali episodi eversivi, si registrò l'incompletezza della risposta giudiziaria motivata, innanzi tutto dall'atteggiamento ostruzionista, nei confronti delle indagini, tenuto dai servizi di sicurezza e da una parte degli organi di polizia. Il giudice istruttore Guido Salvini evidenziò come numerosi depistaggi furono operati su più livelli, come la fuga all'estero di alcuni indiziati e il fenomeno sistematico di sparizione o alterazione di documenti fondamentali al lavoro della magistratura. Tale elemento rappresenterà un punto in comune con la storia delle indagini sul "caso Ustica". Il periodo di caos che caratterizzò quegli anni, contribuì ad accrescere il divario tra una parte della società e lo Stato, quest'ultimo considerato incapace, o secondo un'accusa ancor più grave, non interessato, a proteggere i propri cittadini, alimentando quel clima di sfiducia nei confronti delle istituzioni che perdurerà nei decenni.⁶⁵

Gli «anni di piombo» si aprirono con il rapimento, organizzato dalle Brigate rosse, del giudice Mario Sossi.⁶⁶ La crisi economica si aggiunse a quella politica e istituzionale che imperversava nel Paese. Significativo del momento di sconforto nel quale si trovò la nazione, fu l'articolo in prima pagina del «Corriere della Sera»:

La sfiducia nel sistema in cui viviamo induce le grandi masse a un malcontento generico ma spinge le frange estreme a una specie di follia che è all'origine del terrorismo [...]. Al fondo di ogni crimine terroristico c'è un fondo di disperazione.⁶⁷

Nel biennio 1977-1978 le Brigate rosse accrebbero il numero dei propri sostenitori e adottarono una nuova strategia, detta «di annientamento»,⁶⁸ che consistette nell'andare a colpire una determinata categoria di personaggi politici, i cosiddetti «servi dello stato», per intimorire l'intera classe al potere ed impedire il normale funzionamento dello Stato. In particolare, la Democrazia Cristiana divenne il principale obiettivo da colpire. Dopo 54 giorni di sequestro, il 9 maggio 1978 le Brigate rosse uccisero il presidente della Dc

⁶⁵ Salvini Guido, *Gli anni 1969-1974 in Italia. Stragi, golpismo, risposta giudiziaria* Fumian, Ventrone *Il terrorismo di destra e di sinistra* 2018, p. 184.

⁶⁶ Crainz *Storia della Repubblica. L'Italia dalla Liberazione ad oggi* 2016, p. 187.

⁶⁷ *Dal disamore al terrorismo*, in «Corriere della Sera», 17 ottobre 1974, p. 1.

⁶⁸ Ginsborg *Storia d'Italia dal dopoguerra a oggi* 2006, p. 288.

Aldo Moro. La notizia dell'omicidio dell'onorevole contribuì ad intensificare il sentimento di sfiducia provato dall'opinione pubblica nei confronti delle istituzioni.⁶⁹ Nel 1980 gli episodi di terrorismo videro il loro «feroce epilogo».⁷⁰ In quell'anno avvennero gli assassinii, per mano delle Brigate rosse, di numerose figure di spicco dell'ambiente giudiziario italiano: il vicepresidente del Consiglio superiore della magistratura Vittorio Bachelet (12 febbraio); il procuratore capo della Repubblica di Salerno Nicola Giacumbi (16 marzo); il consigliere della Corte di cassazione Girolamo Minervini (18 marzo), infine il 31 dicembre il direttore sanitario del carcere di Regina Coeli Giuseppe Furci e il generale dei carabinieri Enrico Galvaligi. Anche il gruppo armato di sinistra denominato Prima Linea rivendicò diversi omicidi, tra cui quello di Paolo Paoletti, dirigente responsabile della produzione dell'azienda Icmesa di Monza (2 febbraio) e del criminologo e docente universitario Guido Galli (19 marzo). Il gruppo terroristico comunista Brigata XXVIII marzo fu responsabile dell'assassinio del giornalista del «Corriere della Sera» Walter Tobagi il 28 maggio 1980. Agli episodi di terrorismo rosso, si aggiunsero quelli di matrice neofascista e neonazista. Mario Amato, sostituto procuratore della Repubblica, fu ucciso dai Nuclei armati rivoluzionari. La vittima, uno dei primi magistrati che tentò di perseguire la destra eversiva romana, morì il 23 giugno 1980. Il 2 agosto successivo avvenne la strage presso la stazione di Bologna, considerato da Guido Panvini «il più grave attentato terroristico registratosi in Europa dal secondo dopoguerra».⁷¹ Con tale drammatico episodio, nel quale persero la vita 85 persone, si chiuse il periodo dello stragismo operato da gruppi terroristici “neri” e “rossi”, iniziato nel 1969.⁷² Nello specifico, l'attentato del 2 agosto fu attribuito alle formazioni neofasciste.

A seguito della gravità della violenza perpetrata dall'ultimo episodio terroristico alla stazione di Bologna, lo Stato cominciò ad agire in maniera più efficace.⁷³ Il 15 febbraio

⁶⁹ Per Guido Crainz, l'indomani la morte di Moro: «La Repubblica sembra davvero scomparsa, esposta all'assalto terroristico e destinata a vivere altri due anni da incubo», Crainz *Storia della Repubblica. L'Italia dalla Liberazione ad oggi* 2016, p. 210.

⁷⁰ *Ivi*, p. 212.

⁷¹ Panvini Guido, *I conti con il presente. Le commissioni parlamentari d'inchiesta sul terrorismo e le stragi negli anni Ottanta*, in Alessandrini *Ustica e gli anni Ottanta* 2023, p. 46.

⁷² Grassi Leonardo, *Evoluzione delle strategie stragiste in particolare nel periodo 1974-1980*, *Ivi*, p. 285.

⁷³ Crainz *Storia della Repubblica. L'Italia dalla Liberazione ad oggi* 2016, p. 212.

1980, il figlio di Giovanni Bachelet, durante il funerale del padre, fece un appello di grande umanità:

Preghiamo per i nostri governanti [...], per i giudici, i poliziotti, i carabinieri, gli agenti di custodia [...]. Ma preghiamo anche per coloro che hanno colpito il mio papà perché, senza nulla togliere alla giustizia che deve trionfare, sulle nostre bocche ci sia sempre il perdono e mai la vendetta, sempre la vita e mai la richiesta della morte per gli altri.⁷⁴

Fu approvata una legge che avrebbe previsto una significativa riduzione di pena a quei “pentiti” che avrebbero collaborato con le autorità giudiziarie. Nel 1980, infatti, Patrizio Peci, che rivestì un ruolo di spicco all’interno delle Brigate rosse, dopo l’arresto decise di fornire informazioni al generale Dalla Chiesa, contribuendo allo smantellamento del gruppo armato. Grazie a questo scambio fra Stato e “pentiti”, fu possibile porre fine alle violenze operate dalle organizzazioni di matrice terroristica.

Se nei primi anni dopo la creazione della Repubblica coloro che costituivano la magistratura erano prevalentemente conservatori e condividevano valori ed opinioni delle élite al potere, dagli anni Sessanta, con l’istituzione del Consiglio superiore, la situazione cominciò a cambiare. Le inchieste giudiziarie, che presero avvio dagli anni Ottanta, videro la magistratura assumere crescente indipendenza rispetto al potere politico. Ne conseguì un aumento di condanne per corruzione e per collusione tra personalità del mondo politico e organizzazioni criminali. Proprio dagli anni Ottanta, infatti, si registrò un’espansione delle attività mafiose a causa dell’aumento di profitti generato dal traffico di stupefacenti. La situazione diede origine ad intense e violente lotte tra i clan siciliani di Inzerillo e Bontade contro i Corleonesi di Riina. In quegli anni, furono oggetto di ampio sviluppo anche le organizzazioni della camorra campana e della ‘ndrangheta calabrese. Negli anni Ottanta si creò, dunque, una vera e propria classe criminale diffusa nel sud d’Italia, con contatti e interessi anche con il Settentrione e la massoneria. La magistratura individuò un’ampia serie di «avvicinamenti»⁷⁵ tra boss mafiosi ed esponenti politici. In particolare, è stato rilevato da Marcello Ravveduto come Cosa Nostra avesse stretto con alcuni esponenti dell’ambiente politico un vero e proprio accordo di tipo clientelare, che si espresse nella raccolta di consensi elettorali e nel finanziamento illecito dei partiti, i

⁷⁴ *Speranza e perdono oltre il dolore ai funerali del prof. Bachelet*, in «Corriere della Sera», 15 febbraio 1980, p. 1.

⁷⁵ Ginsborg *Storia d’Italia dal dopoguerra a oggi* 2006, p. 345.

quali, in cambio, assicuravano la protezione dello Stato agli interessi mafiosi.⁷⁶ In controtendenza a tale relazione, Cosa Nostra si macchiò di numerosi omicidi di personalità dell'ambiente giudiziario e politico italiano. Il 6 gennaio 1980 il presidente della Regione Sicilia Piersanti Mattarella (DC), fratello del futuro presidente della Repubblica, fu ucciso a causa della sua volontà di farsi promotore del rinnovamento morale del partito nel territorio, da anni accusato di collusione con esponenti della malavita. Nello stesso anno, avvenne anche l'omicidio del magistrato Gaetano Costa. Due anni dopo, fu la tragica volta del comunista Pio La Torre e del prefetto di Palermo, Carlo Alberto dalla Chiesa, di sua moglie Emanuela Setti Carraro e dell'agente di scorta Domenico Russo. L'anno successivo fu il tragico turno di Rocco Chinnici, che si stava occupando dell'istruttoria contro i corleonesi.

La reazione dello Stato fu la creazione di un pool di magistrati chiamati ad intervenire per bloccare il potere acquisito dai boss mafiosi. Emblematici, di tale impegno per la giustizia, furono Giovanni Falcone, Paolo Borsellino, Giuseppe Di Lello e Leonardo Guarnotta. Grazie alle rivelazioni del boss pentito Tommaso Buscetta, i magistrati poterono far partire il maxiprocesso tenutosi a Palermo nel 1987. Furono emessi 366 mandati di cattura. Tra gli imputati, i capi mafia Michele Greco, Salvatore Riina e Bernardo Provenzano furono condannati all'ergastolo. Ma cinque anni dopo, la mafia procedette alla sua «vendetta».⁷⁷ Il 23 maggio e il 19 luglio 1992 Cosa Nostra fu la responsabile della morte di Giovanni Falcone e Paolo Borsellino. Le stragi di via Capaci e di via d'Amelio a Palermo provocarono la più grande mobilitazione contro la mafia di tutto il Novecento.

1.3. Lo scenario internazionale

All'inasprimento delle tensioni a livello internazionale, a cavallo tra gli anni Settanta e Ottanta, contribuì l'invasione dell'Afghanistan, nel 1979, da parte dell'Unione Sovietica. Contestualmente, negli Stati Uniti aumentò la sfiducia nei confronti di un possibile dialogo con Mosca. All'inizio dell'80, dopo i tentativi di ripresa delle relazioni susseguitisi negli anni, tornò ad affermarsi la logica di netta collisione tra i due blocchi:

⁷⁶ Ravveduto Marcello, *Dalla mafia alle mafie: l'origine della strategia eversiva*, in Alessandrini *Ustica e gli anni Ottanta* 2023, p. 207.

⁷⁷ *Ivi*, p. 361.

Carter decise di rinviare la ratifica del SALT II, di introdurre l'embargo alle vendite di grano all'URSS e di boicottare le olimpiadi di Mosca previste per l'estate 1980.

La regione medio-orientale fu attraversata da una stagione di importanti trasformazioni provocate dal consolidamento dell'islamismo radicale. Nel novembre 1979 il gruppo armato di al-Otaybi assalì ed occupò la Grande Moschea della Mecca, luogo prestigioso per la religione musulmana in Arabia Saudita, Stato alleato degli USA. I ribelli si scagliarono contro la monarchia, rea, secondo la loro opinione, di aver tradito gli ideali originali dell'Islam e di esser scesa a compromessi con il mondo occidentale, danneggiando irrimediabilmente la purezza spirituale del regno arabo. L'occupazione durò alcune settimane e fu repressa col sangue: il leader della rivolta e alcuni suoi sostenitori furono decapitati pubblicamente.

Il Mediterraneo, tra gli anni Settanta ed Ottanta, fu teatro delle azioni politiche «a volte parallele, più spesso concorrenti o contrastanti»,⁷⁸ di diverse nazioni, enti regionali ed extraregionali, interessati a favorire i propri interessi. Gli Stati Uniti, dalla fine degli anni Settanta, cominciarono a prestare maggiore attenzione alla Libia di Mu' ammar Gheddafi, il colonnello al potere dopo il colpo di Stato del 1969. Sin dal momento in cui il leader libico pose fine alla monarchia del re Idris, le potenze occidentali percepirono il Paese nordafricano come «un elemento di instabilità»⁷⁹ nella zona mediterranea. Dalla metà degli anni Settanta i rapporti tra USA e Libia furono messi a dura prova a seguito delle posizioni prese da Gheddafi fortemente antisraeliane, dopo la guerra dello Yom Kippur e degli accordi di Camp David. Se nel 1978 i rapporti tra i due Paesi sembrarono prendere la direzione del dialogo, in considerazione anche degli interessi economici che stavano alla base della loro relazione, tale prospettiva sfumò molto rapidamente. Il governo libico manifestò il proprio disappunto al presidente americano per l'embargo posto sulla vendita di aerei militari C-130 e Boeing 727. I rapporti tra Gheddafi e Carter continuarono ad essere caratterizzati da una freddezza reciproca, seppur, nel giugno 1980, il ministro degli Esteri jugoslavo Vrhovec durante un incontro con Carter, avesse fatto sapere al presidente americano di aver ricevuto comunicazione dal colonnello circa la volontà di un incontro

⁷⁸ Calandri Elena, *Il Mediterraneo nella politica estera italiana*, in Giovagnoli Agostino, Pons Silvio (a cura di), *L'Italia Repubblicana nella crisi degli anni Settanta. Tra guerra fredda e distensione*, Rubbettino, Soveria Mannelli, 2003, p. 351.

⁷⁹Ranci *Ustica. Una ricostruzione storica* 2020, p. 44.

per normalizzare i rapporti tra Libia e USA. A metà settembre 1980 un velivolo da trasporto targato USA, dopo esser partito dalla base greca di Hellenikon, mentre si trovava in volo nello spazio aereo internazionale, si accorse della presenza di un caccia libico nelle sue prossimità. Prospettato il rischio di un attacco nei suoi confronti, il C-130 americano interruppe improvvisamente il volo. Dall'autunno 1980 le tensioni tra i due Paesi aumentarono: ad ottobre avvenne un tentativo di omicidio nei confronti di uno studente libico negli Stati Uniti, mentre a novembre l'esercitazione militare operata da americani ed egiziani provocò il malumore del governo libico.

Il giudice istruttore Rosario Priore, nella sua sentenza-ordinanza del 1999 sul “caso Ustica”, fece presente quanto, a livello internazionale, la situazione fosse «particolarmente tesa»⁸⁰ nei giorni che precedettero il disastro aereo. Il peggioramento delle relazioni tra l'Europa e la Libia fu alimentato dalla sistematica persecuzione, ad opera del regime di Gheddafi, dei dissidenti libici residenti all'estero. Il colonnello aveva dato un ultimatum ai connazionali che tardavano a fare rientro in patria: se entro l'11 giugno 1980 non avessero proceduto a rientrare in Libia, sarebbero stati giustiziati. L'Italia divenne teatro di quella che Priore definì una «mattanza»⁸¹ di oppositori libici che non avevano rispettato l'avvertimento del colonnello: l'11 giugno vennero uccisi Mohammed Saad Bigt a Roma e Lahderi Azzedine a Milano. L'esecutore materiale dell'omicidio a Milano fu Khalifa Mohamed Ben Asha. L'organizzatore, invece, fu Said Rached, il quale era a capo di un gruppo di agenti libici, chiamati Tribunali Rivoluzionari, in attività nel territorio europeo. Per Rached partì immediatamente il mandato d'arresto da parte delle autorità italiane e l'agente fu arrestato a Parigi, dove si trovava al momento dell'attentato. A causa dei suoi legami con le autorità governative libiche, per Gheddafi la carcerazione dell'agente ad opera della polizia francese fu un affronto alla sua sovranità. All'aeroporto di Tripoli, poco dopo la notizia dell'arresto di Rached, infatti, per ritorsione, il colonnello diede l'ordine di bloccare 39 francesi che dovevano tornare a Parigi. La mancata liberazione dell'agente rischiava di compromettere gravemente i rapporti tra la Libia e l'Occidente. Nell'interesse a proteggere i rapporti con il colonnello, vantaggiosi per l'Italia dal punto di vista economico-finanziario, il ministro degli Esteri

⁸⁰ *Sentenza-ordinanza Priore 1999*, p. 4800.

⁸¹ *Ivi*, p. 4722.

Giulio Andreotti non procedette alla richiesta di estradizione dalla Francia di Rached. L'interesse del ministro democristiano a mantenere rapporti pacifici con Gheddafi per permettere all'Italia di acquisire uno spazio di manovra all'interno dello scenario geopolitico mediterraneo prevalse sulla condanna al coinvolgimento del colonnello negli attacchi terroristici internazionali che continuavano a provocare vittime nei Paesi europei. Secondo Andreotti, era di fondamentale importanza preservare buone relazioni con Tripoli e porre fine al più presto alle ostilità provocate dal "caso Rached". Poiché l'arresto era partito dalle autorità italiane, spettava a queste pronunciarsi sul destino dell'agente. Nell'ottobre 1983, Rached ricevette l'ordine di scarcerazione e fece ritorno a Tripoli. La mediazione della Farnesina fu fondamentale alla risoluzione della vicenda e fu significativa degli stretti rapporti diplomatici che intercorrevano tra l'Italia e la Libia. Il «lodo Moro» restò attivo anche all'inizio degli anni Ottanta, come risposta alla minaccia all'integrità del territorio europeo rappresentata dal terrorismo internazionale. L'interesse della politica italiana a mantenere saldo il rapporto con Gheddafi si spiega con ragioni tanto di natura economico-finanziaria, quanto geopolitica. Oltre alla questione petrolifera, per Palazzo Chigi, tra gli anni Settanta e Ottanta, si prefigurò l'idea che solo attraverso il dialogo con gli altri attori situati sul Mediterraneo sarebbe stato possibile creare un solido sistema di sicurezza collettiva volto a mantenere la pace e la stabilità nell'area. La tutela degli interessi della penisola si intrecciava inevitabilmente con le mire politiche del colonnello. Per la Farnesina era, dunque, di fondamentale importanza, che tra Roma e Tripoli il dialogo rimanesse aperto, nonostante i crimini perpetrati dal regime di Gheddafi andassero contro i principi della democrazia italiana.

Nella molteplicità di tentativi di interpretare il disastro aereo avvenuto nei cieli sopra Ustica, si inserì la tesi avanzata dal senatore Giuseppe Zamberletti nel 1995. Secondo l'ex sottosegretario al ministero degli Esteri, tra i drammatici episodi del volo IH 870 e della stazione di Bologna vi era una stretta connessione perché entrambi avrebbero avuto lo stesso mandante, ossia il colonnello Gheddafi, intenzionato a colpire l'Italia, prima con una «minaccia», colpendo il velivolo civile, poi attraverso la «vendetta»,⁸² con l'attentato del 2 agosto. L'ipotesi avanzata da Zamberletti anche se non trovò sostegno sul piano probatorio, fu comunque significativa della realtà delle dinamiche che caratterizzarono i

⁸² Zamberletti *La minaccia e la vendetta* 1995, p. 63.

rapporti tra i Paesi sul Mediterraneo e in particolare i legami che, all'inizio degli anni Ottanta, intercorrevano tra Italia, Libia e Malta. Quest'ultima, proprio nell'estate del 1980, occupò un posto di primo piano tra le questioni della politica mediterranea italiana. Per la sua posizione strategica, l'isola rappresenta, tuttora, come 43 anni fa, uno snodo fondamentale del Mediterraneo. Fino alla primavera del 1980, i rapporti tra Tripoli e La Valletta furono improntati alla collaborazione: la Libia si fece promotrice di una serie di investimenti nell'isola nel campo dell'industria, educazione, turismo e cantieristica navale e Malta acquistava dal Paese arabo il petrolio a prezzi agevolati. Come riportò Zamberletti, il primo ministro maltese Dom Mintoff aveva grande stima per il colonnello:

Dalle conversazioni con Mintoff traspare sempre timore ma anche ammirazione per un personaggio che ha rappresentato, per lui, un alleato forte, prepotente, tuttavia generoso. Così anche nei giorni della rottura il primo ministro maltese si esprime nei confronti di Gheddafi con irritazione e preoccupazione, ma anche una con vena di nostalgia per l'amico-nemico, per il dirimpettaio stravagante e autoritario ma anche geniale e potente.⁸³

La causa dell'esacerbamento delle tensioni fra i due Paesi fu l'interruzione dell'accordo per il rifornimento di petrolio nel giugno 1980. La questione si intrecciò a quella della delimitazione delle acque territoriali, in quanto Gheddafi concesse ad una società libica l'esplorazione e lo sfruttamento del petrolio in un'area contesa con l'isola di Malta.

I rapporti tra Italia e Libia durante gli anni Settanta furono caratterizzati da una fase di ampi scambi commerciali, tant'è vero che nel 1977 il Paese di Gheddafi importava dal nostro una quantità di merci per un valore pari a 1000 miliardi di lire.⁸⁴ Le relazioni economiche fra questi due Paesi si espressero anche nella molteplicità di accordi presi, tra cui quello del 1976 che vide la Libyan Arab Foreign Bank acquisire il 10% dell'italiana FIAT. Ma già dal gennaio 1980, si avvertirono le prime tensioni fra Roma e Tripoli. A seguito dell'attacco a Gafsa, la Libia fu accusata di aver fornito le armi ai dissidenti tunisini. Ciò scatenò le dure critiche delle varie potenze europee e nell'isolamento internazionale nel quale la Libia cominciò progressivamente a trovarsi, l'Italia finì per rimanere «l'unico vero referente occidentale»⁸⁵ di Tripoli, assumendo una posizione di disagio nei confronti degli altri Paesi occidentali, che presero una posizione differente

⁸³ *Ivi*, p. 15.

⁸⁴ Alessandrini *1980: l'anno di Ustica* 2020, p. 52.

⁸⁵ *Ivi*, p. 108.

rispetto a quella italiana. L'8 luglio 1980 due pescherecci italiani provenienti da Mazara del Vallo furono arrestati dalle autorità libiche in quanto considerati colpevoli di aver violato le acque territoriali. Dieci giorni dopo, un caccia libico e il cadavere del pilota furono trovati sui monti della Sila. Nonostante gli accaduti, l'atteggiamento delle autorità politiche italiane, nei confronti del colonnello, fu piuttosto accondiscendente, in ragione degli interessi economici alla base dei rapporti italo-libici.⁸⁶ Le imprese italiane, infatti, poterono aggiudicarsi importanti commesse grazie alla disponibilità economica di Tripoli, la quale assicurò al Paese l'approvvigionamento di petrolio ad un prezzo vantaggioso.

Le tensioni crebbero nell'estate del 1980. Il 2 agosto, infatti, fu siglato un accordo tra La Farnesina e il governo maltese, il quale professò la propria neutralità, dichiarando di impedire a qualsiasi forza militare di possedere basi sul territorio. Per l'Italia fu una grande occasione in ambito di politica estera perché essa si presentò come il Paese garante politico-militare dell'isola di Malta.⁸⁷ L'intesa tra i due Paesi permise all'Italia di stringere un rapporto molto stretto con Malta, diminuendo drasticamente le possibilità di Gheddafi di esercitare un controllo sull'isola, considerata un punto nevralgico del traffico mediterraneo.⁸⁸ La crisi del triangolo Italia-Libia-Malta si avvertì tra luglio ed agosto. Dom Mintoff aveva autorizzato l'ENI a effettuare trivellazioni presso il Banco di Medina, zona contesa da Tripoli la quale, il 21 luglio, attraverso un sottomarino intimò all'equipaggio della piattaforma semovente italiana di allontanarsi dall'area. La reazione del governo maltese fu l'espulsione del personale libico dall'isola e la chiusura della radio libica «Voice of Friendship and Solidarity». In supporto a Dom Mintoff, il ministro della Difesa Lelio Lagorio (PSI) inviò navi militari a presiedere i Banci di Medina. Tuttavia, per evitare che Gheddafi traducesse l'azione italiana in un attacco alla Libia, fu sottolineato che la mobilitazione intendesse esclusivamente proteggere coloro che si trovavano sulla piattaforma.⁸⁹ Il governo italiano, durante l'estate del 1980 mantenne una costante preoccupazione nei confronti del rapporto con la Libia. Nell'incontro del 26

⁸⁶ *Ivi*, p. 56.

⁸⁷ Per Zamberletti, l'accordo di Malta rappresentava «l'occasione per una politica mediterranea più attiva e incisiva», in Zamberletti *La minaccia e la vendetta* 1995, p. 10.

⁸⁸ Merlati Mariele, *Frammenti di storia internazionale. La strage di Ustica e il triangolo Italia-Malta-Libia nell'estate del 1980*, n. 3 (2017), "Rivista di Studi e Ricerche sulla criminalità organizzata", Università degli Studi di Milano, p. 37.

⁸⁹ Alessandrini *1980: l'anno di Ustica* 2020, p. 59.

agosto tra il sottosegretario Gunnella e il segretario del Comitato Popolare libico El Taggazy il dibattito sulle questioni circa la restituzione in tempi brevi del Mig libico precipitato in Calabria, gli arresti di coloro a bordo dei pescherecci Argonauta e Poseidone e la vicenda presso i Banchi di Medina fece emergere la priorità italiana di tutelare i rapporti tra Roma e Tripoli,⁹⁰ nonostante le tensioni a livello internazionale. Nel corso degli anni Ottanta, però, l'influenza di Washington nelle decisioni di politica estera italiana significò un deterioramento dei legami con Gheddafi. La crisi nei rapporti italo-libici scoppiò definitivamente nel 1986 quando la Libia, in risposta ai bombardamenti a Tripoli e Bengasi per opera degli USA del 16 aprile, decise di lanciare due missili nel mare intorno all'isola di Lampedusa. Seppur l'attacco venne interpretato da Varvelli come «un'azione dimostrativa, presa in una circostanza disperata, con lo scopo di spaventare l'Italia costringendola ad una frattura netta con gli Stati Uniti»,⁹¹ a Palazzo Chigi si decise per un congelamento dei rapporti con Tripoli che durò una decina d'anni.

Nello scenario geopolitico mediterraneo del 1980 si inserì anche la Francia, guidata da Valéry Giscard d'Estaing. La politica francese, negli anni Settanta, si caratterizzò per uno spiccato interesse al Mediterraneo, come dimostrato dallo spostamento a Tolone nel '76 delle portaerei Foch e Clemenceau. Il mantenimento di rapporti con le sue ex colonie, Tunisia e Ciad, entrambe confinanti con la Libia, fu motivo di tensione con Gheddafi. Nel 1977 francesi e marocchini organizzarono un piano segreto per attentare alla vita del leader libico. Tale disegno incontrò, però, le resistenze degli Stati Uniti che bloccarono ogni azione. Nel febbraio 1978 la Francia sostenne militarmente l'esercito regolare del Ciad contro il gruppo di ribelli Frolinat, appoggiati da Gheddafi, il quale si proponeva di riunire tutti i paesi limitrofi alla Libia nell'Unione delle Jamahiriyye socialiste del Sahara. L'operazione militare, denominata «Tacaud», terminò nel maggio successivo, momento nel quale le relazioni diplomatiche tra Parigi e Tripoli tornarono a normalizzarsi, anche in ragione degli interessi petroliferi della Francia. Quest'ultima, infatti, riuscì a concludere un negoziato per l'approvvigionamento di petrolio libico il 1° dicembre 1980. Gheddafi tornò ad esser considerato un soggetto «scomodo»⁹² a Parigi nel 1981 quando il colonnello e il presidente ciadiano Oueddei annunciarono la decisione di voler unificare

⁹⁰ *Ivi*, p. 60.

⁹¹ *Ivi*, p. 113.

⁹² Ranci *Ustica. Una ricostruzione storica* 2020, p. 55.

i loro Paesi. La notizia scatenò la protesta di molti Paesi occidentali. Tuttavia, il progetto dei due leader non fu mai realizzato. Se l'Italia, tra gli anni Settanta e Ottanta mantenne sempre un ruolo di collegamento nei rapporti tra Libia e Occidente, per la Francia non fu la stessa situazione. Essa, infatti, come gli Stati Uniti, mantenne a lungo posizioni divergenti rispetto al governo italiano nei confronti di Gheddafi.⁹³ Nonostante i tentativi del governo italiano di creare un «ponte»⁹⁴ tra l'Occidente e Gheddafi, le violenze perpetrate dal colonnello impedirono la trasformazione dei rapporti di ostilità in diplomazia e convenienza economica.

⁹³ Alessandrini 1980: *l'anno di Ustica* 2020, p. 115.

⁹⁴ *Ibidem*.

SECONDO CAPITOLO

2. La vicenda e le indagini

2.1. La sera del 27 giugno 1980 e le prime operazioni di ricerca

Il volo con nominativo radio IH 870 dell'aeromobile DC-9 matricolato I-TIGI della compagnia aerea italiana Itavia partì dall'aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna alle ore 20.08⁹⁵ del 27 giugno 1980, con due ore di ritardo rispetto all'orario stabilito. La partenza era prevista, infatti, per le ore 18.15 ma per via delle perturbazioni che si abbattono nel pomeriggio sulla città felsinea, il velivolo attese le ore 20.00 per alzarsi in volo, diretto all'aeroporto di Palermo Punta Raisi per il quale si prevedeva l'arrivo alle ore 21.13. A bordo del velivolo vi erano 81 persone: 77 passeggeri e 4 membri dell'equipaggio. In particolare, a prendere quell'aereo furono 64 persone adulte, 11 bambini tra i 12 e i 2 anni e 2 di età inferiore ai 24 mesi.⁹⁶

Come riportato dalla sentenza-ordinanza del giudice istruttore Rosario Priore, il volo procedette tranquillamente lungo l'Appennino tosco-emiliano e sempre in contatto radar con i funzionari del controllo del traffico aereo. Il pilota, Domenico Gatti, venne autorizzato, attorno alle ore 20.30, a prendere l'aerovia civile denominata Ambra 13 da percorrere fino a Palermo, dopo essere passato sopra l'isola di Ponza, nel mar Tirreno. Tutti gli aerei che sorvolavano l'Italia tra l'Emilia-Romagna e la Sicilia venivano seguiti dal centro radar di Roma Ciampino e quella sera accadde anche per il volo IH 870. Alle ore 20.56, infatti, Gatti si mise in contatto con il controllore radar di Roma e quest'ultimo gli comunicò che il velivolo era spostato di 4 miglia verso destra rispetto alla posizione trasmessa. Contestualmente, il funzionario del controllo del traffico aereo autorizzò il DC-9 ad allacciarsi alla frequenza 128.8MHZ di Roma Controllo poiché il servizio con Roma Radar raggiungeva il limite geografico entro il quale esercitava supervisione. Collegatosi alla suddetta frequenza, Domenico Gatti ricevette l'autorizzazione dal

⁹⁵ Commissione Luzzatti, *Relazione della Commissione d'inchiesta tecnico-formale, Incivolo A/M DC-9 I-TIGI*, Roma, 16 marzo 1982, p. 1. Nella relazione gli orari sono riportati all'ora media di Greenwich (GMT). Poiché il 27 giugno 1980 vigeva a terra anche l'ora legale, l'orario italiano è due ore avanti rispetto a quello del meridiano di Greenwich (GMT + 2).

⁹⁶ *Sentenza-ordinanza Priore*, pp. 31-33.

controllore di volo di potersi mettere in contatto con Raisi VOR ossia lo scalo siciliano cui il DC-9 I-TIGI era diretto. L'aereo stava dunque giungendo a destinazione senza alcun tipo di difficoltà né ritardo, come un qualsiasi volo di routine. Nell'ultima comunicazione tra il velivolo della compagnia Itavia e il centro radar di Roma Ciampino, infatti, al pilota Gatti venne detto: «870 ricevuto. Autorizzati a Raisi VOR. Nessun ritardo è previsto, ci richiami per la discesa».⁹⁷ A quel punto, il pilota si mise in comunicazione con la torre di controllo di Palermo la quale fornì le informazioni sulle condizioni metereologiche che l'aereo avrebbe incontrato al momento in cui avrebbe cominciato l'atterraggio presso l'aeroporto siciliano: vento, temperatura, visibilità e condizioni della pista.⁹⁸ Il pilota, allora, trasmise un messaggio ai passeggeri a bordo del DC-9, avvisandoli che a breve sarebbero arrivati a destinazione:

Signore e signori buonasera, brevi informazioni sul volo dalla cabina di pilotaggio. Stiamo procedendo a una quota di 7500 metri e circa due minuti fa abbiamo lasciato l'Isola di Ponza per volare in linea retta su Palermo dove stimiamo di atterrare tra circa mezz'ora. Il tempo, procedendo verso sud è in miglioramento per cui a Palermo è previsto tempo buono e visibilità ottima, temperatura di 22° e leggero vento. La nostra rotta dopo il decollo è stata, da Bologna poi Firenze, abbiamo lasciato Roma alla nostra destra, poi la cittadina di Latina verso Ponza. La nostra velocità al suolo è di circa 800 Km/h. Grazie.⁹⁹

Ma alle ore 20.59 il DC-9 I-TIGI, che stava volando a una quota di 25 mila piedi sul mar Tirreno tra le isole di Ponza e Ustica, scomparve dagli schermi di rilevamento radar del centro di Roma Ciampino dopo aver emesso l'ultimo segnale secondario del transponder,¹⁰⁰ ossia quel dispositivo che si trovava all'interno dell'aeromobile e che attraverso l'emissione e la ricezione di segnali radio, comunicava ai controllori del traffico aereo la propria identità e quota.¹⁰¹

Da quel momento si perse ogni tipo di comunicazione con l'aereo. Alle ore 21.04, quando la torre di controllo di Palermo cercò di entrare in contatto con il pilota per autorizzare le operazioni di atterraggio, essa non ricevette alcuna risposta. Numerosi furono i messaggi senza risposta inviati al DC-9 da Punta Raisi, la quale decise di invocare allora l'aiuto di

⁹⁷ Le ultime comunicazioni radio tra l'aereo pilotato da Domenico Gatti e il centro radar di Roma Ciampino il 27/6/1980 dalle ore 18.26 (ora in GMT) alle ore 18.59 sono riportate al sito web:

<https://www.stragi80.it/tracciato/>

⁹⁸ *Sentenza-ordinanza Priore*, p. 31.

⁹⁹ <https://www.stragi80.it/ultimo-messaggio-del-pilota-ai-passeggeri-del-dc9/>

¹⁰⁰ *Relazione Luzzatti* 1982, p. 2.

¹⁰¹ Ranci *Ustica. Una ricostruzione storica* 2020, p. 11.

altri aerei in volo in quel momento per capire perché l'aereo non rispondeva, ma ogni tentativo fu vano: l'aereo venne dato per disperso, del DC-9 non vi era più alcuna traccia. Scattò dunque, dalle ore 21.06, la campagna di ricerca del velivolo sparito dagli schermi di rilevamento radar da 7 minuti¹⁰² attorno alla porzione di mar Tirreno centrale tra l'isola di Ponza e quella di Ustica. Per tutta la notte si mobilitarono forze civili e militari alla ricerca del DC-9. Nel frattempo, alle ore 23.30 un'edizione speciale del "TG2 Stanotte", presentata da Nuccio Poleo, procedette a trasmettere agli italiani la notizia ANSA del DC-9, arrivata in redazione mezz'ora prima: «all'aeroporto di Punta Raisi sono scattate le misure d'emergenza in seguito al mancato arrivo dell'aereo da Bologna».¹⁰³ All'aeroporto Punta Raisi di Palermo fu il caos: mentre le operazioni di soccorso cominciavano coinvolgendo velivoli di ogni tipo e unità navali militari e pescherecci, i funzionari allo scalo siciliano prima dissero a parenti e amici degli 81 a bordo del DC-9 che il ritardo dell'aereo era dovuto a ragioni tecniche, poi che esso galleggiava sul mare a nord di Ustica.¹⁰⁴ A coordinare le operazioni di ricerca dell'aeromobile della compagnia Itavia fu il Dipartimento della marina militare del basso Tirreno con il supporto della base di soccorso aereo di Martina Franca. Venne mobilitato il rimorchiatore d'alto mare Prometeo, e con la collaborazione della Capitaneria di Porto di Napoli, la quale fornì proprie motovedette assieme a quelle della Guardia di Finanza, anche 3 navi traghetto (la Carducci, la Clodia e la Freccia Rossa) che si trovavano in zona.¹⁰⁵ Le operazioni procedettero tutta la notte. Il mattino dopo, sul «Corriere della Sera», in prima pagina fu scritto: «un DC-9 dell'Itavia, della serie 10, in servizio sulla linea Bologna-Palermo, si è inabissato nel mare presso l'isola di Ustica».¹⁰⁶ All'alba, infatti, i numerosi mezzi di soccorso chiamati a cercare nel Tirreno il velivolo scomparso, avevano individuato dapprima «una larga chiazza d'olio sulla superficie del mare»¹⁰⁷ poi «un'unità della marina militare è arrivata accanto al troncone di coda dell'aereo in mezzo a relitti e

¹⁰² *Sentenza-ordinanza Priore*, p. 31.

¹⁰³ Edizione del TG 2 del 27 giugno 1980 disponibile al link: <https://www.youtube.com/watch?v=WGXOYYjlfjQ>.

¹⁰⁴ *Le ricerche nella notte del DC-9 precipitato*, in «Corriere della Sera», 28 giugno 1980, p. 7.

¹⁰⁵ *Navi, aeroplani ed elicotteri frugano il mare nella speranza di recuperare tutte le salme*, in «Corriere della Sera», 29 giugno 1980.

¹⁰⁶ *Cade in mare aereo con 81 persone sulla rotta tra Bologna e Palermo*, in «Corriere della Sera», 28 giugno 1980, p.1.

¹⁰⁷ *Nessuno si è salvato: 81 salme in mare. Mistero sulla tragedia a quota ottomila*, in «L'Unità», 29 giugno 1980, p. 1.

cadaveri». ¹⁰⁸ Alle 7.05, un elicottero della Marina aveva scoperto nel mare una «macchia scura, oleosa e alcuni rottami», scrisse il «Corriere della Sera». ¹⁰⁹ Il sospetto che l'aereo fosse sprofondato nelle acque del Tirreno fu confermato dall'individuazione dei primi cadaveri fra le onde verso le ore 9.00. ¹¹⁰ Nessuna delle 81 persone a bordo del DC-9 sopravvisse. ¹¹¹ Trentanove furono i corpi rinvenuti dal mare durante le operazioni di soccorso. ¹¹² I mezzi che si adoperarono per le operazioni di recupero ritrovarono diversi pezzi del DC-9 tra cui si ricorda la parte terminale del cono di coda, i telai anteriori dei portelloni del vano carrello, parti della carenatura dell'aereo, gli scivoli d'emergenza, parti dei sedili dei passeggeri e di quello del pilota, nello specifico lo schienale, e 2 giubbotti salvagente. ¹¹³

A poche ore dall'accaduto, sia le istituzioni che gli organi di stampa cominciarono a interrogarsi sulle cause della tragedia. Già il 28 giugno 1980, l'allora ministro dei Trasporti Rino Formica istituì una commissione d'inchiesta amministrativa nominata con decreto ministeriale ¹¹⁴ alla cui guida fu posto Carlo Luzzatti, direttore dell'aeroporto di Alghero e funzionario della direzione generale dell'Aviazione Civile. Composta da otto esperti in materia di aviazione civile tra cui oltre al già citato Luzzatti, comprendeva: il dottor Antonio Ruscio membro della Direzione Generale dell'aviazione civile francese (DGAC) che rivestì il ruolo di ispettore principale della Commissione; Riccardo Peresempio dirigente di Civilavia in qualità di “capo tecnico superiore”; l'ingegnere del Registro Aeronautico Italiano (RAI) Francesco Bosman; l'ufficiale dell'Aeronautica Militare (AM) Aldo Mosti; infine alcune figure apicali della compagnia Itavia tra cui il Comandante Enzo Antonini, Gaetano Manno e il 1° Ufficiale Bernardo Sclerandi in

¹⁰⁸ *Esplode a 7500 metri sul mare: 81 i morti*, in «Stampa sera», 28 giugno 1980, p. 1.

¹⁰⁹ *Navi, aeroplani ed elicotteri frugano il mare nella speranza di ricuperare tutte le salme*, in «Corriere della Sera», 29 giugno 1980, p. 5.

¹¹⁰ *Ibidem*.

¹¹¹ *Relazione Luzzatti* 1982, p. 4.

¹¹² *Alessandrini 1980: l'anno di Ustica* 2020, p. 122.

¹¹³ *Relazione Luzzatti* 1982, pp. 24, 25.

¹¹⁴ «Il 28 giugno io nominai la Commissione d'inchiesta, come era mio dovere fare in quanto ministro dei Trasporti. In simili circostanze, infatti, quando si verifica un incidente, si aprono due inchieste parallele, una della magistratura – cosa che puntualmente avvenne per il caso Ustica – e un'inchiesta tecnico-amministrativa promossa dal Ministero competente» Rino Formica durante la seduta n. 23 del 26 giugno 1989, *Resoconto stenografico, Audizione ministro Formica 29 giugno 1989*, Cartella 7.

<https://patrimonio.archivio.senato.it/inventario/scheda/terrorismo-e-stragi-x-xiii-leg/IT-SEN-114-015790/seduta-n-23-del-26-giugno-1989#lg=1&slide=0>

qualità di “esperti piloti”.¹¹⁵ Alla Commissione furono assegnati anche il medico legale Pietro Fucci e l’esperto sanitario Pietro De Luca¹¹⁶ per l’esame delle trentanove salme recuperate durante le operazioni di soccorso. Grazie all’autopsia sui corpi delle vittime, sarebbe stato possibile comprendere il motivo della loro morte e quindi avere informazioni molto importanti sulle dinamiche del disastro aereo. La Commissione Luzzati, dal nome del suo presidente, fu operativa dunque già dai giorni che seguirono il disastro aereo. Oltre all’inchiesta volta a comprendere il motivo per cui il DC-9 cadde nel Tirreno, la Procura di Palermo aprì un’indagine per accertare chi fossero i responsabili del disastro aereo.¹¹⁷ Nella fase iniziale, a gestire le indagini fu il sostituto procuratore Aldo Guarino che si occupò soprattutto di procedere alle autopsie sui corpi rinvenuti dal mare e sull’identificazione dei cadaveri. Nonostante le indagini nelle prime settimane non portassero ad alcuna spiegazione certa su quanto accaduto attorno all’isola di Ustica poiché la maggior parte del relitto giaceva nel mar Tirreno in un tratto profondo oltre i 3000 metri, i quotidiani italiani cominciarono a esporre le prime ipotesi: collisione in volo con un caccia militare straniero¹¹⁸ o con un satellite in fase di rientro o con un pallone sonda,¹¹⁹ il coinvolgimento della Nato e più nello specifico delle forze militari statunitensi,¹²⁰ missile o meteorite che colpì l’aereo,¹²¹ l’esplosione di una bomba a bordo del DC-9.¹²²

Fu smentita quasi subito l’ipotesi di un attacco terroristico da parte dei Nuclei Armati Rivoluzioni (NAR) i quali il 28 giugno 1980 con una telefonata al «Corriere della Sera» alle ore 14.10 comunicarono alla centralinista Evangelista Gabriella che il terrorista neofascista Marco Affatigato era a bordo del DC-9 sotto mentite spoglie perché avrebbe dovuto compiere un attentato a Palermo:¹²³

¹¹⁵ *Ivi*, p. I.

¹¹⁶ *Ibidem*.

¹¹⁷ Bonazzi, Farinelli *Ustica. I fatti e le fake news* 2019, p. 21.

¹¹⁸ *Alcuni piloti avanzano l’ipotesi di collisione con un jet “pirata”*. Troncata di netto la coda del DC-9, in «Corriere della Sera», 30 giugno 1980, p. 1.

¹¹⁹ *Solo 42 salme sono state recuperate. Polemiche sulle ragioni del disastro*, in «Stampa sera», 30 giugno 1980, p. 8.

¹²⁰ *Forse i radar della Nato hanno “visto” la tragedia del DC-9 scomparso in mare*, in «L’Unità», 8 luglio 1980, p. 5.

¹²¹ *3 minuti di mistero, 8 ipotesi*, in «Il Mattino», 29 giugno 1980, p. 1.

¹²² *L’Itavia: «Per adesso nessuna spiegazione se non l’esplosione di una bomba a bordo»*, in «Stampa Sera», 28 giugno 1980, p. 2.

¹²³ *Permane il mistero sul disastro del DC-9*, in «Avanti!», edizione romana, 29 giugno 1980, p. 1.

Ha una penna a portata di mano? Scriva!: Qui i NAR. Informiamo che nell'aereo caduto sulla rotta Bologna-Palermo si trovava un nostro camerata Marco Affatigato. Era sotto falso nome. Doveva compiere un'azione a Palermo. Per riconoscerlo aveva al polso un Baume-Mercier. Interrompiamo la comunicazione. Grazie!¹²⁴

Affatigato era già noto all'opinione pubblica per essere stato il complice di Mario Tuti nella strage dell'Italicus. Tuttavia, tale ipotesi fu smentita ben presto dal fatto che Affatigato telefonò il giorno stesso alla madre Enrica Giorgetto per farle sapere che stava bene e che dunque, non era salito sul DC-9 ma anzi, al momento si trovava all'estero.¹²⁵ La donna, ricevuta la chiamata dal figlio, decise di recarsi alla Questura di Lucca per comunicare la notizia. Eliminata l'ipotesi di attentato, la congettura che da subito prese piede nell'opinione pubblica con maggiore enfasi fu invece quella del cedimento strutturale ossia l'attribuzione della responsabilità della caduta dell'aeromobile ad un guasto tecnico.¹²⁶ Tale interpretazione dell'accaduto, poi smentita dalle indagini giudiziarie, costò il fallimento alla compagnia Itavia.

2.2. La compagnia aerea Itavia e l'ipotesi del «cedimento strutturale»

La compagnia Itavia, nata nel 1958 e diretta dal 1965 sino all'epoca dei fatti da Aldo Davanzali, l'indomani il disastro aereo fu colpita da pesanti accuse, soprattutto da parte degli organi di stampa. Il 1° luglio 1980, in prima pagina sul «Corriere della Sera» fu ipotizzato, come motivazione «più attendibile» della caduta del DC-9 in mare, proprio «lo stacco del cono di coda causato da un improvviso cedimento della paratia pressurizzata».¹²⁷ Nessun presunto scenario di guerra o bomba a bordo, dunque, la sera del 27 giugno 1980 nei cieli sopra Ustica ma una rottura strutturale che avrebbe provocato la caduta in volo dell'aeromobile. Presa in considerazione quest'ipotesi, la responsabilità dell'inabissamento del DC-9 nel mar Tirreno sarebbe stata da attribuire, dunque, alla negligenza della compagnia Itavia, rea di aver trascurato la manutenzione dei propri

¹²⁴ *Elaborati Commissari 2000, Documenti XXIII, Atti Parlamentari, XIII Legislatura, Decisioni adottate dalla Commissione Stragi nella seduta del 22 marzo 2001 in merito alla pubblicazione degli atti e dei documenti prodotti e acquisiti*, 28 giugno 2000 p. 373.

<https://www.stragi80.it/documenti/comstragi/minoranza.pdf>

¹²⁵ *Solo 42 salme sono state recuperate. Polemiche sulle ragioni del disastro*, in «Stampa sera», 30 giugno 1980, p. 8.

¹²⁶ *Ranci Ustica. Una ricostruzione storica* 2020, p. 99.

¹²⁷ *Prende sempre più corpo l'ipotesi di lesioni nelle strutture del DC-9*, in «Corriere della Sera», 1° luglio 1980, p. 1.

aeromobili e aver fatto viaggiare i propri passeggeri su «bare volanti»,¹²⁸ secondo il giudizio riportato al senatore del Pci Salvatore Corallo da un membro della compagnia Alitalia che prese a noleggio alcuni velivoli Itavia tra la fine degli anni '70 e l'inizio degli anni '80.

L'ipotesi del guasto strutturale fu avvalorata dal fatto che la compagnia di cui era presidente Davanzali era già stata oggetto di critiche, ancor prima del 27 giugno 1980, per via di quattro precedenti incidenti aerei che coinvolsero suoi velivoli. Il 14 ottobre 1960 un piccolo quadrimotore della compagnia Itavia, il De Havilland Heron immatricolato I-AOMU, partì da Roma alle ore 15.00 diretto a Genova con 7 passeggeri e 4 membri d'equipaggio.¹²⁹ L'arrivo era previsto alle ore 16.30 ma il piccolo aeromobile non arrivò mai a destinazione:¹³⁰ il forte temporale, che quel pomeriggio colpì i cieli sopra il Tirreno nei quali l'Heron stava volando, ridusse la visibilità e costrinse il pilota, Ennio Scipione, ad abbassarsi di quota. Tale azione provocò l'impatto con le alture dell'isola d'Elba: fatale, per tutti coloro che erano a bordo dell'Heron, fu lo schianto contro il fianco sud del Monte Capanne.¹³¹ Le indagini sull'accaduto rivelarono che le norme di condotta dei velivoli dettate dall'Icao, ossia l'Organizzazione Internazionale per l'Aviazione Civile, non erano state seguite e il pilota non possedeva l'abilitazione per intraprendere quel volo.¹³² Tale negligenza costrinse la compagnia a sospendere tutti i suoi collegamenti aerei per un anno.¹³³

Il nome «Itavia» tornò nelle prime pagine dei quotidiani italiani tre anni dopo a causa di un secondo disastro aereo che colpì il volo IH 703 che era partito da Pescara il 30 marzo 1963 con destinazione Roma Ciampino.¹³⁴ Il velivolo, il DC-3 I-TAVI, che trasportava 5 passeggeri, oltre a pilota, copilota e uno steward, già al momento della partenza aveva dovuto modificare la propria rotta per via delle pessime condizioni metereologiche che imperversavano nel centro Italia. Tuttavia, ciò non bastò a migliorare le condizioni di volo e la visibilità, che durante il tragitto furono ostacolate, ancora una volta, dai temporali: il

¹²⁸ *Polemiche. Stavolta P. Raisi non c'entra, ma il governo indaghi sulle «bare volanti» dell'Itavia*, in «Il Messaggero», 29 giugno 1980, p. 21.

¹²⁹ Pedde Nicola, *Itavia: storia della più discussa compagnia aerea italiana*, Eliconie, Roma, 2003, capitolo 2.

¹³⁰ *L'aereo Roma-Genova disperso durante un temporale*, in «Corriere della Sera», 15 ottobre 1960, p. 1.

¹³¹ Pedde *Itavia: storia della più discussa compagnia aerea italiana* 2003, capitolo 2.

¹³² Ranci *Ustica. Una ricostruzione storica* 2020, p. 100.

¹³³ *Ibidem*.

¹³⁴ *Avvistati i rottami dell'aereo precipitato tra Pescara e Roma*, in «Il Messaggero», 1° aprile 1963, p. 1.

DC-3 si schiantò sul fianco del Monte Serra Alta, vicino a Frosinone.¹³⁵ Nessuno dei passeggeri né dell'equipaggio sopravvisse a quell'incidente. Negli anni '70, altri due incidenti aerei nei quali protagonisti erano aeromobili Itavia contribuirono a diffondere tra l'opinione pubblica l'idea che la compagnia non eccellesse per qualità e sicurezza dei propri servizi.¹³⁶ Il primo di questi vide coinvolto il bireattore Fokker F-28 I-TIDE che il 1° gennaio 1974 lasciò l'aeroporto di Cagliari diretto a Torino.¹³⁷ L'aereo, urtando un albero a causa della ridotta visibilità provocata dalla nebbia, cadde nella fase di atterraggio presso l'aeroporto di Caselle, a Torino, e andò a schiantarsi contro un casolare.¹³⁸ Trentanove furono le persone che persero la vita quel giorno, mentre tre passeggeri e un assistente di volo riuscirono a salvarsi.¹³⁹ Il secondo incidente riguardò di nuovo un F-28 I-TIDA che, in fase di decollo presso l'aeroporto di Bergamo, dopo aver preso velocità, avvertì un problema a uno dei suoi due reattori che aveva perso potenza, comportando l'arresto brusco del velivolo. L'episodio causò all'aereo gravi danni alla struttura ma sia i membri dell'equipaggio che i passeggeri rimasero illesi.¹⁴⁰ Nonostante le indagini per ognuno di questi quattro incidenti avessero visto i dirigenti Itavia assolti dalle responsabilità sugli accaduti, l'immagine della compagnia aerea diretta da Davanzali agli occhi dell'opinione pubblica risultò danneggiata.

Ciò che accadde i giorni seguenti al disastro aereo attorno all'isola di Ustica ne fu la dimostrazione. Lo stesso DC-9 che si inabissò nel Tirreno era stato usato un aereo usato dalla Hawaiian Airlines per il trasporto di pesce e successivamente per il trasporto di migliaia di passeggeri nei cieli dell'Oceano Pacifico, fino al febbraio 1972, quando fu acquistato dalla compagnia Itavia.¹⁴¹ Quando l'aereo fu venduto alla compagnia di Davanzali, presentava pezzi corrosi dall'acqua marina.¹⁴² Il 1° luglio 1980 nel quotidiano «Il Messaggero» si ricordò che nel mese di giugno, prima che accadesse il disastro aereo,

¹³⁵ *L'aereo Pescara – Roma si è schiantato contro una montagna presso Frosinone*, in «Stampa Sera», 1° aprile 1963, p. 1.

¹³⁶ *Pedde Itavia: storia della più discussa compagnia aerea italiana* 2003, capitolo 5.

¹³⁷ *Ibidem*.

¹³⁸ *Si schianta un aereo a Caselle. Trentotto morti, quattro superstiti*, in «Corriere della Sera», 2 gennaio 1974, p. 1.

¹³⁹ *Pedde Itavia: storia della più discussa compagnia aerea italiana* 2003, capitolo 5.

¹⁴⁰ *Ibidem*.

¹⁴¹ Le informazioni sul precedente utilizzo del Dc-9 per la Hawaiian Airlines sono disponibili al sito web: <https://www.panorama.it/news/i-tigi-dalle-hawaii-a-ustica-storia-di-un-dc-9-foto>

¹⁴² *Volare è un po' morire*, in «L'Espresso», 13 luglio 1980.

i piloti dell'Itavia avevano scioperato proprio per via del fatto che la compagnia non provvedeva alla corretta manutenzione dei propri aeromobili, definiti dei «jet-carrette».¹⁴³ Senza il recupero di tutte le parti del DC-9 risultava difficile arrivare a conclusioni certe sull'accaduto, eppure già a pochi giorni dalla vicenda, nei giornali si formularono spiegazioni sulla dinamica dei fatti. Nel «Corriere della Sera» si era ipotizzato che la struttura di coda del bireattore Itavia avesse potuto essere lesionata o incrinata.¹⁴⁴

Il 3 luglio 1980, il senatore Libero Gualtieri, all'epoca capogruppo del Partito Repubblicano Italiano, decise di presentare una mozione in cui chiedeva al governo Cossiga di riflettere sulla possibilità di revocare le concessioni alla compagnia aerea Itavia, trasferendole alla società di bandiera, l'Alitalia. Tale iniziativa fu motivata dal fatto che tra l'opinione pubblica era diffusa l'ipotesi che il DC-9 fosse caduto nel Tirreno per le pessime condizioni della propria struttura. La mozione fu sottoscritta da tutti i gruppi parlamentari al Senato. Si invitava il governo a indagare non solo sul DC-9 caduto, ma anche sulle condizioni strutturali del resto dei velivoli Itavia e sul servizio a terra tecnico-amministrativo che forniva la compagnia.¹⁴⁵ La mozione presentata a pochi giorni dal disastro aereo, avrebbe comportato per l'Itavia, che già si trovava in una fase di crisi finanziaria, il suo definitivo fallimento. Nel periodico «L'Espresso» del 22 marzo 1981 si legge, infatti, che la compagnia, a fine '79, già aveva contratto debiti per 41 miliardi di lire.¹⁴⁶ Con l'atto parlamentare del 3 luglio 1980, dunque, scrisse il giornalista Andrea Purgatori, «il disastro del DC-9 diventa un caso politico».¹⁴⁷ A una settimana dal disastro aereo, dunque, l'ipotesi prevalente tra i membri del Senato fu quella del cedimento strutturale. Tuttavia, Formica, quando istituì la Commissione d'Inchiesta, dichiarò che essa doveva prendere in considerazione più d'una ipotesi, ognuna di queste potenzialmente valida: collisione in volo con altro aereo, cedimento strutturale, esplosione interna o esterna al DC-9.¹⁴⁸ A giudizio del ministro socialista, lo schieramento da parte di un gran numero di colleghi a favore del guasto strutturale fu interpretato, il 17

¹⁴³ *Contro i «jet-carrette» già da tempo proteste*, in «Il Messaggero», 1° luglio 1980, p. 15.

¹⁴⁴ *Prende sempre più corpo l'ipotesi di lesioni nelle strutture del DC-9*, in «Corriere della Sera», 1° luglio 1980, p. 1.

¹⁴⁵ Senato, VIII Legislatura, Mozione 1/00042, *seduta di annuncio: 0148 del 3 luglio 1980*.
<https://aic.camera.it/aic/scheda.html?core=aic&numero=1/00042&ramo=SENATO&leg=8>

¹⁴⁶ *Elaborati Commissari 2000*, p. 375.

¹⁴⁷ *I partiti chiedono di revocare la licenza di volo dell'Itavia*, in «Corriere della Sera», 3 luglio 1980.

¹⁴⁸ Atti Camera dei deputati – VIII Legislatura, Discussioni, *resoconto stenografico seduta antimeridiana del 17 dicembre 1980*, p. 21542.

dicembre 1980, come «una presa di posizione dettata più dall'emozione che dalla ragione».¹⁴⁹

La diffusione nei telegiornali delle immagini del ritrovamento in mare delle prime vittime aveva scatenato un enorme shock nell'opinione pubblica, che chiese sin da subito allo Stato di fare luce sull'accaduto. Il senatore Gualtieri, nella seduta dell'8 luglio 1980, si espresse con parole molto dure nei confronti della compagnia:

Si vola per scommessa [...] e in quella compagnia si rischia più che in ogni altra di questo Paese e ciò perché la flotta Itavia è letteralmente un disastro, fatto di una politica aziendale di sfruttamento al limite dei veicoli e degli uomini, [...] fatto di ritardi sistematici, di voli annullati all'ultimo minuto, di equipaggi sbattuti da un volo all'altro senza riposi, di una manutenzione approssimativa e, si è detto anche, fatto di mancata trascrizione di ore di volo realmente effettuate, di cicli operativi non tutti corretti.¹⁵⁰

Tali elementi portarono anche le istituzioni, come affermò Formica, ad una prima spiegazione di quanto accadde il 27 giugno 1980: l'aereo cadde per cedimento strutturale a causa del fatto che non erano stati fatti gli opportuni controlli e lavori di manutenzione al velivolo.¹⁵¹ In effetti, Il DC-9 Itavia, nel momento in cui partì da Bologna la sera del 27 giugno 1980, presentava alcuni difetti strutturali già precedentemente segnalati e non corretti: la non attendibilità dell'indicatore carburante del serbatoio centrale, deformazioni e bolle al finestrino superiore del copilota, la scala passeggeri non rientrante elettricamente e il non funzionamento dell'orologio cronometro nel lato del copilota.¹⁵² Tuttavia, la Commissione Luzzatti concluse che queste problematiche non risultavano rilevanti ai fini della sicurezza del volo. La suddetta Commissione affermò, inoltre, che le condizioni di peso e bilanciamento del velivolo rispettavano le normative previste per quel volo.¹⁵³ Per giungere alle conclusioni definitive della Commissione Luzzatti bisognerà attendere il 1982. Nel frattempo, a due settimane dal disastro aereo del DC-9, i dibattiti parlamentari si concentrarono sull'urgenza di indagare sulla professionalità dei dirigenti Itavia e del suo staff, oltre che sulla sicurezza dei propri velivoli, invocando la possibilità di chiudere definitivamente la compagnia.¹⁵⁴

¹⁴⁹ *Ibidem.*

¹⁵⁰ *Elaborati Commissari* 2000, p. 378.

¹⁵¹ *Ibidem.*

¹⁵² *Relazione Luzzatti* 1982, p. 15.

¹⁵³ *Ivi*, p. 16.

¹⁵⁴ Successivamente Formica, durante l'udienza della 23° seduta (26 giugno 1989) istituita dalla Commissione Stragi, avrebbe affermato che la compagnia Itavia si trovava già nell'80 a dover affrontare tutta una serie di problematiche interne che avevano spinto le istituzioni a ricorsi ben prima della tragedia

Così, nell'estate dell'80, la discussione sulla causa dell'incidente del volo IH 870 si concentrò quasi totalmente sull'ipotesi del "cedimento strutturale", a parte alcuni accenni ad altre possibilità come la "collisione in volo", a seguito del ritrovamento nel mare attorno a Ustica di un salvagente americano, di un paio di bretelle da pilota non attribuibili a Gatti e di un relitto di fusoliera di colore bianco e rosso di un aereo non appartenente per certo al DC-9.¹⁵⁵ Le indagini non escludevano quest'ultima citata interpretazione dei fatti, ma non prendevano nemmeno in considerazione, rispetto a quanto invece facevano con l'ipotesi del cedimento strutturale, l'analisi dei relitti ripescati non appartenenti al DC-9 che avrebbero potuto far pensare alla presenza di altri velivoli nei cieli nei quali stava volando l'aereo pilotato da Gatti.¹⁵⁶ Per la prima volta, in un articolo del «Corriere della Sera» del 26 luglio 1980 scritto da Andrea Purgatori, si cominciò a parlare di «tracce non identificate»¹⁵⁷ dai radar italiani e per cui il magistrato e alcuni membri della commissione ministeriale richiesero la consulenza del National Transport Safety Board (NTSB), l'ente governativo statunitense preposto alla sicurezza aerea, che disponeva di strumenti molto più avanzati tecnologicamente e dunque potenzialmente in grado di riconoscere le suddette tracce.

Il 10 agosto 1980, Andrea Purgatori nel «Corriere della Sera» avanzò ulteriori elementi volti a porre l'attenzione sulla possibilità di un'esplosione dell'aeromobile non provocata da cedimento strutturale. Stando alle conclusioni prodotte dalle autopsie, i periti giunsero ad affermare che la morte degli 81 passeggeri fu causata da una «decompressione esplosiva, cioè l'annullamento della differenza tra la pressione interna ed esterna», avvenuta in maniera talmente veloce, in meno di un secondo, che non poteva essere attribuibile ad una mancata manutenzione del velivolo.¹⁵⁸ Secondo quest'interpretazione, si escludeva il cedimento strutturale dell'aeromobile perché se si fosse trattato di un guasto, ci sarebbe stato comunque un margine di tempo per segnalarlo e dunque tentare

del volo IH 870: «l'inefficienza era visibile per quanto riguardava il rispetto degli orari, il rispetto del servizio (si saltavano dei voli), per le difficoltà che aveva nei pagamenti, per i debiti che aveva», in Commissione Stragi, *Audizione Formica*, cartella 7.

¹⁵⁵ *C'è anche un pezzo di fusoliera di un jet militare USA, ma non se ne sa più nulla*, in «L'Unità», 6 luglio 1980, p. 5.

¹⁵⁶ Ranci Ustica. *Una ricostruzione storica* 2020, p. 103.

¹⁵⁷ *DC-9: per analizzare tracce non identificate la commissione d'inchiesta andrà in America*, in «Corriere della Sera», 26 luglio 1980, p. 7.

¹⁵⁸ *Il DC-9 forse cadde dopo una collisione o addirittura fu colpito da un missile*, in «Corriere della Sera», 10 agosto 1980, p. 5.

la manovra di salvataggio, come previsto «dal principio del “fail safe” alla base di ogni aeroplano moderno costruito».¹⁵⁹ La Commissione Luzzatti nel 1980, per tentare di ricostruire le dinamiche del disastro aereo, prese in analisi il caso del Dc-9 della compagnia Air-Canada che il 17 settembre 1979, mentre era in volo, registrò una grave lesione alla coda che provocò una depressurizzazione senza decompressione esplosiva che però fu segnalata tempestivamente e permise al pilota di poter effettuare l’operazione di atterraggio d’emergenza, salvando la sua vita e quella di tutti coloro che erano a bordo.¹⁶⁰

A sei mesi dal disastro aereo, il proseguimento delle indagini sul “caso Ustica” portò a delle prime conclusioni, che vedevano scartare l’ipotesi di una responsabilità dell’incidente a un guasto strutturale. La seconda relazione preliminare della Commissione Luzzatti, infatti, presentata il 5 dicembre 1980, concluse che: «allo stato attuale delle indagini la Commissione ha raggiunto la ragionevole convinzione di poter escludere le ipotesi del cedimento strutturale spontaneo e della collisione in volo con altro velivolo».¹⁶¹ Restavano in piedi le ipotesi di bomba a bordo e impatto con un missile.

Nonostante l’argomentazione esibita dalla Commissione Luzzatti,¹⁶² il destino dell’Itavia era già stato scritto. Il 12 dicembre 1980, Formica decise di procedere alla revoca alla compagnia delle concessioni di volo su rinuncia stessa del suo presidente Aldo Davanzali, il quale, già due giorni prima, decise di sospendere tutte le attività dei propri aeromobili.¹⁶³ L’Itavia, infatti, versava in una crisi economica dalla quale sembrava non poter esserci via d’uscita se non attraverso l’aiuto dello Stato, il quale però si dichiarò non disposto a elargire fondi pubblici per risollevarla la compagnia.¹⁶⁴ Nell’estate e nell’autunno del 1980, anche a seguito della campagna diffamatoria operata da molte testate giornalistiche tra cui «Il Messaggero» che definirono gli aerei di Davanzali dei

¹⁵⁹ *Ibidem.*

¹⁶⁰ *Elaborati Commissari* 2000, p. 379.

¹⁶¹ *Relazione Commissione Stragi* 1° ottobre 1990, p. 29.

¹⁶² Carlo Luzzatti fece comunque presente che la Commissione da lui presieduta non era giunta alla definitiva conclusione che a colpire il DC-9 fu un missile, ma ad escludere la possibilità che l’aereo fosse caduto per cedimento strutturale, in *Perché sono decadute le concessioni Itavia. Un’esplosione causò l’incidente di Ustica*, in «L’Avanti!», 18 dicembre 1980, p. 5.

¹⁶³ *Elaborati Commissari* 2000, p. 379.

¹⁶⁴ Ranci *Ustica. Una ricostruzione storica* 2020, pp. 104-105.

«jet-carrette»¹⁶⁵ o delle «bare volanti»,¹⁶⁶ si registrò una progressiva diminuzione del numero di persone che si fidavano dell'Itavia per volare. In un'intervista del giornalista Maurizio Salticchioli ad alcuni passeggeri di un volo Itavia, emerse che i viaggiatori prendevano l'aereo ma con un sentimento di forte paura motivato dal fatto che: «Abbiamo letto che [la compagnia Itavia] compra aerei di seconda mano. Dicono che sono delle carrette».¹⁶⁷ La revoca delle concessioni all'Itavia fu, quindi, un «atto obbligato»¹⁶⁸ dal ministro dei Trasporti perché la compagnia di Davanzali, a causa delle difficoltà economiche, non era più in grado di garantire la propria attività di volo. Dal 16 dicembre 1980, con decisione sancita da decreto del Ministero dei Trasporti,¹⁶⁹ nessun velivolo della compagnia Itavia decollò né atterrò più. La chiusura della compagnia fu un duro colpo per Davanzali e lo stesso 16 dicembre decise di inviare una lettera a Rino Formica nella quale dichiarava che il DC-9 non era caduto a causa della negligenza della compagnia nella sicurezza del volo, affermando invece di avere la certezza che il DC-9 era stato colpito da un missile.¹⁷⁰ Il giorno dopo, le parole di Davanzali furono riportate dalle testate giornalistiche scatenando grande scalpore:

Un missile italiano, o della Nato, ha distrutto il 27 giugno sul cielo di Ustica il Dc-9 Itavia. [...] lo afferma, in una lettera al ministro Formica, il presidente dell'Itavia Davanzali, il quale imputa al missile la causa del disastro e quindi i guai della compagnia, e lamenta il silenzio del governo al riguardo.¹⁷¹

A seguito delle affermazioni di Davanzali, il 18 dicembre il presidente Itavia fu convocato dal sostituto procuratore Giorgio Santacroce per rispondere del reato di «diffusione di notizie esagerate e tendenziose atte a turbare l'ordine pubblico (articolo 656 del Codice Penale)»¹⁷² per aver fatto passare per certi, a giudizio del magistrato, elementi

¹⁶⁵ *Contro i «jet-carrette» già da tempo proteste*, in «Il Messaggero», 1° luglio 1980, p. 15.

¹⁶⁶ *Polemiche. Stavolta P. Raisi non c'entra, ma il governo indagherà sulle «bare volanti» dell'Itavia*, in «Il Messaggero», 29 giugno 1980, p. 21.

¹⁶⁷ *Per l'Itavia «Voli al completo» ma i passeggeri hanno paura*, in «Il Messaggero», 3 luglio 1980, p. 17.

¹⁶⁸ *Alessandrini 1980: l'anno di Ustica* 2020, p. 123.

¹⁶⁹ Il decreto del Ministero dei Trasporti dichiarò «decaduti tutti i servizi di linea affidati all'Itavia», *Ibidem*.

¹⁷⁰ *Relazione Commissione Stragi* 1° ottobre 1990, p. 29.

¹⁷¹ *Il presidente dell'Itavia: «Un missile ha abbattuto il Dc-9 a Ustica»*, in «Corriere della Sera», 17 dicembre 1980, p. 1.

¹⁷² Commissione Stragi, X Legislatura, *Relazione sull'inchiesta condotta sulle vicende connesse al disastro aereo di Ustica - cap. IV. Le prime fasi dell'inchiesta e le acquisizioni della magistratura*, Roma, 14-15 aprile 1992, p. 24

<https://patrimonio.archivio.senato.it/inventario/scheda/terrorismo-e-stragi-x-xiii-leg/IT-SEN-114-014731/capitolo-iv-prime-fasi-inchiesta-e-acquisizioni-della-magistratura-p-20#lg=1&slide=0>

dell'indagine che ancora si trovavano sul piano delle ipotesi. Le rivelazioni di Davanzali suscitarono un forte interesse da parte degli organi di stampa (e tramite questi nell'opinione pubblica) che a metà dicembre 1980 scrivevano: «Ora [Davanzali] dovrà dissipare il sospetto che le sue affermazioni sulla causa del disastro aereo di Ustica non siano state un semplice espediente per riprendere un discorso che sembrava definitivamente chiuso per la sua compagnia»;¹⁷³ o ancora:

La mossa di Davanzali, di rendere di pubblico dominio i risultati di una inchiesta ancora in corso (e che in ambienti ministeriali e militari viene considerata top secret) è apparsa come una risposta del presidente dell'Itavia alla decisione del ministro dei Trasporti Formica di non concedere ulteriori fondi alla sua disastrosa compagnia (oltre 50 miliardi di debiti) e di revocare alcune concessioni di collegamenti aerei in seguito alla sospensione dell'attività.¹⁷⁴

Secondo «La Stampa» dunque, tra il ministro dei Trasporti e il presidente Itavia era cominciata «una vera e propria guerra» nella quale alla revoca delle concessioni, Davanzali aveva risposto accusando non solo Formica, ma l'intero governo italiano¹⁷⁵ di aver sfruttato le difficoltà economiche della compagnia per farla diventare il «capro espiatorio»¹⁷⁶ del «caso Ustica». Nonostante lo stesso Formica, alla Camera dei Deputati il 17 dicembre 1980, avesse ribadito «l'assenza di qualsiasi responsabilità da parte della compagnia [Itavia]»¹⁷⁷ riguardo la caduta del DC-9, conferendo invece all'ipotesi dell'esplosione maggiore credibilità,¹⁷⁸ anche sulla base delle prime conclusioni cui la Commissione Luzzatti era giunta all'8 di dicembre, il magistrato rimase dell'idea che Davanzali aveva commesso il reato di diffusione di notizie false in grado di turbare l'ordine pubblico.

Nell'aprile del 1981, il Tribunale di Roma dichiarò lo stato di insolvenza della compagnia assoggettandola alla procedura straordinaria prevista dalla legge e a luglio la società fu posta in amministrazione straordinaria, poi liquidata in alcuni mesi:¹⁷⁹ il 1981 rappresentò, dunque, il capitolo finale per la storia della compagnia Itavia. Dieci anni

¹⁷³ *Ora l'Itavia non ha più dubbi: "Un missile ha abbattuto il DC-9"*, in «La Repubblica», 17 dicembre 1980, pp. 1 e 9.

¹⁷⁴ «Missile ha abbattuto il DC-9 presso Ustica», in «La Stampa», 17 dicembre 1980, p. 1.

¹⁷⁵ *Ibidem.*

¹⁷⁶ Ranci *Ustica. Una ricostruzione storica* 2020, p. 98.

¹⁷⁷ Atti Camera dei Deputati, VIII Legislatura, Discussioni, *Resoconto stenografico seduta antimeridiana del 17 dicembre 1980*, p. 21542.

¹⁷⁸ Formica: «Credo che quella del missile resti una ipotesi più probabile delle altre, della collisione e del cedimento strutturale», *Ibidem.*

¹⁷⁹ *Ibidem.*

dopo, interpellato dalla Commissione Stragi, Santacroce affermò che furono i toni da lui giudicati «particolarmente accesi»¹⁸⁰ con cui Davanzali accusò il governo, ritenendo che l'Itavia era stata «liquidata quando tutti sapevano che il DC-9 era stato colpito da un missile», a spingere gli organi giudiziari a prendere i suddetti provvedimenti verso l'ex presidente Itavia.¹⁸¹ Davanzali aveva sbagliato ad accusare la mancanza di sicurezza nei cieli, generando scalpore immotivato.

2.3. Il Mig-23 libico

Il 21 luglio 1980, a poco più di tre settimane dal disastro aereo del DC-9 Itavia, in prima pagina su «La Repubblica» apparve la notizia che un «aereo misterioso» era precipitato sull'altopiano calabrese della Sila.¹⁸² Secondo la ricostruzione dei fatti all'interno della sentenza-ordinanza del giudice istruttore Rosario Priore, tra le alture calabresi della Sila, presso il comune di Castelsilano (Crotone) il 18 luglio 1980 fu rinvenuto un Mig-23 dell'Aeronautica militare libica.¹⁸³ Quella mattina, tra le 10.30 e le 11.00, la signora Addolorata Carchidi, mentre era occupata con i propri lavori domestici, come raccontò poi all'autorità giudiziaria, si accorse di un aereo che stava volando a quota molto bassa e poco dopo riferì di aver sentito un forte boato seguito da un incendio verso le montagne a Timpa delle Magare. La versione dei fatti di un secondo testimone, Francesco Marano, sostanzialmente coincide con quella della Carchidi. L'uomo raccontò che, mentre stava lavorando, notò un incendio presso la contrada Colomiti, proprio dove egli possedeva dei terreni; perciò, decise immediatamente di dirigersi per spegnere le fiamme.¹⁸⁴ La notizia dell'incendio, provocato dalla caduta di un velivolo, arrivò a Giuseppe Consalvo, il comandante interinale della Stazione dei Carabinieri di Caccuri, cioè quella territorialmente competente su Castelsilano, alle ore 14.15. Successivamente l'appuntato raggiunse il luogo dell'accaduto assieme ai vari comandi territoriali circostanti, oltre che ad un magistrato e un medico legale.¹⁸⁵

¹⁸⁰ Commissione Stragi, X Legislatura, 97° seduta, 3 dicembre 1991, p. 467.

<https://patrimonio.archivio.senato.it/inventario/scheda/terrorismo-e-stragi-x-xiii-leg/IT-SEN-114-014628/seduta-del-3-dicembre-1991#lg=1&slide=0>

¹⁸¹ Santacroce volle citare testualmente quanto disse Davanzali nella conferenza stampa, *Ibidem*.

¹⁸² *Aereo misterioso precipita sulla Sila*, in «La Repubblica», 21 luglio 1980, p. 1.

¹⁸³ *Sentenza-ordinanza Priore*, p. 4075.

¹⁸⁴ *Ivi*, p. 4076.

¹⁸⁵ *Ivi*, p. 4077.

La stampa seguì sin dai primi giorni la vicenda. In prima pagina su «L'Unità» il giornalista Filippo Veltri annunciò che «È un aereo Mig-23 dell'esercito libico il caccia schiantatosi sulla Sila», esponendo alcune ipotesi iniziali tra cui la probabilità che si trattasse di un aereo coinvolto in una missione di spionaggio, o stesse cercando una base segreta della Nato.¹⁸⁶ Sul «Corriere della Sera», il 21 luglio dell'80 si avanzarono le prime ipotesi circa la possibilità che il pilota, identificato in Koan Ezzeadan, fosse in fuga dalla Libia e volesse chiedere asilo politico all'Italia.¹⁸⁷ Su «La Repubblica», il giornalista Pantaleone Sergi, più che semplici ipotesi, sembrò avanzare già alcune certezze basate sul fatto che il velivolo non era stato captato dai sistemi radar italiani: «appare comunque scontato che si tratti di un aereo-spia e ciò rende ancora più oscura la vicenda in quanto nessuna base militare calabrese e meridionale avrebbe intercettato la sua entrata clandestina nello spazio aereo».¹⁸⁸ Le affermazioni di Pantaleone furono smentite già il giorno seguente da Luca Villoresi su «La Repubblica» il quale fece sapere che l'aereo non disponeva delle attrezzature necessarie alla ricognizione fotografica, non possedeva armamenti né serbatoi supplementari, tantomeno il carburante necessario per giungere alle basi italiane, concludendo che quanto si sapeva sul Mig «è poco, ma già abbastanza per escludere alcune ipotesi come quelle di un aereo spia o di un velivolo abbattuto dai caccia intercettori della Nato».¹⁸⁹ Anche su «La Stampa» si diffusero le prime congetture, tra cui quella sostenuta dal governo libico del malore al pilota.¹⁹⁰ L'ipotesi fu riportata anche da Andrea Purgatori sul «Corriere della Sera»: nell'articolo, il giornalista scrisse che, secondo spiegazioni date dalle autorità libiche, il pilota era stato colpito da un attacco cardiaco e ciò spiegherebbe la perdita di controllo sul velivolo, ma non il fatto che questo si trovasse a bassissima quota, atteggiamento invece solito di quegli aeromobili che intenzionalmente tentavano di sfuggire ai radar per non essere identificati.¹⁹¹

La caduta di un caccia di nazionalità libica nelle alture calabresi sortì inevitabilmente una serie di interrogativi: come mai il velivolo si trovava nei cieli italiani? Quale via aveva

¹⁸⁶ *È un aereo Mig dell'esercito libico il caccia schiantatosi sulla Sila*, in «L'Unità», 21 luglio 1980, p. 1.

¹⁸⁷ *Il Mig libico stava scappando in Italia?*, in «Corriere della Sera», 21 luglio 1980, p. 2.

¹⁸⁸ *Un aereo misterioso cade sulla Sila. È stato abbattuto dai caccia Nato?*, in «La Repubblica», 21 luglio 1980, p. 15.

¹⁸⁹ *Il pilota del Mig libico cercava asilo politico?*, in «La Repubblica», 22 luglio 1980, p. 5.

¹⁹⁰ *Libici in Italia per le indagini sul «Mig 23» caduto nella Sila*, in «La Stampa», 23 luglio 1980, p. 2.

¹⁹¹ *Nel giallo del Mig una «verità» libica: per Tripoli il pilota ha avuto un infarto*, in «Corriere della Sera», 22 luglio 1980, pp. 1, 2.

intrapreso per poter volare sopra la Sila? Era stato identificato dai radar? Perché si era schiantato? Al momento del sopralluogo, si poté accertare che il Mig fosse caduto in una «zona ricompresa tra la Timpa delle Magare e il margine destro della fiumara detta di S. Marco»¹⁹² nella quale furono trovati numerosi frammenti del velivolo e la salma del pilota, un uomo che, da una prima analisi, aveva tra i 25 e i 30 anni. Fu prevista sin da subito la riconsegna della salma del pilota alle autorità libiche, dopo la decisione della Procura di Catanzaro di effettuare l'autopsia per stabilire se la vittima fosse morta nel momento in cui aveva impattato con la montagna o se fosse stata colpita da un malore in volo.¹⁹³ Il 22 luglio l'incarico fu affidato al primario patologo prof. Erasmo Rondanelli e il primario di medicina legale e cardiologo prof. Adelmo Zurlo.¹⁹⁴ I due periti conclusero che la data della morte del pilota combaciava con quella del ritrovamento del Mig, dunque il 18 luglio 1980, e sottolinearono che «non esistono elementi che possono indurre ad ipotizzare una morte precedente alla caduta dell'aereo».¹⁹⁵

Sebbene numerosi continuassero ad essere i dubbi sulla ricostruzione della vicenda, il caso del Mig libico perse velocemente interesse sia per l'autorità giudiziaria che per gli organi di stampa. Si pensi, per esempio, a quanto accadde il 2 agosto dello stesso anno: la Strage di Bologna sconvolse di nuovo l'opinione pubblica e catturò l'attenzione dei giornalisti.

L'inchiesta aperta dalla Procura di Crotona fu chiusa già dopo due settimane per la «non sussistenza di indizi di reato».¹⁹⁶ All'interno dell'ambiente militare, contestualmente all'apertura dell'inchiesta civile da parte di Crotona, fu nominata una Commissione d'indagine che incluse 6 autorità italiane dell'Aeronautica e 4 ufficiali libici. Presieduta dal Colonnello Sandro Ferracuti, con l'intento di individuare il motivo dell'impatto del Mig-23 sui monti della Sila, in 11 riunioni tra il 24 luglio e il 22 agosto 1980, i membri della commissione giunsero alla conclusione che quanto avvenne a Timpa della Magare fu un incidente e nello specifico «la caduta del velivolo è da attribuire allo spegnimento del motore, avvenuto in alta quota e causato dall'esaurimento del combustibile».¹⁹⁷

¹⁹² *Sentenza-ordinanza Priore*, p. 4078.

¹⁹³ Bonazzi, Farinelli *Ustica. I fatti e le fake news* 2019, p. 195.

¹⁹⁴ *Sentenza-ordinanza Priore*, p. 4080.

¹⁹⁵ *Ivi*, p. 4082.

¹⁹⁶ Ranci *Ustica. Una ricostruzione storica* 2020, p. 23.

¹⁹⁷ Commissione Italo-libica, Documentazione tecnico formale vol. 1, *Informazioni supplementari sull'incidente dell'aereo libico su territorio italiano del 18 luglio 1980*, Roma, 22 agosto 1980, pp. 26, 27.

Aeronautica militare italiana e libica lavorarono insieme per poter ricercare le cause dell'incidente al Mig: grazie al recupero per opera del personale italiano del registratore di bordo, analizzato dal Reparto Sperimentale dell'Aeronautica, e alle informazioni concernenti il volo fornite da Bengasi, si poterono ottenere alcuni importanti elementi sicuri per le autorità giudiziarie per ricostruire quanto accaduto.¹⁹⁸ Sia i membri della Commissione di nazionalità italiana che quelli libici concordarono sul fatto che l'aereo aveva terminato il combustibile e tale fatto determinò lo spegnimento del motore ancora ad alta quota. Inoltre, il pilota non aveva effettuato alcun collegamento via radio con operatori a terra né aveva provato manovre di atterraggio o di lancio con paracadute.¹⁹⁹ Secondo le autorità libiche, il pilota era partito dall'aeroporto di Bengasi alle ore 9.54 locali per effettuare un'esercitazione, secondo un piano di volo programmato il giorno precedente che prevedeva una navigazione ad alta quota, senza armamenti e taniche di carburante esterno.²⁰⁰ Durante l'esercitazione però, il pilota, giunto all'ultimo punto di riporto, anziché tornare presso la base di Bengasi, scomparve dagli schermi radar libici, procedendo con il pilota automatico.²⁰¹ Secondo la Commissione presieduta da Ferracuti, il pilota, colpito da malore mentre l'aereo aveva prua verso la penisola italiana, perse il controllo del volo e una volta terminato il carburante, il Mig finì per impattare a Timpa della Magare.²⁰² L'ipotesi che il pilota avesse perso conoscenza in volo, fu avvalorata dal fatto che, come evidenziato dalle analisi effettuate dalla Commissione italo-libica sul seggiolino e sul tettuccio eiettabili, l'uomo non tentò di lanciarsi dal velivolo con il paracadute quando il Mig stava precipitando.²⁰³ Poiché il caccia non era dotato di armamenti, né di serbatoi supplementari né di sistemi fotografici e di ricognizione, la Commissione esclude la possibilità che il Mig stesse intenzionalmente volando sopra la Calabria in missione di spionaggio, per fare poi ritorno a Bengasi. I professori Rondanelli e Zurlo, incaricati di effettuare l'autopsia sul cadavere del pilota, accertarono che la morte era avvenuta a causa dell'impatto con il suolo avvenuto il 18 luglio 1980 e in merito all'ipotesi avanzata dalle autorità libiche, dichiararono che «non è stato possibile ricavare

<https://www.stragi80.it/documenti/mig/commig1.pdf>

¹⁹⁸ Bonazzi, Farinelli *Ustica. I fatti e le fake news* 2019, p. 216.

¹⁹⁹ Commissione Italo-libica vol. 1, pp. 26, 27.

²⁰⁰ *Ivi*, p. 2.

²⁰¹ Ranci *Ustica. Una ricostruzione storica* 2020, p. 23.

²⁰² Commissione Italo-libica vol. 1, p. 26.

²⁰³ *Ivi*, p. 27

elementi che portino ad ipotizzare o ad escludere con certezza problemi fisiopsichici insorti durante il volo». ²⁰⁴ L'inchiesta sul Mig si concluse molto rapidamente, tra il 26 e il 30 settembre 1980 con le operazioni di restituzione dei rottami dell'aeromobile, seguite a quelle della salma del pilota alle autorità dell'Aeronautica libica. ²⁰⁵

Le conclusioni cui pervenne la Commissione italo-libica però, non convinsero del tutto il giudice Priore, il quale, invece, sostenne un legame tra il disastro aereo del DC-9 e la caduta del Mig a Timpa della Magare. Inoltre, il 28 ottobre del 1986, in un'intervista del quotidiano «Il Messaggero» al professor Rondanelli, ²⁰⁶ emerse una seconda perizia che il primario, assieme al dottor Zurlo, compilarono poco dopo la prima, quella “ufficiale”, ossia quella che la Commissione italo-libica prese in considerazione relativamente al cadavere del pilota. Al supplemento di perizia iniziale, però, fino a quel momento, non si diede mai attenzione anche perché, di fatto, di tale documentazione non v'era alcuna traccia negli atti presso la Procura di Crotona. ²⁰⁷ In questa seconda relazione, i due periti conclusero che la datazione della morte di Ezzeadan non coincideva con il giorno in cui fu ritrovato il Mig libico, ossia il 18 luglio, ma, in base allo stato di decomposizione del corpo, ad «almeno venti giorni prima». ²⁰⁸ Retrodatando la morte del pilota alla fine di giugno 1980 quindi, inevitabilmente si sarebbe potuto ammettere un collegamento tra la vicenda a Timpa delle Magare e il disastro aereo di Ustica. Il professor Rondanelli aggiunse che il pilota tentò di lanciarsi col paracadute prima di impattare sui monti della Sila perché, spiegò: «se fosse rimasto dentro la cabina dell'aereo non l'avremmo trovato in quelle condizioni di sostanziale integrità». ²⁰⁹

Le affermazioni di Rondanelli crearono una forte eco nell'opinione pubblica. A 6 anni dagli accaduti, si riaccese l'attenzione sul caso Ustica e sul Mig libico e si riaprì l'inchiesta giudiziaria. Il 6 novembre 1986 il Giudice istruttore Bucarelli avviò un'interrogazione al professor Rondanelli. Quest'ultimo dichiarò che il giorno successivo alla prima relazione sull'autopsia al pilota libico, lui e il collega Zurlo consegnarono una nota aggiuntiva alla Procura di Crotona, nella quale retrodatavano la morte del libico «a

²⁰⁴ *Ibidem.*

²⁰⁵ *Sentenza-ordinanza Priore*, p. 4236.

²⁰⁶ «*Quel pilota libico precipitato il giorno della strage*», in «Il Messaggero», 28 ottobre 1986, p. 17.

²⁰⁷ *Ranci Ustica. Una ricostruzione storica* 2020, p. 24.

²⁰⁸ *Ibidem.*

²⁰⁹ *Ibidem.*

non meno di 15 giorni prima» rispetto al giorno dell'autopsia.²¹⁰ Ma di questo secondo documento relativo all'esame autoptico, il quale il prof. Rondanelli affermò di aver consegnato direttamente al segretario della Procura di Crotona ossia il dottor Brancaccio, non si trovò copia né presso gli uffici della Procura né tra le carte del professor Rondanelli.²¹¹ Tuttavia, il 5 marzo 1989 il professor Zurlo nella deposizione al Pubblico Ministero di Crotona affermò che:

A ben guardare la nostra ansia di individuare con esattezza l'epoca della morte ci ha anche potuto indurre ad esagerare nella attribuzione di fenomeni putrefattivi di un valore che faceva retrodatare anche a quindici-venti giorni la data della morte. In realtà, tenuto conto delle particolari condizioni nelle quali il cadavere è stato ritrovato delle modalità particolari della morte; della sua lunga esposizione al sole e del tempo trascorso dalla data il ritrovamento all'esame autoptico, tutto sommato quei fenomeni da noi rilevati potrebbero anche trovare una loro giustificazione.²¹²

Attribuire la morte del pilota libico alla fine di giugno, fu giudicato dalla Procura di Crotona, nel febbraio 1989, un'affermazione «del tutto incompatibile con le circostanze del rinvenimento del cadavere e con tutti i particolari descritti dai testi ed in parte visibili nei rilievi fotografici».²¹³ Il collegamento tra la vicenda del 27 giugno e quella del 18 luglio fu così smentito dalle autorità giudiziarie. Nel 1990 il Giudice istruttore Rosario Priore però, mentre era impegnato sul “caso Ustica”, decise di riaprire le indagini sul Mig libico. Egli non era convinto delle conclusioni cui era giunta la Commissione italo-libica nel 1980 e per questo motivo «l'Ufficio ha ritenuto necessario sottoporre la tesi sostenuta dalla Commissione italo-libica ad un attento esame critico».²¹⁴ In realtà, già a pochi giorni dal ritrovamento del caccia a Timpa delle Magare, Giorgio Santacroce si rivolse alla Procura di Crotona:

Con riferimento all'inchiesta concernente il disastro aviatorio del DC9 in corso di istruzione prego farmi pervenire ogni notizia utile in merito alla caduta del Mig 23 libico indicandomi le possibili cause della caduta stessa. In particolare, desidero conoscere le conclusioni dei periti in merito all'esame autoptico con specifico riferimento alle cause delle lesioni riportate.²¹⁵

²¹⁰ Tribunale di Roma, Procedimento Penale n. 527/84 A, sezione 14, *Processo verbale di esame di testimonianza senza giuramento*, 6 novembre 1986, p. 6.

https://www.stragi80.it/documenti/mig/mig_bucarelli.pdf

²¹¹ *Ivi*, pp. 4, 5.

²¹² *Decreto di archiviazione del G.I. G. Staglianò, 5 marzo 1989, p. 15*, in Bonazzi, Farinelli *Ustica. I fatti e le fake news* 2019, p. 198.

²¹³ Richiesta di archiviazione della Procura di Crotona, 21 febbraio 1989, p. 83.

<https://www.stragi80.it/documenti/mig/procurarepubblicacrotone.pdf>

²¹⁴ *Sentenza-ordinanza Priore*, p. 4379.

²¹⁵ 97° seduta, p. 118.

Alla Commissione Stragi nel 1991, Santacroce rivelò di aver pensato che potesse essere utile alle indagini sul “caso Ustica” approfondire quanto accaduto a Castelsilano perché ricordò che il 19 luglio 1980 sulla rivista «Oggi» aveva letto un articolo di Pino Aprile nel quale si metteva in dubbio proprio la data della caduta del caccia. Tuttavia, una volta ricevuta la documentazione relativa alle indagini sul Mig-23 e le conclusioni cui erano pervenuti Rondanelli e Zurlo sulla data della morte del pilota, Santacroce non procedette ad approfondire, anche perché il 31 luglio l’inchiesta da parte della procura di Crotone fu dichiarata chiusa.²¹⁶ Ma nel 1990, al fine di accertare la data della caduta del velivolo a Timpa delle Magare, il giudice Priore istituì un collegio peritale nel quale furono chiamati a dare il proprio parere i professori Carlo Casarosa, Enzo Dalle Mese e Manfred Held. I quesiti posti ai periti riguardavano lo «stabilire la congruenza fra tracce radar registrate presso il sito di Otranto il giorno 18 luglio 80 e l’ipotesi di rotta del velivolo Mig-23 formulata dalla Commissione italo-libica e verificare l’ipotesi che alcuni fori rinvenuti su diversi frammenti del velivolo potessero derivare da azioni di teste di guerra, dopo aver esaminato le teste di guerra operative nel 1980 ed averne descritto il funzionamento».²¹⁷ Il 4 maggio 1993, dopo quasi 3 anni di lavoro, nella relazione finale il collegio peritale sostenne:

Di non poter considerare congruenti la traiettoria del Mig-23 ipotizzata dalla Commissione italo-libica e le tracce radar individuate presso il sito di Otranto, in quanto il velivolo, tenendo conto del carburante disponibile all’inizio della missione e della condotta di volo, non avrebbe avuto autonomia sufficiente a percorrere la tratta ipotizzata da quella Commissione stessa.²¹⁸

L’ipotesi di un legame tra il disastro aereo del 27 giugno 1980 e il Mig-23, diede il via ad una serie di articoli di stampo sensazionalista. Nel «Corriere della Sera», nel diciassettesimo anniversario del disastro aereo, Purgatori riportò la testimonianza di Enrico Milani, interprete del centro spionaggio militare che, interrogato da Priore, fece sapere che il 19 luglio 1980 fu chiamato a tradurre un foglietto scritto in arabo, probabilmente appartenente proprio all’uomo che fu trovato a Timpa delle Magare, nel quale vi era scritto: «Io sottoscritto pilota... colpevole dell’abbattimento e della morte di

²¹⁶*Sentenza-ordinanza Priore*, p. 4379.

²¹⁷ *Ivi*, p. 4380.

²¹⁸ *Ibidem*.

tanti...».²¹⁹ Tuttavia, del contenuto di quel foglietto non vi è alcuna certezza, come sottolineò il comandante del Servizio d'Informazione dell'Aeronautica all'epoca dei fatti, Zeno Tascio.²²⁰ Su «La Stampa» del 30 giugno 1997, fu riportata la testimonianza dell'ex maresciallo del Sismi (Servizio per le informazioni e la sicurezza militare) Sergio Cinotti, in servizio alla sede di Verona tra il 1975 e il 1993. Cinotti riportò che secondo un ex ufficiale dell'Aeronautica di cui non specificò nome e cognome, il Mig libico cadde la sera del 27 giugno 1980, contestualmente al Dc-9:

Secondo Cinotti, il Sismi ebbe l'informazione da un carabiniere che attivò una propria fonte, un ex ufficiale dell'aeronautica, istruttore dei piloti di Gheddafi in Libia. Questa "fonte" sosteneva che il Mig aveva sfruttato la copertura della rotta del Dc-9 Itavia, collocandosi sotto la fusoliera dell'aereo civile, per violare lo spazio aereo italiano. Cinotti ne parlò col proprio dirigente e il centro Sismi redasse subito un ampio rapporto. Ma quel documento, chissà come, scomparve.²²¹

La giornalista Maria Antonietta Calabrò scrisse sul «Corriere della Sera» il 9 settembre 1999:

Un morto tenuto in frigorifero in un bancone bar dell'aeroporto militare di Gioia del Colle per tre settimane e tirato fuori, come un cadavere "fresco", una volta che ogni traccia di collegamento tra la vicenda del Mig e la battaglia aerea che aveva coinvolto l'aereo italiano di linea, era stata cancellata.²²²

Nel 1999, le conclusioni cui giunse Rosario Priore si discostarono completamente dalla versione «ufficiale»²²³ dei fatti relativi al Mig-23, cioè quella presentata dalla Commissione italo-libica nel 1980. Priore arrivò a stabilire che:

Non si è verificato il giorno che s'è voluto accreditare – con una messinscena quasi perfetta – è accaduto molto tempo prima, e per più versi si può anche presumere che sia capitato in quelle medesime circostanze in cui precipitò il Dc-9 Itavia [...] è caduto in conseguenza di abbattimento e probabilmente anche per mancanza di carburante, perché inseguito da altri velivoli da caccia, e quindi per effetto di un vero e proprio duello aereo, un episodio di natura bellica, avvenuto sul nostro territorio, ad opera di velivoli stranieri – non è assolutamente sostenibile, e non v'è alcuna prova in tal senso, che vi sia stato un intervento italiano – e quindi senza, o almeno così appare, che la nostra Difesa s'avvedesse di alcunché.²²⁴

Priore definì "una messa in scena" il ritrovamento di un Mig-23 libico a Castelsilano il 18 luglio 1980: il caccia sarebbe stato presente nel disastro aereo di Ustica, ma per

²¹⁹ *Il pilota del Mig libico si autoaccusò per Ustica*, in «Corriere della Sera», 27 giugno 1997, p. 13.

²²⁰ *Ibidem*.

²²¹ *Il Mig libico cadde il giorno di Ustica*, in «La Stampa», 30 giugno 1997, p. 9.

²²² *Ustica, un cadavere nel frigo*, in «Corriere della Sera», 9 settembre 1999, p. 16.

²²³ *Sentenza- ordinanza Priore*, p. 4510.

²²⁴ *Ivi*, pp. 4511, 4512.

eliminare ogni traccia del suo coinvolgimento con il DC-9, rottami e cadavere del pilota furono nascosti per tre settimane e successivamente ricollocati a Timpa delle Magare.²²⁵ Lo stesso sostituto procuratore Santacroce, nel 1991, rivendicò un proprio «merito» nell'esser stato uno dei primi, nella fase di indagine istruttoria, a ipotizzare un legame tra il disastro aereo del 27 giugno e il Mig libico caduto venti giorni dopo.²²⁶ La relazione tra la vicenda di Ustica e quella di Castelsilano mancava però di importanti elementi probatori e la Corte d'Assise di Roma nel 2004 stabilì che:

Allo stato degli atti, in mancanza di qualsiasi elemento in merito ad ipotesi di una sostituzione del cadavere o di un suo occultamento in una cella frigorifera, non solo l'evidenza della prova in merito al fatto che la caduta del Mig-23 non fu contestuale a quella del DC-9, ma anche la mancanza di prova in merito a una caduta del velivolo libico comunque verificatasi in un momento antecedente a quello ufficialmente risultante del 18 luglio 1980.²²⁷

Infine, nel 2005, la Corte d'Appello presso la Corte d'Assise di Roma dichiarò che le numerose ipotesi di collegamento fra i due velivoli caduti non erano altro che «fantapolitica o romanzo»²²⁸ e che, sempre a suo giudizio, tali congetture «potrebbero anche risultare interessanti se non vi fossero coinvolte ottantuno vittime innocenti».²²⁹

2.4. Il recupero del relitto

Nel 1982 le nuove conclusioni sul “caso Ustica” cui giunse la Commissione Luzzatti smentirono l'ipotesi del cedimento strutturale: a causare la caduta del DC-9 «è stata la deflagrazione di un ordigno esplosivo».²³⁰ Tuttavia, la Commissione non fu in grado di stabilire se la bomba fu collocata prima della partenza da Bologna o si fosse trattata di un'esplosione esterna e ritenne che per chiarire le cause del disastro aereo «l'unica strada ancora percorribile è quella di tentare di localizzare e successivamente fotografare e/o recuperare i relitti».²³¹ D'altronde, la Commissione non disponeva di un ampio ventaglio di elementi per comprendere le cause del disastro aereo: a disposizione ebbe le autopsie

²²⁵ Bonazzi, Farinelli *Ustica. I fatti e le fake news* 2019, p. 225.

²²⁶ 97° seduta, p. 118.

²²⁷ III Corte d'Assise di Roma, Procedimento Penale N. 527/84 A, *Sentenza I grado*, 30 aprile 2004, P. II, p. 460.

²²⁸ Sentenza della 1° Corte d'Appello di Roma, Pr. Pen. N. 23/05 R. G. C/ASS, 15 dicembre 2005, p. 116.

<https://www.stragi80.it/documenti/processo/appello/motiviappello.pdf>

²²⁹ *Ibidem*.

²³⁰ *Relazione Luzzatti* 1982, p. 68.

²³¹ *Ibidem*.

su una parte dei cadaveri che i mezzi di soccorso riuscirono a ripescare dal Tirreno e alcuni rottami, componenti insufficienti per arrivare a conclusioni certe sull'accaduto.²³² Tra il 1983 il 1985, verso il "caso Ustica" si registrò una perdita d'interesse da parte dell'opinione pubblica, poiché le indagini si trovarono in una fase di stasi, senza nuovi elementi agli inquirenti per avanzare od escludere ipotesi. Consultando l'Archivio Storico del «Corriere della Sera», si può verificare che nel 1983 nessun giornalista dedicò uno spazio all'argomento, poi nel 1984 se ne parlò in 5 articoli, 3 dei quali firmati da Andrea Purgatori, e l'anno successivo solo 3. Il 28 giugno 1985, Purgatori definì la vicenda del Dc-9 Itavia «il disastro aereo più inquietante e misterioso nella storia della aviazione civile italiana».²³³

Mentre nel 1986 l'inchiesta giudiziaria sul "caso Ustica" stava prendendo la via dell'archiviazione, solo un appello al presidente della Repubblica Francesco Cossiga da parte del Comitato per la verità su Ustica, che per l'occasione si era costituito, poté dare nuovo impulso alle indagini.²³⁴ A presiedere il Comitato fu scelto Francesco Bonifacio, ex presidente della Corte costituzionale. Con lui collaborarono all'appello gli altri membri del Comitato, esponenti dell'ambiente politico e istituzionale italiano: Adriano Ossicini (vice-presidente del Senato), i deputati Antonio Giolitti (PSI), Pietro Ingrao (PCI), Pietro Scoppola (DC), Stefano Rodotà (Sinistra Indipendente) e il sociologo Franco Ferrarotti. La lettera portò Cossiga il 27 giugno 1986 a prendere in seria considerazione l'importanza di sollecitare una ripresa delle indagini sul Dc-9, «affinché fosse posto fine ad un silenzio intollerabile».²³⁵ Il presidente della Repubblica decise allora di scrivere al capo del governo Bettino Craxi e la sua lettera fu fatta conoscere all'opinione pubblica grazie al «Corriere della Sera» che, il 13 agosto 1986, la riportò fedelmente:

In occasione del sesto anniversario della sciagura aerea di Ustica, è pervenuto al presidente della Repubblica un accorato appello di alcuni parlamentari che sottolineano quanto sia improcrastinabile giungere ad

²³² Fazzino, Nardi *Libro bianco Dossier Ustica a cura del Comitato studi per Ustica*, Nuove Grafiche Artabano, Omegna 1998, p. 39.

²³³ *DC9 Itavia, annunciata una diffida al governo*, in «Corriere della Sera», 28 giugno 1985, p. 5.

²³⁴ *La vicenda di Ustica: proposta per una periodizzazione* di Cora Ranci, in *Alessandrini 1980: l'anno di Ustica 2020*, p. 125.

²³⁵ Commissione Stragi, X Legislatura, *Relazione sull'inchiesta condotta dalla Commissione in ordine alle vicende connesse con il disastro aereo di Ustica*, Roma, 7 giugno 1980, p.80.

<https://patrimonio.archivio.senato.it/inventario/scheda/terrorismo-e-stragi-x-xiii-leg/IT-SEN-114-014645/capitolo-vii-interventi-del-governo-del-parlamento-vertici-istituzionali-p-77#lg=1&slide=0>

accertare le cause del sinistro e quanto sia intollerabile che il silenzio delle autorità responsabili alimenti illazioni e sospetti che allarmano l'opinione pubblica.²³⁶

A seguito della diffusione, ad opera soprattutto degli organi di stampa, delle ipotesi del missile e di un collegamento tra quanto accadde al Dc-9 e al Mig-23 libico caduto presso le alture della Sila, la preoccupazione per un eventuale scenario bellico accaduto il 27 giugno 1980 si diffuse tra l'opinione pubblica e ciò fece scattare l'urgenza nell'ambiente istituzionale di dare una svolta alle indagini. Cossiga, infatti, nella lettera a Craxi del 13 agosto fu piuttosto critico nei confronti di chi aveva divulgato le ipotesi suddette poiché non v'erano elementi probatori in tal senso, creando una confusione generale nella quale il presidente della Repubblica aveva deciso di intervenire sollecitando il governo:

Emerge un quadro fin troppo chiaro delle oggettive difficoltà incontrate nell'inchiesta, ma anche del malessere che la disinformazione ha alimentato non solo nella pubblica opinione nazionale, ma anche negli ambienti comunitari.²³⁷

Della «disinformazione» evocata da Cossiga fu un esempio l'articolo di Bruno Miserendino su «La Stampa» il 1° ottobre 1986 perché il giornalista, già dal titolo che diede al suo articolo, *Il governo conferma: un missile colpì l'aereo di Ustica*, sosteneva che per le istituzioni non v'era dubbio che ad abbattere il Dc-9 fosse stato un missile.²³⁸ Il tema del recupero del Dc-9 era di fatto entrato nel dibattito pubblico. Le parole di Miserendino, seppur incontrassero il favore dell'opinione pubblica, non furono confermate perché ancora alcuna dichiarazione definitiva non provenne né dalle autorità politiche, né da quelle giudiziarie.

Nel settembre del 1986 il governo diede ufficialmente il via alle operazioni di recupero. Bettino Craxi spiegò che il recupero del relitto avrebbe permesso di fare «piena luce»²³⁹ sulla causa del disastro aereo del 27 giugno 1980 ed espresse l'impegno da parte di tutto il governo a «giungere all'accertamento di tutta la verità. E la giustizia verso le 81 vittime e verso le loro famiglie dovrà allora prevalere su tutto».²⁴⁰ Il nuovo impulso alle indagini

²³⁶ *Su Ustica Cossiga vuole la verità: ecco la lettera a Craxi*, in «Corriere della Sera», 13 agosto 1986, p. 1.

²³⁷ *Relazione Commissione Stragi* 7 giugno 1990, p. 80.

²³⁸ *Il governo conferma: un missile colpì l'aereo di Ustica*, in «La Stampa», 1° ottobre 1986, p. 2.

²³⁹ *Per il DC-9 esploso Craxi varerà commissione d'inchiesta su Ustica*, in «La Stampa», 7 settembre 1986, p. 9.

²⁴⁰ Camera del Senato, Fondazione Craxi, *Dichiarazione su Ustica del segretario Bettino Craxi*, Roma, 8 novembre 1988, p. 2.

dato dalla politica fu accolto con entusiasmo nei quotidiani. Purgatori nel «Corriere della Sera» in prima pagina scrisse che: «Ora l’iniziativa di Craxi potrebbe accelerare ogni cosa e trascinare “l’affaire” verso un epilogo che solo due mesi fa sembrava lontanissimo».²⁴¹ In realtà, già nell’agosto 1980, il giornalista del quotidiano milanese aveva espresso l’idea dell’importanza del recupero del relitto ai fini delle indagini: «un sistema per scoprire la verità sul disastro di Ustica, in tempi ragionevoli, ci sarebbe: recuperare il relitto o almeno fotografarlo. E quest’ultima impresa non è poi così impossibile. Si tratta solo di volerlo».²⁴² Nel 1986 si diffuse l’idea che solo il recupero del relitto dalle acque del Tirreno avrebbe permesso all’inchiesta giudiziaria di procedere e stabilire le cause del disastro aereo.²⁴³ Secondo un cospicuo gruppo di ufficiali dell’Aeronautica Militare in congedo, ex piloti dell’Alitalia, tecnici ed esperti dell’aviazione e dei sistemi di difesa aerea che decisero di riunirsi nel 1990 nel Comitato Studi per Ustica, «il relitto costituisce in assoluto, ed in assenza di altre e certe fonti di informazione o testimonianza, l’unico e vero testimone che può fornire, a tecnici competenti e ad esperti, preziosi elementi indicativi delle cause e della dinamica dell’incidente».²⁴⁴ L’allora sottosegretario Giuliano Amato, il 30 giugno 1986, infatti, comunicò, che «il recupero potrà permetterci di accertare di là da ogni ragionevole dubbio, se si è trattato di una bomba dentro o di un missile fuori»²⁴⁵ e durante un colloquio a Palazzo Chigi con Bucarelli, accordò i termini specifici dell’iter per dare il via alle operazioni.²⁴⁶

Successivamente, anche il sostituto procuratore Santacroce avrebbe affermato, di fronte alla Commissione Stragi nel 1991, che «il mistero di Ustica si potesse risolvere soltanto recuperando il relitto e sottoponendo ad analisi tutti i pezzi, perché in quel modo può emergere se è stato un missile o una bomba».²⁴⁷ Il giudice istruttore Bucarelli fu dello stesso parere di Santacroce tant’è vero che durante la 99° seduta della Commissione

<https://patrimonio.archivio.senato.it/inventario/scheda/bettino-craxi/IT-AFS-020-002984/dichiarazione-craxi-sulle-indagini-l-incidente-ustica#lg=1&slide=2>

²⁴¹ *Ustica, ora indaga anche il governo*, in «Corriere della Sera», 7 settembre 1986, p. 1.

²⁴² *Il DC-9 forse cadde dopo una collisione o addirittura fu colpito da un missile*, in «Corriere della Sera», 10 agosto 1980, p. 5.

²⁴³ Ranci *Ustica. Una ricostruzione storica* 2020, p. 138.

²⁴⁴ Nardi, Fazzino *Libro bianco Dossier Ustica a cura del Comitato studi per Ustica* 1998, p. 39.

²⁴⁵ *Relazione Commissione Stragi* 7 giugno 1990, p. 80.

²⁴⁶ *Elaborati Commissari* 2000, p. 507.

²⁴⁷ 97° seduta, p. 171.

Stragi, nel 1992, spiegò che sin da subito egli ritenne che «soltanto attraverso il recupero dei relitti si potesse raggiungere un qualcosa di più concreto».²⁴⁸

Voci dissonanti sulla necessità del recupero del DC-9 provennero, invece, da Romeo Ferrucci, avvocato di una parte dei parenti delle vittime del disastro aereo che, come pubblicato sul «Corriere della Sera», affermò che le operazioni sarebbero state:

una perdita di tempo, una manovra diversiva, la verità non va cercata scendendo a 3500 metri, ma nei cassetti, che bisognerebbe aprire, e facendo parlare coloro che veramente sanno. Laggiù non si potrà trovare nulla di più rispetto alla certezza già acquisita per altre vie, che l'esplosione all'origine del disastro avvenne all'esterno e non all'interno del velivolo.²⁴⁹

Tuttavia, dal 1986, si procedette all'iter per il rinvenimento dal mare dell'aereo della compagnia Itavia. La prima fase riguardò la scelta della società cui affidare le operazioni di recupero. A seguito delle conclusioni della Commissione Luzzatti, nel gennaio 1984 il sostituto procuratore Santacroce aveva proceduto alla formalizzazione della fase istruttoria dell'inchiesta sul DC9 per strage aviatoria e Vittorio Bucarelli il 21 novembre successivo aveva nominato un nuovo collegio peritale al cui capo fu posto il professor Massimo Blasi.²⁵⁰ La commissione comprendeva una serie di ingegneri quali Raffaele Cerra, Ennio Imbimbo, Leonardo Lecce, Mariano Migliaccio e il medico Carlo Romano.²⁵¹ Il Collegio sottopose la richiesta di intraprendere le operazioni di recupero, il 20 ottobre 1986, all'americana Woods Hole Oceanographic Institution la quale, però, si dichiarò «non disponibile in quanto assorbita in altre ricerche».²⁵² Tuttavia, la Woods Hole Oceanographic propose la Ifremer, società francese specializzata in ricerche subacquee e considerata adeguatamente attrezzata per le operazioni attorno all'isola di Ustica. Ifremer accettò di procedere. Il 27 gennaio sul quotidiano «La Stampa» il giornalista Roberto Marinelli fece sapere che: «il ministro della Giustizia ha dato il via libera alle operazioni di recupero del Dc-9 precipitato nel mare di Ustica la sera del 27

²⁴⁸ Commissione Stragi, X Legislatura, 99° seduta, Roma, 24 gennaio 1992, p. 126.

<https://patrimonio.archivio.senato.it/inventario/scheda/terrorismo-e-stragi-x-xiii-leg/IT-SEN-114-015866/seduta-n-99-del-24-gennaio-1992#lg=1&slide=0>

²⁴⁹ *Dal 30 aprile il recupero del DC9 di Ustica. Le famiglie protestano*, in «Corriere della Sera», 17 aprile 1987, p. 7.

²⁵⁰ *Relazione Commissione Stragi* 1° ottobre 1990, p. 33

²⁵¹ *Sentenza-ordinanza Priore*, p. 1781.

²⁵² Commissione Stragi, X Legislatura, 57° *Seduta*, Roma, 11 luglio 1980, p.58

<https://patrimonio.archivio.senato.it/inventario/scheda/terrorismo-e-stragi-x-xiii-leg/IT-SEN-114-014580/seduta-11-luglio-1990#lg=1&slide=0>

giugno 1980».²⁵³ Il ripescaggio dei rottami del velivolo rappresentò, infatti, una nuova fase per le indagini sul “caso Ustica” e, aggiunse Marinelli: «dopo anni di ingiustificati e colpevoli ritardi si vuole restituire credibilità ad un’inchiesta che ha trovato molti ostacoli nell’accertamento della verità».²⁵⁴ Presso il Tribunale di Roma, il 15 aprile 1987, in presenza di Bucarelli, del perito Blasi e del direttore degli affari giuridici e logistici di Ifremer, fu sottoscritta la convenzione di appalto.²⁵⁵ A quel punto, la società francese comunicò che avrebbe cominciato l’attività nel Tirreno il 28 aprile 1987.

Purgatori, nel «Corriere della Sera» del 19 aprile 1987, definì il “caso Ustica” una questione “politica”,²⁵⁶ oltre che già giudiziaria. A seguito del rinvenimento del MiG-23 a venti giorni dal disastro di Ustica a Timpa delle Magare, nell’opinione pubblica prese piede l’ipotesi di un coinvolgimento del velivolo libico e del dittatore a Tripoli Mu’ammar Gheddafi, la sera del 27 giugno 1980, nell’abbattimento del DC9. Uno scenario di questo tipo, se fosse stato confermato, avrebbe implicato serie questioni dal punto di vista internazionale e Purgatori, nell’articolo, concluse che:

C’è soprattutto da risolvere un comportamento del nostro governo sul piano internazionale, se e dove fosse confermata la responsabilità di un altro Paese per la morte delle 81 persone che si trovavano a bordo del DC9 Itavia.²⁵⁷

Una svolta nelle indagini, rappresentata dalle operazioni di recupero del relitto, avrebbe, dunque, dimostrato all’opinione pubblica che per il governo, la ricerca delle cause del disastro aereo rappresentava una questione di fondamentale importanza. L’Ifremer diede il via alle operazioni di localizzazione del relitto il 1° maggio 1987 e dopo una settimana, venne stabilita l’area di ricerca.²⁵⁸ Dopodiché, si procedette alle operazioni di rilievo fotografico ed infine al ripescaggio dei frammenti del DC9.

La stampa seguì le vicende con interesse ed estrema precisione, dall’inizio alla fine delle operazioni. Ne fu un esempio l’elenco di informazioni, relative all’attività di rilievo fotografico sul fondale tirrenico, contenute negli articoli di Ruggero Conteduca per «La

²⁵³ *Si al recupero del Dc-9*, in «La Stampa», 27 gennaio 1987, p. 9.

²⁵⁴ *Ibidem.*

²⁵⁵ *Ivi*, p. 59.

²⁵⁶ «Il problema era e resta politico. Non ci sono solo da addebitare i sette miliardi del recupero. Non c’è solo da pretendere spiegazioni (se basta) dai vertici militari che potrebbero risultare invischiati nel gioco delle coperture», *Serve recuperare il Dc-9?*, in «Corriere della Sera», 19 aprile 1987, p. 7.

²⁵⁷ *Ibidem.*

²⁵⁸ *Ivi*, p. 60.

Stampa» nel maggio 1987. Nello specifico, il giornalista, nel descrivere quali dispositivi l'Ifremer utilizzò per le operazioni, citò il SAR, un sonar d'avanguardia in grado di raggiungere i 6 mila metri di profondità²⁵⁹ e l'Epaulard, ossia un robot sottomarino addetto a scattare fotografie riportando l'ora, la posizione e la profondità, anch'esso uno strumento di elevata tecnologia per l'epoca.²⁶⁰ Uno dei primi oggetti che fu ripescato dal Tirreno fu il cockpit voice recorder (CVR), utile perché al suo interno vi erano gli ultimi dialoghi tra Gatti, il pilota del Dc-9 e i funzionari a terra delle torri di controllo. Il recupero di una delle due "scatole nere" del Dc-9 permise di scoprire, attraverso le analisi dei tecnici dell'agenzia americana National Transportation Safety Board, le ultime parole pronunciate da Gatti: «Gua...», da interpretare come "guarda" stroncato a metà o «Qua...».²⁶¹ A ciò si aggiunsero, nei ritrovamenti tra il 10 giugno e il 2 luglio 1987: la cabina di pilotaggio, l'ala destra, il reattore sinistro, parte della fusoliera (termine con cui si intende il corpo centrale dell'aeromobile che contiene i sedili dei passeggeri) e alcune sezioni del vano bagagliaio.²⁶² A questa fase di ripescaggio, ne seguì una seconda tra il 17 aprile e il 25 maggio 1988 che permise di far emergere dai fondali a oltre 3500 metri di profondità il reattore destro, l'ala sinistra, la coda del velivolo, ulteriori parti della fusoliera e l'elettrogeneratore di bordo. Poiché i vari frammenti del Dc-9 furono localizzati complessivamente in una porzione del Tirreno piuttosto limitata, la Commissione Blasi convenne che il velivolo precipitò in mare quasi certamente integro.²⁶³ Al termine della campagna di recupero condotta dall'Ifremer il 47% dell'intero aeromobile fu ripescato e collocato presso l'aeroporto militare di Pratica di Mare, nei pressi di Roma.²⁶⁴ Già nel giugno 1988, Purgatori nel «Corriere della Sera» fece trapelare alcune prime «indiscrezioni» su ciò che i periti si trovarono a dover analizzare: «il semplice esame visivo del relitto del bireattore Itavia mostra senza alcun dubbio che lo squarcio sulla fusoliera fu provocato da un missile».²⁶⁵ Per la Commissione Blasi, come esposto nella relazione presentata nel 1989, a causare la morte delle 81 persone a bordo

²⁵⁹ *Con robot e sommergibili la verità sul DC9 di Ustica*, in «La Stampa», 2 maggio 1987, p. 7.

²⁶⁰ *Forse trovato il Dc-9 a Ustica*, in «La Stampa», 10 maggio 1987, p. 11.

²⁶¹ Bordononi Ustica, *il relitto parla* 2022, p. 55.

²⁶² *Sentenza-ordinanza Priore*, p. 1813.

²⁶³ *Ivi*, p. 1814.

²⁶⁴ *Relazione sull'inchiesta condotta dalla Commissione in ordine alle vicende connesse con il disastro aereo di Ustica*, X Legislatura, doc. XXIII, cap. IV *Il recupero del relitto*, Roma, 14-15 aprile 1992, p. 55. https://www.stragi80.it/documenti/comstragi/Xleg_20.pdf

²⁶⁵ *Il DC-9 di Ustica fu colpito da un missile*, in «Corriere della Sera», 2 giugno 1988, p. 1.

del DC-9 fu proprio l'esplosione ravvicinata di un razzo.²⁶⁶ Ad ogni modo, la conclusione cui pervenne la Commissione Blasi non fu unanime e alcuni membri, tra cui lo stesso Blasi e l'ingegner Serra, sostennero, invece, l'ipotesi di un'esplosione interna ma che

Mancando buona parte del tratto dell'aereo tra la cabina di pilotaggio e l'attacco delle ali, non è possibile dire dove la stessa potesse essere stata localizzata, anche se si può certamente dire che la parte mancante dell'aereo è sicuramente quella ove l'ordigno era stato collocato.²⁶⁷

Seguirono altre operazioni per il ripescaggio dei rottami del DC-9, fino al 1992, arrivando ad ottenere il 95% circa delle componenti del velivolo.²⁶⁸

La quasi totale ricostruzione del velivolo Itavia fu possibile grazie al fatto che nel 1990 Bucarelli si dimise dall'incarico e l'inchiesta fu affidata al giudice istruttore Priore, il quale il 25 settembre procedette a nominare un nuovo Collegio Peritale presieduto da Aurelio Misiti, preside della facoltà di ingegneria dell'Università di Roma.²⁶⁹ Assieme a Misiti furono chiamati a collaborare: i professori Paolo Santini e Carlo Casarosa, quest'ultimo noto per la sua esperienza in materia di meccanica di volo, tant'è che aveva già partecipato, sempre su invito di Priore, alle indagini sul MiG libico; l'esperto e docente di aeronautica Antonio Castellani, il tedesco Hans Förshing, competente nell'ambito di strutture aeronautiche e Goran Lilja.²⁷⁰ Per la materia radaristica furono scelti a far parte della Commissione Giovanni Picardi, lo svedese Gunno Gunnvall e l'inglese Dennis Cooper dell'Università di Birmingham. A dare il proprio contributo furono chiamati anche un portavoce della compagnia Itavia, Mario Cinti, e il professor Mario Valdacchino in qualità di rappresentate tecnico per l'Associazione dei Parenti delle Vittime.²⁷¹ La Commissione fu impostata allo scopo di analizzare i relitti rinvenuti ad opera dell'Ifremer e valutare se, dopo gli ultimi ripescaggi nel 1988, fosse necessario procedere ad ulteriori operazioni. Il Collegio ritenne che la percentuale di rottami del velivolo Itavia recuperati, allora pari al 47%, non fosse sufficiente per giungere a concrete conclusioni e reputò utile proseguire la ricerca delle restanti parti del Dc-9, ancora sul

²⁶⁶ *Sentenza- ordinanza Priore*, p. 1953.

²⁶⁷ *Ivi*, p. 1954.

²⁶⁸ Nardi, Fazzino *Libro bianco Dossier Ustica a cura del Comitato studi per Ustica* 1998, p. 40.

²⁶⁹ *Elaborati Commissari* 2000, p. 430.

²⁷⁰ *Ibidem*.

²⁷¹ Bordononi *Ustica, il relitto parla* 2022, p. 61.

fondale tirrenico, affidando il compito alla società inglese Wimpol.²⁷² Le nuove operazioni di recupero, distinte in due momenti, cominciarono allora il 25 marzo 1991 e terminarono alla fine dell'anno, per poi riprendere nel maggio dell'anno successivo fino al settembre '92. La fase finale delle operazioni di recupero del DC-9 permise di far emergere, precisamente, «il registratore dati di volo (flight data recorder, FDR), tre portelloni di servizio, parti di fusoliera, parti del pavimento della cabina e elementi delle ali».²⁷³

Il recupero del relitto significò una nuova fase per le indagini sul disastro aereo e per l'attenzione da parte delle istituzioni, della magistratura, degli organi di stampa e dell'opinione pubblica sul “caso Ustica”. Secondo Cora Ranci, da quel momento in Italia cominciò una vera e propria «campagna per la verità»²⁷⁴ sostenuta prima di tutto dai media attraverso inchieste giornalistiche, trasmissioni televisive e riproduzioni cinematografiche. L'autore di *Ustica, il relitto parla*, Antonio Bordoni, nel descrivere il quadro della situazione a cavallo tra gli anni '80 e '90, riferì il fatto che la ricerca sulla causa del disastro aereo si stava svolgendo a pieno titolo in quello che egli definì un «processo della piazza»,²⁷⁵ ossia attraverso titoli sensazionalisti nei maggiori quotidiani e ipotesi fatte passare per certezze, pur senza elementi probatori e sentenze giudiziarie, la stampa individuò colpevoli e motivazioni per cui il Dc-9 precipitò il 27 giugno 1980. A partire dagli anni '80, la nascita di un nuovo modo di fare televisione, accompagnato alla possibilità di far entrare le telecamere nelle aule di tribunale, permise ad un inedito fenomeno mediatico di farsi strada nelle case degli italiani, quello della “TV-verità”²⁷⁶ che ha comportato una maggiore partecipazione dei giornalisti, e di conseguenza dell'opinione pubblica, alle inchieste giudiziarie. Su «La Repubblica», per esempio, lo spazio dedicato al caso del Dc-9 Itavia fu piuttosto limitato fino al 1985 (circa 4 pezzi all'anno) mentre dal 1986 al 1990 il tema acquisì maggior attenzione, con una media di 100 articoli annui.²⁷⁷ L'interesse dei media al proseguimento delle indagini fu fondamentale per porre all'attenzione della magistratura un ventaglio di ipotesi più

²⁷² *Elaborati Commissari* 2000, p. 431.

²⁷³ Bordoni *Ustica, il relitto parla* 2022, p. 68.

²⁷⁴ Ranci *Ustica. Una ricostruzione storica* 2020, p. 140.

²⁷⁵ Bordoni *Ustica, il relitto parla* 2022, p. 55.

²⁷⁶ Cavicchioli Sandra, Pezzini Isabella, *La Tv-verità. Da finestra sul mondo a panopticon*, RAI, Roma, 1993, pp. 11-14.

²⁷⁷ Ranci *Ustica. Una ricostruzione storica* 2020, p. 159.

ampio. Dalla fine degli anni '80 fu importante anche l'attivismo di diverse associazioni e comitati, tra cui quella dei Parenti delle Vittime e del Comitato per la Verità su Ustica, e gli interventi di numerosi esponenti politici: emblematico fu l'impegno dell'ottavo presidente della Repubblica Francesco Cossiga di cui abbiamo già riferito.

Nel 1992, nella graduale trasformazione dell'inchiesta giudiziaria su Ustica in una vera e propria questione politica, il governo Amato decise di costituirsi parte civile nel procedimento per la strage, in seguito alle più recenti istanze che emergevano dalle indagini. In quel periodo ci furono una serie di importanti cambiamenti all'interno dello scenario nazionale: l'evoluzione del Partito comunista italiano nel Partito democratico della Sinistra; l'inizio delle indagini di "Mani Pulite" che videro coinvolti numerosi esponenti della classe politica in gravi episodi di corruzione; l'attentato nei pressi di Capaci, dove perse la vita il giudice antimafia Giovanni Falcone assieme alla moglie e alla scorta; fino alla nomina del nuovo presidente della Repubblica, l'allora presidente della Camera dei deputati Oscar Luigi Scalfaro. Da poco era terminata la guerra fredda, segnando un'enorme rivoluzione all'interno della situazione geopolitica internazionale. Il Ministero della Difesa, presieduto da Salvo Andò, costituendosi parte civile, determinò una «più incisiva presenza processuale del Governo ai fini di giustizia e verità».²⁷⁸ A 12 anni dal disastro aereo, i dubbi perduravano e quello che cominciò come un fatto di cronaca, anno dopo anno, attraverso i numerosi impulsi dati dai media, si stava trasformando in un "mistero"²⁷⁹ da prima pagina, nel quale ad elementi concreti si mescolavano dettagli appartenenti alla sfera dello scoop giornalistico. Ma il mutamento nel contesto nazionale ed internazionale, all'inizio degli anni '90, rappresentò un nuovo impulso alle indagini.

2.5. L'ipotesi dell'esplosione: partito della bomba, partito del missile

Esclusa l'ipotesi del cedimento strutturale, prese sempre più piede la possibilità che ad abbattere il Dc-9 fosse stata un'esplosione. Tra coloro che sostennero tale congettura si distinsero due principali fazioni: il cosiddetto "partito della bomba", quello di chi sosteneva un'esplosione interna, e chi, invece, riteneva si trattasse di uno scoppio

²⁷⁸ Camera dei Deputati, XI Legislatura, *Resoconto stenografico n.110*, Roma, 18 dicembre 1992, p. 8220. http://legislature.camera.it/_dati/leg11/lavori/stenografici/stenografico/33732.pdf

²⁷⁹ *Ustica, il mistero al Quirinale*, in «Corriere della Sera», 30 giugno 1990, p. 1.

proveniente da un oggetto esterno, appoggiando le argomentazioni del “partito del missile”.²⁸⁰

L’ipotesi che ad abbattere il DC-9 fosse stato un missile aria-aria, vale a dire sparato da un altro velivolo, incontrò il favore di una buona parte dell’opinione pubblica, degli organi di stampa e di alcuni esponenti politici e della magistratura. La stampa si occupò, sin dai primi mesi dopo il disastro aereo, della possibilità che a far inabissare il Dc-9 potesse essere stato un missile lanciato da un caccia militare. Già nell’agosto del 1980, Purgatori sul «Corriere della Sera» citò il fatto che sui tracciati radar al momento del sinistro furono rilevati dei dati «sconosciuti» a sinistra e a destra del bireattore, non attribuibili all’aeromobile dell’Itavia.²⁸¹ Per Purgatori tali «tracce sospette»²⁸² avrebbero indicato la presenza di due razzi o di due aerei nelle vicinanze dell’aeromobile civile. In un articolo in occasione del primo anniversario del disastro aereo, Purgatori scrisse di avere «la certezza che quella sera il DC-9 non era da solo sulla rotta Bologna-Palermo».²⁸³ A sostegno di questa affermazione, egli riportò le parole dell’esperto americano del NTSB John C. Macidull, convinto della presenza di un «oggetto non identificato» al momento dell’inabissamento del velivolo intorno a Ustica. Per la prima volta, il giornalista trattò la questione del vuoto di otto minuti nelle registrazioni radar di Marsala proprio nei momenti seguenti la sciagura: il «vero problema»²⁸⁴ che generò dubbi e sospetti sull’Aeronautica militare italiana, l’ente responsabile del traffico aereo nel 1980. Secondo Priore, aver avuto accesso ai dati forniti dalle registrazioni radar nei minuti successivi al disastro aereo, avrebbe permesso agli inquirenti di capire «quali rotte avessero preso gli aerei che erano su Ustica al momento dell’esplosione, gli aggressori e gli aggrediti».²⁸⁵

²⁸⁰ Fu proprio Gualtieri a utilizzare il termine “partito del missile” e “partito della bomba” per indicare il fenomeno nella *Relazione Commissione Stragi* 1° ottobre 1990, p. 116.

²⁸¹ *Il Dc-9 forse cadde dopo una collisione o addirittura fu colpito da un missile*, in «Corriere della Sera», 10 agosto 1980, p. 5.

²⁸² *Ibidem*.

²⁸³ *Un oggetto misterioso incrociò in volo il DC9 dell’Itavia precipitato a Ustica*, in «Corriere della Sera», 27 giugno 1981, p. 6.

²⁸⁴ L’informazione è confermata dalla prima relazione della Commissione Stragi presieduta da Gualtieri (1° ottobre 1990): «si verificò il fatto che la registrazione di Marsala si interruppe 4 minuti dopo l’incidente per inserire un nastro da esercitazione e che, per questo, il sistema di difesa rimase oscurato per 8 minuti per riprendere poi con l’esercitazione (Synadex) per altri dieci minuti, in *Relazione Commissione Stragi* 1° ottobre 1990, p. 99.

²⁸⁵ Fasanella Giovanni, Priore Rosario, *Intrigo internazionale: perché la guerra in Italia. Le verità che non si sono mai potute dire*, Chiarelettere, Milano, 2010, p. 146.

In merito al vuoto nelle registrazioni di Marsala, l'Aeronautica nel 1986 spiegò che la ripresa era stata interrotta per un'esercitazione simulata detta *Synadex* che consisteva nel cambio del nastro del radar, implicando un'assenza di annotazione dei dati per 8 minuti. In realtà, anche durante un'operazione di tale genere, di norma si mantenevano attive due postazioni sul sistema fonetico-manuale, in modo da poter comunque registrare quanto accadeva nei cieli italiani. Così sarebbe dovuto accadere anche la sera del 27 giugno 1980, ma della situazione ripresa da Marsala, «non esiste il DA1²⁸⁶ agli atti e non esiste neanche la trascrizione che fa l'ufficiale il giorno dopo».²⁸⁷ Una certa coincidenza di circostanze, portò, quindi l'Aeronautica a non poter fornire dei dati importantissimi per le indagini. Ciò costò un grave danno alla sua immagine. L'ipotesi del missile sembrò quella più convincente e più argomentata in una fase delle indagini nella quale non vi era alcun tipo di progresso né a favore, né a smentita di tale congettura. Nel novembre 1981 Purgatori scrisse che «il bireattore si è frantumato come un vaso di cristallo colpito da un proiettile».²⁸⁸ Tale interpretazione della vicenda fu mantenuta dal giornalista nel corso degli anni e dei decenni, contribuendo a far avvicinare l'opinione pubblica al caso, fortemente interessata, soprattutto, alle argomentazioni del “partito del missile” che tendevano ad evidenziare anche un comportamento reputato reticente degli esponenti militari, nelle fasi di indagine.

Il 6 maggio 1988, la trasmissione televisiva condotta da Corrado Augias su Rai 3 *Telefono Giallo* dedicò l'intera puntata all'aeromobile Itavia precipitato attorno all'isola di Ustica. Il programma, organizzato secondo il genere dell'inchiesta giornalistica, si occupava di vagliare alcuni casi irrisolti italiani, dando la possibilità agli spettatori da casa di telefonare e fornire la propria testimonianza.²⁸⁹ La prima parte della messa in onda fu dedicata alla ricostruzione della vicenda ricorrendo a riprese video, interviste ad esperti e

²⁸⁶ Il DA1 è il registro sul quale l'operatore trascriveva i plottaggi e altri tipi di informazioni come ad esempio gli orari, le condizioni meteorologiche, la situazione del vento, la posizione dell'aereo in coordinate polari, la sua direzione e quota di volo, *Sentenza-ordinanza Priore* 1999, pp. 329-330.

²⁸⁷ Citazione di Gualtieri in Commissione Stragi, X Legislatura, *Resoconti stenografici dalla 19° alla 32°*, Roma, 12 ottobre 1989, vol. II, p. 615.

https://www.senato.it/documenti/repository/relazioni/archiviostorico/commissioni/X%20LEG_COMM.%20INCH.%20SUL%20TERRORISMO%20IN%20ITALIA/X_%20LEG_TERRORISMO_32_12.10.89.pdf

²⁸⁸ *Ormai è certo: fu un'esplosione a uccidere gli 81 passeggeri del «DC-9» caduto a Ustica*, in «Corriere della Sera», 25 novembre 1981, p. 6.

²⁸⁹ Cavicchioli, Pezzini *La Tv-verità. Da finestra sul mondo a panopticon* 1993, p. 106.

giornalisti. Nella seconda parte, invece, lo spazio televisivo fu aperto al dibattito tra gli ospiti in studio: Daria Bonfietti presidente dell'Associazione dei Parenti delle Vittime, il suo legale Romeo Ferrucci, l'avvocato Gagliardi rappresentante per l'Itavia, il giornalista del «Corriere della Sera» Andrea Purgatori, l'onorevole Stefano Rodotà del Comitato per la Verità su Ustica, Giuliano Amato e alcuni generali dell'Aeronautica come Zeno Tascio. Quasi al termine della puntata, una telefonata da parte di un uomo che si identificò come un ufficiale dell'Aeronautica in servizio presso il centro radar di Marsala la sera del disastro aereo, sconvolse il pubblico. Nella telefonata, l'ufficiale dichiarò di aver ricevuto ordine dai propri superiori di tacere su quanto aveva visto sugli schermi radar la sera dell'incidente: «la verità è questa: ci fu ordinato di starci zitti».²⁹⁰ Poiché chi chiamò decise di non rivelare il proprio nome né il proprio cognome e si congedò subito dopo la rivelazione, Augias concluse la trasmissione affermando: «è un vero peccato che una testimonianza di questa importanza sia stata data in forma anonima che a mio avviso la rende priva di senso».²⁹¹ La rivelazione, seppur non accertata l'attendibilità, ottenne un elevato grado di attenzione e, complessivamente, la puntata di *Telefono Giallo* rappresentò un momento di svolta nella percezione del ruolo dell'Aeronautica militare nel «caso Ustica».²⁹² Tra l'opinione pubblica, infatti, si cominciò a manifestare un certo sospetto verso l'Arma Azzurra. Tale percezione fu dimostrata anche da un sondaggio riportato da Pino Buongiorno sul settimanale «Panorama» nel quale, alla domanda «I militari nascondono qualcosa?»²⁹³ il 65,4% degli intervistati rispose affermativamente. Negli anni Ottanta, d'altronde, il rapporto tra ambiente militare e civile italiano era caratterizzato ancora da una forte distanza dal punto di vista culturale.²⁹⁴ Lo stesso nuovo ministro della Difesa del governo Andreotti, Mino Martinazzoli, lo avrebbe fatto presente alla Commissione Stragi, reputando un problema la «percezione della funzione militare, la quale, va riconosciuto, appare insufficiente nel tessuto culturale, civile, morale del

²⁹⁰ *Telefono Giallo*, Il giallo di Ustica, 6 maggio 1988, Da 3:30':45" a 3:31':45".

<https://www.raiplay.it/video/2018/01/Telefono-giallo-Puntata-del-06051988-e19ec880-932d-4aac-b9fd-935e511606d2.html>

²⁹¹ *Ivi*, Da 3:31':50" a 3:32':12".

²⁹² De Prosio *Protagonisti controversia* 2022, p. 26.

²⁹³ *Sospetto generale*, in «Panorama», 20 novembre 1988, p. 121.

²⁹⁴ *Le armi della Repubblica: dalla Liberazione ad oggi* (Vol. V), Nicola Labanca (a cura di), in *Gli italiani in guerra*, Mario Isnenghi, Utet, Torino, 2009, p. 122

nostro paese».²⁹⁵ Se si pensa agli attentati e agli episodi terroristici che precedettero e che seguirono immediatamente la vicenda di Ustica,²⁹⁶ che tra il 1969 e il 1980 comportarono centinaia di morti e feriti, si spiega come mai tra l'opinione pubblica si sia diffuso un certo malcontento verso generali ed altri componenti dell'ambiente militare italiano. Nel caso della strage alla stazione di Bologna, per esempio, avvenuta proprio a un mese da quella del Dc-9, per la quale furono condannati con sentenze definitive i militanti dei NAR Valerio Fioravanti, Francesca Mambro e Luigi Ciavardini, furono anche dichiarati colpevoli di associazione sovversiva e attività di depistaggio delle indagini il capo della loggia massonica P2 Licio Gelli e i membri del SISMI Pietro Musumeci, Giuseppe Belmonte e Francesco Pazienza.²⁹⁷ Uomini del mondo militare quindi, che avrebbero dovuto difendere i cittadini e invece, furono coinvolti nel processo di una vicenda che vide la morte di 85 persone.

Contestualmente all'ipotesi di uno scenario bellico sui cieli sopra il Tirreno, si pose, allora, la questione della responsabilità delle Forze Armate e dello Stato nei confronti di quanto accadde alle 81 persone precipitate con il Dc-9. Il 6 novembre 1988 sul «Corriere della Sera», in prima pagina, Stefano Cingolani sottolineò come quanto accaduto potesse:

Un serio problema al Paese: il problema della lealtà dell'istituzione militare, qualora risultasse provato che l'Aeronautica ha depistato le indagini o cancellato prove essenziali per nascondere le tracce della sua responsabilità.²⁹⁸

Tra il 1989 e il 1990 le indagini furono segnate da un nuovo impulso grazie al lavoro svolto dal giudice istruttore Priore. A sostegno dell'ipotesi del missile si dichiarò il Collegio Peritale Blasi, pur con alcune voci dissonanti dall'interno. Nella relazione presentata il 17 marzo 1989, i periti conclusero che:

Tutti gli elementi a disposizione fanno concordemente ritenere che l'incidente occorso al Dc-9 I-Tigi sia stato causato da un missile esploso in prossimità della zona anteriore dell'aereo. Allo stato odierno mancano gli elementi sufficienti per precisare il tipo, la provenienza e l'identità del missile stesso.²⁹⁹

²⁹⁵ Martinazzoli in Camera dei Deputati, X Legislatura, Commissione parlamentare di inchiesta sulla condizione giovanile, *14° seduta*, Roma, 28 settembre 1989, p.8

http://legislature.camera.it/_dati/leg10/lavori/stencomm/0001/Leg/Serie130/1989/0928/stenografico.pdf

²⁹⁶ Strage di Piazza Fontana (1969), di Gioia Tauro (1970), di Peteano (1972), della questura di Milano (1973), di piazza della Loggia a Brescia e del treno Italicus (1974), della stazione di Bologna (1980).

²⁹⁷ *Evoluzione delle strategie stragiste in particolare nel periodo 1974-1980*, Leonardo Grassi, in Fumian, Ventrone *Il terrorismo di destra e di sinistra* 2018, p. 277.

²⁹⁸ *Stellette e parole*, in «Corriere della Sera», 6 novembre 1988, p. 1.

²⁹⁹ *Sentenza-ordinanza Priore*, p. 1783.

In realtà, già nelle 24 ore precedenti la presentazione della relazione, gli organi di stampa diffusero tutta una serie di anticipazioni su quanto sarebbe stato poi esposto nella perizia giudiziaria. In prima pagina su «L'Unità» Rodotà scrisse che:

La verità dei fatti è ormai indiscutibile: il Dc-9 dell'Itavia caduto a Ustica, fu abbattuto da un missile. Ma questa è solo la conferma di qualcosa che tutti sapevano, una conclusione alla quale si poteva arrivare con i dati già disponibili prima che una parte del relitto fosse ripescata.³⁰⁰

Il parlamentare di Sinistra Indipendente, nell'articolo, fece un appello alle istituzioni: «è nel cuore dello Stato, nei ministeri e negli alti comandi militari che dev'essere cercata l'altra verità su Ustica, quella più difficile e scottante»,³⁰¹ cioè, quella relativa alla nazionalità del missile e ai presunti depistaggi commessi dall'Aeronautica, circa il traffico aereo la sera del 27 giugno 1980. Nell'edizione romana de «L'Avanti», la conclusione cui stavano pervenendo gli esperti rappresentati da Blasi, fu definita «il segreto di Pulcinella» perché, ad essere convinti dell'ipotesi di abbattimento del Dc-9, «lo sanno tutti ma non i magistrati».³⁰²

La teoria avanzata dal Collegio Blasi implicò una serie di nuovi ed importanti interrogativi, a cui gli ingegneri, nel 1989, in assenza della totalità della struttura del velivolo Itavia, non riuscirono a dare risposta. Se davvero il DC-9 fosse stato abbattuto da un missile, di quale nazionalità sarebbe stato l'aereo militare che l'avrebbe sparato? Secondo il giornalista Vittorio Ragone, «l'inchiesta vera comincia adesso: chi ha mentito, chi ha coperto, chi ha ingannato l'opinione pubblica per nove anni?».³⁰³ A seguito della relazione presentata dal professor Blasi, l'Aeronautica Militare italiana ufficialmente fu chiamata a partecipare al “caso Ustica”. D'altronde, come sostengono Bonazzi e Farinelli, se davvero ad abbattere il Dc-9 fosse stato un missile lanciato da un altro velivolo, l'Aeronautica avrebbe dovuto rispondere alle autorità giudiziarie in materia di difesa e sicurezza dello spazio aereo e sostegno alle fasi di indagine.³⁰⁴ L'allora ministro della Difesa Valerio Zanone decise di incaricare il generale Capo di Stato Maggiore

³⁰⁰ *Ustica: ora vogliamo i colpevoli*, in «L'Unità», 16 marzo 1989, p. 1.

³⁰¹ *Ibidem*.

³⁰² *Silenzi e grida sui misteri di Ustica*, in «L'Avanti», 16 marzo 1989, p. 8.

³⁰³ *Ustica, prima verità. 8 anni per dire «Missile»*, in «L'Unità», 16 marzo 1989, p. 9.

³⁰⁴ Bonazzi, Farinelli *Ustica. I fatti e le fake news* 2019, p. 264.

dell'Aeronautica Franco Pisano di effettuare le opportune indagini per verificare se la sera del 27 giugno 1980 le forze militari avessero riscontrato «disfunzioni o carenze riguardanti l'organizzazione dei servizi e l'impiego degli apparati».³⁰⁵ Pisano inviò all'esponente liberale la propria relazione nella quale dichiarò che «all'ora del disastro nessun velivolo militare italiano o alleato operante da basi aeree nazionali era in volo e nessuna attività era in atto nei poligoni delle Forze Armate».³⁰⁶ Sottolineò che gli operatori del controllo aereo non riscontrarono irregolarità o interferenze attorno alla traccia radar del velivolo Itavia.³⁰⁷ Il ministro, sulla scorta delle argomentazioni fornite dal Capo di Stato Maggiore e dal più generale ambiente militare, arrivò a sostenere che:

Dal riscontro di tutta la dislocazione dei mezzi aerei e navali alla data del disastro e dai riscontri effettuati dai depositi di missili, emergeva con chiarezza che il DC9 non poteva essere stato abbattuto per errore da un ordigno militare italiano.³⁰⁸

Pisano negò una presunta azione di depistaggio da parte dell'Aeronautica dichiarando che «L'Aeronautica ha sempre risposto a tutti i quesiti del magistrato. Non abbiamo tenuto nascosto niente».³⁰⁹ Tuttavia, il quadro presentato dal Generale mise in evidenza una serie di negligenze ed omissioni da parte del settore militare. Nel 1980, l'Aeronautica, attraverso un sistema di difesa aerea basato su 12 centri radar situati lungo tutta la Penisola, controllava ogni velivolo passante. Più nello specifico, ben dieci di quei centri di controllo, la sera del 27 giugno, potevano registrare i movimenti aerei al momento della perdita del Dc-9. Le loro informazioni sarebbero state utilissime agli inquirenti, eppure i dati forniti sul traffico aereo fra le ore 20 e le 23.15 da quegli istituti furono pochissimi.³¹⁰ Innanzitutto, tale carenza di notizie fu causata dalla scarsa conoscenza della magistratura in materia di sistema di difesa aerea,³¹¹ che comportò l'esclusione della consultazione di

³⁰⁵ *Relazione Commissione Stragi* 1° ottobre 1990, p. 37.

³⁰⁶ *Relazione sull'inchiesta affidata al Capo di Stato Maggiore Aeronautica dal Signor Ministro della Difesa in data 17 marzo 1989*, Roma, maggio 1989, p. 63.
https://www.stragi80.it/documenti/sma/relazione_sma.pdf

³⁰⁷ *Ivi*, p. 64.

³⁰⁸ *Ivi*, p. 158.

³⁰⁹ «L'Aeronautica è innocente», in «Corriere della Sera», 29 marzo 1989, p. 11.

³¹⁰ Ranci *Ustica. Una ricostruzione storica* 2020, p. 88.

³¹¹ Priore alla Commissione Stragi riferì che: «In questa inchiesta, la conoscenza tecnica è purtroppo altamente specializzata, sofisticata. Non solamente presenta questo carattere, ma addirittura è patrimonio di una parte. Questa è una delle sofferenze più grandi che ha colpito questa inchiesta. Noi dobbiamo cercare di orizzontarci su una massa di dati tecnici. La nostra conoscenza è minima se non nulla», in Commissione Stragi, XIII Legislatura, 7° *Resoconto stenografico*, Roma, 22 gennaio 1997, p. 185.

alcuni centri radaristici che avevano registrato il traffico di velivoli la sera del disastro aereo. Secondo Priore, però, a tali mancanze, avrebbe dovuto sopperire la stessa Arma Azzurra, la quale di propria iniziativa avrebbe dovuto fornire il proprio supporto in materia radaristica ed aeronautica. Per esempio, incerti furono i dati relativi a coloro che la sera dell'incidente operarono nei centri radar, a cui si aggiunse la sparizione e distruzione di documenti amministrativi, spiegabile, tuttavia, col fatto che all'epoca mancava una normativa chiara sulla detenzione dei registri.³¹² Non fu mai trovata, infatti, la pagina relativa al giorno della sciagura aerea tra le carte del registro di presenze della sala operativa di Ciampino, l'unica assente tra le copie relative all'estate dell'80.³¹³ Secondo la Corte d'Assise «è impossibile non riconoscere qualche atteggiamento ostruzionistico da parte di taluni segmenti dell'Aeronautica».³¹⁴

Ma l'epilogo cui pervenne la relazione Blasi non significò la fine dell'inchiesta. Due mesi dopo le spiegazioni di Pisano, furono esposte anche le conclusioni cui la commissione Pratis, istituita dal presidente del Consiglio dei ministri Ciriaco De Mita, giunse a seguito di un esame sugli elementi forniti dall'ambiente amministrativo dello Stato e, attraverso i servizi di intelligence italiani, dell'accesso ad informazioni in campo internazionale. Il collegio prese il nome dal suo presidente, il dottor Carlo Maria Pratis, procuratore generale della Corte di Cassazione. Con lui, furono chiamati a collaborare numerosi tecnici estremamente preparati: i generali dell'Aeronautica Emanuele Annoni e Alessandro d'Alessandro; l'ammiraglio Ugo Pizzarelli; i professori Carlo Buongiorno, docente del corso di Propulsione Aerospaziale presso l'Università di Roma "La Sapienza" e Luigi Pascale, titolare della cattedra di progettazione velivoli presso la Facoltà d'Ingegneria a Napoli; il diplomatico Egidio Ortona e il magistrato amministrativo Paolo Colombo.³¹⁵ Gli esperti arrivarono a smentire quanto esposto il 17 marzo e a concludere, invece, che:

<https://patrimonio.archivio.senato.it/inventario/scheda/terrorismo-e-stragi-x-xiii-leg/IT-SEN-114-015150/7%C2%AA-seduta-22-gennaio-1997#lg=1&slide=0>

³¹² Corte d'Assise di Roma, Pr. Pen. 1/99, III sezione, sentenza 1° grado, *Udienza dell'11 dicembre 2001*, p. 143.

<https://www.stragi80.it/documenti/processo/trascrizioni/11.12.01.pdf>

³¹³ Ranci *Ustica. Una ricostruzione storica* 2020, p. 98.

³¹⁴ Sentenza I grado, p. 119.

³¹⁵ *Sentenza-ordinanza Priore*, p. 1866.

Si ritiene che non possa essere scartata l'ipotesi che a provocare l'incidente sia stato un ordigno esplosivo collocato a bordo dell'aereo. [...] Con riferimento all'ipotesi secondo la quale la causa dell'incidente avrebbe potuto identificarsi in un missile lanciato da un aereo della Aeronautica Militare Italiana e che, per errore, avrebbe colpito il DC9 anziché un radio bersaglio, si deve escludere che nel giorno e nell'ora dell'incidente fossero in corso esercitazioni aeree o navali delle forze italiane, che in quel giorno fossero stati da esse utilizzati missili o radio bersagli ed inoltre che nell'ora e nella zona dell'incidente vi fosse la presenza di aerei o navi delle suddette forze armate.³¹⁶

All'inchiesta giudiziaria svolta dalla magistratura, dal 6 giugno 1989, fu affiancato il lavoro di un nuovo organo istituzionale, la Commissione Stragi (*Commissione parlamentare d'inchiesta sul terrorismo in Italia e sulle cause della mancata individuazione dei responsabili delle stragi*). Essa vide la partecipazione di 20 membri della Camera dei Deputati e altri 20 del Senato e durante la X Legislatura il presidente fu Libero Gualtieri. Fu proprio il senatore del Partito Repubblicano Italiano, che durante il dibattito del 14 giugno, chiarì l'obiettivo di ricerca della Commissione:

Io sono il primo ad essere convinto – e l'ho detto fin dall'inizio – che oggetto della nostra attenzione debba essere non solo e non tanto il disastro di Ustica ma anche le responsabilità che hanno portato dopo nove anni a questa situazione: questo è il problema principale! [...] Noi abbiamo il compito di indagare se siano intervenute in questa vicenda responsabilità di tipo politico ed istituzionale nell'aver tenuto per nove anni il paese lontano dalla verità. Ripeto che questo è il compito che abbiamo assunto.³¹⁷

I deputati e i senatori della Commissione d'inchiesta, decisero di occuparsi, dunque, sia della ricerca della causa dell'inabissamento dell'aeromobile Itavia, sia delle eventuali responsabilità politiche e istituzionali nella vicenda e nelle sue indagini. Al tempo stesso, essi dovettero lavorare ponendo l'adeguata attenzione a non farsi influenzare da ciò che era stato ed era via via sottoposto all'«occhio vigile dell'opinione pubblica»³¹⁸ da parte degli organi di stampa che, attraverso articoli dai titoli sensazionalistici, stavano facendo passare per sicuro, ciò che ancora era oggetto di interrogativi ed incertezze. In merito proprio agli articoli sul «caso Ustica» che vennero pubblicati alla fine degli anni '80 e che attribuivano agli ufficiali dell'Aeronautica gravi accuse di depistaggi e omissioni, Martinazzoli prese le distanze da tali affermazioni e replicò:

³¹⁶ *Ivi*, p. 1867.

³¹⁷ Commissione Stragi 1° ottobre 1990, X Legislatura, Resoconto stenografico della seduta di mercoledì 14 giugno 1989, pp. 160, 161.

³¹⁸ *Ivi*, p. 165.

A chi mi chiede di mandare a casa i generali, rispondo che questi sono cittadini come gli altri, con gli stessi diritti, che possono essere valutati e giudicati sulla base delle regole che determinano i principi di legalità sui quali questo Stato di diritto si basa.³¹⁹

Il 1° ottobre 1990 fu presentata la prima relazione della Commissione. Gualtieri fu piuttosto critico nei confronti delle Forze Armate:

L'Aeronautica aveva l'obbligo istituzionale e morale di collaborare al massimo alla ricerca della verità, doveva essere la struttura portante di tutte le inchieste. Tutto quello che sapeva doveva essere detto. Tutto quello che aveva (di documenti, di prove, ma anche di ipotesi) doveva essere dato. E se il magistrato, per errore, avesse mancato di chiedere qualcosa, non per questo l'informazione andava trattenuta o negata.³²⁰

La Commissione, nel 1990, non riuscì ad arrivare a conclusioni certe sulla causa del disastro aereo ma cercò di individuare le responsabilità politiche, amministrative e disciplinari degli attori coinvolti nelle indagini, attribuendo all'Aeronautica una certa negligenza e riottosità nel fornire informazioni di fondamentale importanza agli inquirenti.³²¹ Se ciò non permise di dichiarare chiusa l'indagine sul "caso Ustica", certamente rivelò una situazione di depistaggi ed omissioni ai quali il giudice subentrato al posto di Bucarelli, Rosario Priore, dal 23 luglio avrebbe prestato la propria attenzione. Alla fine della X Legislatura, la Commissione Stragi produsse una seconda relazione nella quale si attribuì all'Arma Azzurra un atteggiamento passivo e marginale nei confronti delle varie fasi di indagini:

La massiccia distruzione di prove di ogni tipo, giustificata con il fatto che regolamenti interni, passato un certo lasso di tempo, la prevedevano come normale consuetudine burocratica, ha costituito da parte dell'Aeronautica un comportamento inammissibile, al limite della censura penale.³²²

In merito alla ricerca della causa del disastro aereo, la Commissione mantenne la stessa posizione d'incertezza esposta nella prima relazione.³²³ Tuttavia, il proprio lavoro,

³¹⁹ Martinazzoli: «Innocenti fino a prova contraria», in «Corriere della Sera», 29 settembre 1989, p. 12.

³²⁰ Commissione Stragi 1° ottobre 1990, cap. IX *Le attività della Commissione*, p. 114.

<https://patrimonio.archivio.senato.it/inventario/scheda/terrorismo-e-stragi-x-xiii-leg/IT-SEN-114-014647/capitolo-ix-l-attivita-della-commissione-p-91#lg=1&slide=0>

³²¹ Gualtieri affermò che «mai una informazione è stata data spontaneamente e tempestivamente», *Ivi*, p. 115.

³²² *Relazione Commissione Stragi* 1992, p. 51.

³²³ «Nella pagina conclusiva della relazione sull'inchiesta condotta dalla Commissione in ordine alle vicende connesse con il disastro di Ustica, trasmessa al Parlamento il 1° ottobre 1990, ricordammo che, all'epoca, non era stata raggiunta la certezza sulle cause della perdita dell'aereo. Questa certezza non è stata raggiunta nemmeno oggi, nell'aprile 1992», in *Relazione Commissione Stragi* 1992, p. 11.

assieme a quello di Priore, servì a far emergere nel “caso Ustica” la mancanza di partecipazione dell’Aeronautica alle attività di indagine e di supporto all’autorità giudiziaria, poco preparata in materia di difesa aerea. Dal 1992, però, il ruolo della Commissione Stragi nel “caso Ustica” divenne sempre più marginale, come attesta il fatto che non furono più pubblicate nuove relazioni sulla materia, ad eccezione di un solo documento di minore rilevanza, prodotto tra il 1999 e il 2000.³²⁴

A sostenere, invece, il “partito della bomba”, furono numerosi tecnici dell’Aeronautica, autorità giudiziarie e politiche che esposero argomentazioni volte a smentire l’ipotesi del missile, sostenendo, invece, che all’interno del velivolo Itavia fosse avvenuta un’esplosione interna. A supporto di questa interpretazione dei fatti, vi fu il ritrovamento su alcune valigie di tracce di esplosivo TNT e T4, accertata dai periti balistico-esplosivistici che, nella relazione comunicarono al giudice Priore che la presenza di tali elementi «conferma l’ipotesi sulla relativamente elevata quantità di esplosivo su tali reperti».³²⁵ Tuttavia, non essendo mai state trovate prove concrete della presenza di una bomba, quali potrebbero essere state il detonatore o significative tracce di esplosivo incombusto, Priore decise di non concentrare le proprie risorse su quella pista. Nemmeno del missile erano state trovate tracce né qualsiasi altro tipo di prova concreta. Il professor Casarosa, perito del Collegio Misiti, il quale ebbe modo di effettuare le indagini sulla quasi totalità del relitto del Dc-9 rinvenuto dal Tirreno, interrogato il 13 dicembre 2002, avrebbe affermato che l’ipotesi del missile non sarebbe potuta essere attendibile proprio perché:

Un missile per abbattere un aeroplano deve causare dei danni strutturali o all’aeroplano o agli impianti dell’aeroplano. [...] Quindi perché il DC-9 possa essere stato abbattuto da un missile, bisogna che il DC-9 presenti chiare tracce di abbattimento mediante missile, cioè chiare tracce di impatto o di frammenti dovuti alla testa di guerra, questi frammenti... questi segni di impatto sul DC-9 non esistono [...] le tracce di abbattimento mediante missile non sono sul relitto e né si può ipotizzare che potrebbero essere sulla parte mancante.³²⁶

<https://patrimonio.archivio.senato.it/inventario/scheda/terrorismo-e-stragi-x-xiii-leg/IT-SEN-114-014734/capitolo-i-introduzione-p-11-1/#lg=1&slide=0>

³²⁴ De Prospo *Protagonisti controversia* 2022, p. 70.

³²⁵ *Sentenza-ordinanza Priore*, pp. 2196, 2197.

³²⁶ Corte d’Assise di Roma, Pr. Pen. 1/99, III sezione, sentenza 1° grado, *Udienza del 13 dicembre 2002*, p. 172.

<https://www.stragi80.it/documenti/processo/trascrizioni/13.12.02.pdf>

Secondo quanto dichiarato nel Rapporto Misiti, infatti, l'ipotesi della distruzione dell'aeromobile Itavia per mezzo di un missile era da escludere, perché, sulla base delle analisi effettuate sui rottami ripescati, non erano state trovate le tracce di un impatto di schegge lanciate dalla testa di guerra, conseguenza tipica di un attacco missilistico.³²⁷ Inoltre, secondo i dati forniti dal centro radar di Fiumicino, il Collegio stabilì che:

Il Dc-9 Itavia percorreva negli ultimi 600 sec. la rotta Ambra 13, volo che appare regolare come anche avvalorato dalla conversazione radio terra-bordo-terra ed è possibile asserire che non esiste evidenza di un altro aereo nella fase terminale del volo.³²⁸

I professori, basandosi sull'analisi dei tracciati radar nella zona circostante quella della sciagura aerea, esclusero un possibile scenario bellico. Dal Capo di Stato Maggiore della Difesa, Mario Porta, ascoltato dalla Commissione Stragi, l'ipotesi del missile fu ritenuta «stravagante e assurda».³²⁹ Nella medesima sede, il militare aggiunse, in merito alle innumerevoli accuse di ostruzionismo, che:

Quando si sospettano i militari di depistaggio, di menzogna, di omertà, ci si dimentica di riconoscere una cosa ovvia, vale a dire che tutti coloro che hanno espresso giudizi, fatto perentorie dichiarazioni, diffuso certezze, valutato, suggerito o imposto questa o quella verità su Ustica possono essere stati, più o meno consapevolmente, potenziali depistatori.³³⁰

Quanto disse l'ammiraglio alla Commissione fu significativo di un clima di tensione più generale nel mondo militare, preoccupato per il danno all'immagine pubblica che in quel momento stava subendo:

Una cosa è certa: la triste e lunga storia non può finire così, per le Forze Armate non può finire tutto nel dubbio e nel sospetto o, peggio ancora, nel discredito.³³¹

Per i periti, fu giudicato molto più «tecnicamente sostenibile»³³² ritenere che «esistono significative ed oggettive evidenze derivanti dall'esame del relitto ricostituito che fanno ritenere plausibile l'ipotesi che una esplosione all'interno della toilette possa ritenersi

³²⁷ *Sentenza-ordinanza Priore*, p. 2489.

³²⁸ *Ivi*, p. 2424.

³²⁹ Commissione Stragi, Resoconto stenografico 39° seduta, Roma, 22 novembre 1989, p. 553.
<https://patrimonio.archivio.senato.it/inventario/scheda/terrorismo-e-stragi-x-xiii-leg/IT-SEN-114-014556/seduta-del-22-novembre-1989#lg=1&slide=0>

³³⁰ *Ibidem*.

³³¹ *Ivi*, p. 554.

³³² *Sentenza-ordinanza Priore*, p. 2506.

all'origine dell'incidente al velivolo I-Tigi». ³³³ A sostegno di tale supposizione, il Collegio Peritale aggiunse che l'analisi di alcuni frammenti appartenenti a quella che originariamente era la zona toilette, «portano segnature che sono fortemente consistenti con un evento esplosivo e difficilmente possono essere interpretabili attraverso altri eventi». ³³⁴ Anche nella perizia balistico-esplosivistica, gli esperti Brandimarte, Ibisch e Kolla concordarono che, dopo aver visionato la quasi totalità dei rottami del Dc-9, «la zona relativa alla toilette posteriore era praticamente l'unica che presentasse danneggiamenti in qualche modo attribuibili agli effetti di un'esplosione». ³³⁵ Ma la maggior parte della zona toilette, quella ipoteticamente nella quale la bomba sarebbe stata collocata, non fu mai rinvenuta nelle operazioni di recupero e ciò rappresentò una grave difficoltà per stabilire nell'esplosione interna la causa dell'inabissamento del velivolo. L'ipotesi di una bomba all'interno dell'aeromobile fece sorgere importanti questioni legate al motivo per cui far esplodere il velivolo e sul mandante di un simile attentato. Il Collegio Misiti non seppe rispondere a tali domande e anche per questo motivo le conclusioni del gruppo di esperti presieduto da Misiti non attecchirono nell'opinione pubblica. Escluso l'episodio di Affatigato, immediatamente smentito, nessun gruppo terroristico rivendicò mai la propria responsabilità nel disastro aereo. Sul «Corriere della Sera», Purgatori sottolineò che affinché l'esplosione avesse avuto successo, a prepararla sarebbe servito l'intervento di un artificiere in grado di posizionare l'ordigno e immediatamente fuggire. Un'operazione di quel tipo venne giudicata dal giornalista «un lavoro da professionisti ma anche da maghi, visto che il Dc-9 viaggiava con due ore di ritardo e si sarebbe dovuta calcolare l'eventualità di un inutile scoppio nell'hangar». ³³⁶ L'ipotesi dell'ordigno nel vano toilette venne giudicata dal giornalista Massimo Martinelli su «Il Messaggero»:

La tesi più comoda per tutti: per i vertici militari dell'epoca, che non dovranno dare troppe spiegazioni sulla presenza di aerei militari italiani, americani e libici in quella zona, nell'ora e nel giorno del disastro. E per i politici dell'epoca, che non dovranno spiegare perché si cercò di mettere tutto a tacere evitando rischi di incidenti diplomatici. ³³⁷

³³³ *Ibidem.*

³³⁴ *Ivi*, p. 2501.

³³⁵ *Ivi*, p. 2199.

³³⁶ *Ustica, affossata la tesi del missile*, in «Corriere della Sera», 24 luglio 1994, p. 12.

³³⁷ «Ustica, c'era una bomba», in «Il Messaggero», 24 luglio 1994, p. 6.

Le conclusioni cui giunse il Collegio Misiti nel '94 non convinsero il giudice istruttore Priore, che il 10 ottobre 1995 procedette ad istituire una nuova commissione di esperti in materia radaristica chiedendo la partecipazione dei professori Dalle Mese, Tiberio e del colonnello Donali.³³⁸ I periti sostennero che i tracciati radar della zona intorno al luogo del sinistro non avevano evidenziato la presenza di altri velivoli né l'Aeronautica Militare aveva proceduto a contraffazioni dei nastri radar di Marsala. Tali affermazioni non significarono, tuttavia, l'esclusione della presenza di altri velivoli nel cielo sopra Ustica e il 16 giugno 1997 il Collegio trasmise la propria relazione, nella quale espose le proprie deduzioni:

Secondo l'analisi compiuta i dati registrati rendono plausibile l'ipotesi di un velivolo nascosto nella scia del DC9, e che inoltre sono state individuate alcune traiettorie di soli primari, che disegnano uno scenario attorno al volo DC9 più complesso di quanto non emergesse dalla perizia Misiti.³³⁹

Grazie al sostegno del governo Prodi e alla maggioranza di centro-sinistra in Parlamento, tra il 1996 e il 1997, nelle indagini si ottenne la collaborazione della Nato, con la mediazione del segretario generale Javier Solana. Si volle indagare sulla presunta presenza di altri velivoli, specie di tipo militare, attorno al Dc-9. Gli inquirenti poterono dunque, analizzare alcune informazioni rilevate dai centri radar, fino a quel momento riservate. Da questo studio Priore poté accertare che attorno all'isola di Ustica, la sera del 27 giugno, si trovarono numerosi velivoli militari.

Purgatori nel «Corriere della Sera» descrisse l'ipotetica «battaglia aerea»³⁴⁰ avvenuta il 27 giugno 1980:

Il Dc-9 volò inconsapevolmente per un'ora all'interno di uno scenario di guerra. Lungo tutta la rotta che lo avrebbe dovuto portare fino a Palermo fu seguito, usato, inseguito da caccia militari di quattro nazionalità.³⁴¹

Nell'articolo vengono menzionati velivoli dell'aeronautica italiana, francese, americana e libica, tutti coinvolti in un «pasticcio internazionale»:³⁴²

³³⁸ *Sentenza-ordinanza Priore*, p. 2881.

³³⁹ *Ivi*, p. 3444.

³⁴⁰ *Ci fu una battaglia aerea nel cielo sopra Ustica*, in «Corriere della Sera», 18 giugno 1997, p. 5.

³⁴¹ *Ibidem*.

³⁴² *Ibidem*.

Uno o forse due caccia. Nazionalità presunta: libici. Tra Bologna e Firenze s'infilano nel cono d'ombra del DC9 per nascondersi ai radar. Non è chiaro da dove provengano ma è evidente che sfruttano la rotta del DC9 per dirigersi a Sud. Dalla base dell'Aeronautica di Grosseto decollano, ufficialmente per un'esercitazione, tre F-104 [...] A bordo ci sono due fior di capitani piloti istruttori, Mario Naldini e Ivo Nutarelli. [...] il biposto di Nutarelli e Naldini, poco prima di rientrare segnala a terra il codice di allarme "cliccando" con la radio e poi virando tre volte consecutive "a triangolo". [...] Una ipotesi: i tre F-104 hanno inquadrato i due clandestini nascosti all'ombra del Dc-9 e segnalano l'emergenza a terra. I francesi negano di aver utilizzato la base di Solenzara (Corsica) dopo le 5 di sera. Ma il radar li smentisce. Caccia e aerei radar risultano in operazione tra la Corsica e l'Elba e probabilmente nel Basso Tirreno oltre le 21, cioè durante e dopo la strage. [...] Anche US Navy e US Air Force negano di avere operato al momento della strage. Ma una doppia prova sembra rivelare il contrario. [...] viene a galla un serbatoio supplementare costruito negli Stati Uniti e abitualmente montato sotto le ali dei Corsair, i caccia imbarcati sulle portaerei della US Navy.³⁴³

Il complesso scenario che descrisse il giornalista prese in considerazione anche il Mig libico caduto a Timpa delle Magare, ufficialmente venti giorni dopo il Dc-9. Nell'editoriale si espresse un legame tra le vicende accadute ai due velivoli:

Dopo l'esplosione, la traccia del DC9 sul radar non si dissolve. Prosegue. [...] Chi continua a volare è uno dei due clandestini che si nascondevano sotto il DC9, probabilmente il vero bersaglio dell'azione di guerra.³⁴⁴

La notizia che, secondo la perizia Dalle Mese, il disastro aereo fu il risultato di un'«azione di guerra» fu riportata anche da «Il Messaggero». Fiorenza Sarzanini scrisse che «lo scenario è ormai disegnato, l'azione di guerra è diventata una certezza».³⁴⁵

Tale interpretazione dei fatti fu considerata da Priore sufficientemente adeguata a poter concludere l'istruttoria. Il 31 agosto 1999, nella sentenza-ordinanza si lesse:

In conclusione, si può affermare che, al di là di ogni ragionevole dubbio, [...] quella sera si verificò un'azione militare di intercettazione, con ogni verosimiglianza nei confronti dell'aereo nascosto nella scia del DC9 e che la caduta dell'aereo di linea sia accaduta in questo contesto. Tale scenario appare compatibile con le ipotesi agli atti che spiegano le modalità di rottura del DC9 come conseguenti o ad una "mancata collisione" presunta dai periti Casarosa e Held, o ad un attacco missilistico, presunto dai consulenti Algostino, Pent e Vdacchino.³⁴⁶

Il giudice istruttore non individuò i reali responsabili della sciagura aerea ma rinviò a giudizio gli ufficiali dell'Aeronautica Militare per alto tradimento per aver commesso, secondo Priore, una complessa attività di depistaggio ed occultamento di documentazione utile agli inquirenti. Nelle conclusioni della sentenza-ordinanza si citano:

³⁴³ *Ibidem.*

³⁴⁴ *Ibidem.*

³⁴⁵ *Ustica, un aereo Nato "nascosto" sotto il Dc-9*, in «Il Messaggero», 18 giugno 1997, p. 5.

³⁴⁶ *Sentenza-ordinanza Priore*, p. 3953.

Distruzioni e sparizioni non casuali – non è più possibile sostenerlo – ma tutte in esecuzione di un preciso progetto di impedire ogni fondata e ragionevole ricostruzione dell’evento, dei fatti che lo avevano determinato e di quelli che ne erano conseguiti.³⁴⁷

Tale atteggiamento delle autorità militari fu giudicato negativamente da Priore che nella relazione proseguì affermando che:

Proprio questa chiusura inspiegabile e addirittura inconcepibile per un incidente aviatorio con cause ordinarie costituisce una delle massime prove del contesto così pervicacemente nascosto e negato.³⁴⁸

Le attività di sparizione di documenti fondamentali sulla sera del disastro aereo, di depistaggio e di sostanziale negligenza verso ogni fase delle indagini, secondo Priore, contribuirono alla difficoltà da parte degli inquirenti a comprendere la causa della caduta del velivolo Itavia. Nella sentenza, le omissioni e l’ostruzionismo operato dagli ufficiali dell’Arma Azzurra furono lette come un:

Progetto concepito per non rivelare fatti ed eventi che non potevano esser palesati e che ha trovato realizzazione nella erezione di quella muraglia, più che muro, di silenzio o insostenibili menzogne; che si è estesa lungo tante, troppe istituzioni, nazionali e di altri Paesi e per anni non s’è nemmeno sbrecciata. Le cui dimensioni e resistenza sarebbe assurdo definire casuali e non effetto di quel progetto.³⁴⁹

Nello spiegare la difficoltà con cui la magistratura si trovò a dover operare, Priore dichiarò che:

Uno però dei tanti mali che affliggono la giustizia, lo si deve riconoscere – ha colpito e duramente, anche questo processo, cioè la sua durata, ma essa non è assolutamente dipesa dagli inquirenti. Ben sa chi ha scorso questi atti – e lo si è scritto in questa motivazione – a chi debba essere ascritta questa incommensurabile colpa.³⁵⁰

Sono passati 19 anni dall’incidente e Priore attribuì la lentezza con cui la magistratura aveva lavorato sul “caso Ustica” proprio alla mancata collaborazione dell’Arma Azzurra, quell’ente preposto alla difesa dei cieli italiani i cui ufficiali Lamberto Bartolucci, Franco Ferri, Corrado Melillo e Zeto Tascio furono accusati di essere:

³⁴⁷ *Ivi*, p. 4952.

³⁴⁸ *Ivi*, p. 4958.

³⁴⁹ *Ivi*, p. 4959.

³⁵⁰ *Ibidem*.

A conoscenza degli eventi accaduti fin nei minimi dettagli e sin dall'immediatezza del loro verificarsi; e, pur in presenza di fatti oggettivi che sicuramente avrebbero obbligato a riferire a livello politico, che avrebbe così potuto agire di conseguenza, si sostituivano alle istituzioni competenti, impedendo l'"esercizio" delle attribuzioni e prerogative di queste ultime.³⁵¹

Acclarato che non si trattò di cedimento strutturale, vennero meno le basi su cui furono revocate le concessioni di volo alla compagnia Itavia, e il successivo fallimento dell'azienda di Davanzali. Ciò comportò che, in sede civile, andarono a processo i ministeri dei Trasporti e della Difesa per non aver mantenuto la sicurezza del volo Itavia e aver concorso a far chiudere la compagnia, ingiustamente accusata di far volare i propri passeggeri su mezzi di scarsa qualità.

2.6. Gli anni 2000

Con la sentenza-ordinanza del 31 agosto 1999 si chiuse l'inchiesta condotta dal giudice istruttore Priore. Per la storia della vicenda fu un momento importantissimo poiché, nonostante non fossero stati individuati i reali colpevoli dell'inabissamento del Dc-9, fu formalmente riconosciuto un certo grado di responsabilità da parte degli ufficiali dell'Aeronautica nell'aver omesso una lunga lista di informazioni sul traffico aereo la sera del 27 giugno, impedendo la normale conduzione delle indagini da parte delle autorità giudiziarie. Priore propose il rinvio a giudizio di una serie di importanti personalità all'interno dell'ambiente militare aeronautico italiano per aver sviato il lavoro degli inquirenti. L'accusa comportò un grave danno all'immagine delle Forze Armate, già provata dalle «illazioni»³⁵² e dure critiche rivolte dai mezzi di comunicazione di massa.

L'ex consigliere militare al Quirinale, Stelio Nardini, a fine marzo 2000 scrisse una lettera all'ex presidente della Repubblica nella quale manifestò la preoccupazione propria e del resto dell'arma azzurra nei confronti degli sviluppi sul "caso Ustica". Criticò fortemente i mass media, rei, secondo la sua opinione, di aver eretto un «vergognoso muro tra gli italiani e la verità dei fatti vendendo menzogne, celando fatti veri e provati, irridendo con

³⁵¹ *Sentenza-ordinanza Priore*, p. 4974.

³⁵² Termine utilizzato dalla 1° Corte d'Assise di Roma per descrivere il fenomeno nel quale la stampa ha contribuito a diffondere una certa rappresentazione, basata su ipotesi e deduzioni, delle Forze Armate in merito al caso Ustica, in *Sentenza della 1° Corte d'Assise di Appello di Roma*, Pr. Pen. N. 23/05 R. G. C/ASS, 15 dicembre 2005, p. 116.

<https://www.stragi80.it/documenti/processo/appello/motiviappello.pdf>

sordide ironie tanti innocenti, sommariamente già giudicati». ³⁵³ Le ipotesi avanzate da Priore, le perizie emesse nel corso dell'istruttoria e il possibile coinvolgimento della Libia furono oggetto di discussione nelle 279 udienze del processo in Corte d'Assise che cominciò nel 2000. A settembre, infatti, si aprì il processo penale presso la Corte di Roma nei confronti di nove ufficiali dell'Aeronautica. A vent'anni dal disastro aereo, quanto accadde al velivolo Itavia e ai suoi passeggeri rimaneva un mistero. Tuttavia, i decenni di inchieste portarono le autorità giudiziarie ad imputare ad un gruppo di esponenti dell'arma azzurra una lunga serie di comportamenti omissivi che avevano concorso alla generale difficoltà nella quale gli inquirenti si erano trovati a dover operare. Tali attività ostruzionistiche furono definite da Priore dei veri e propri «inquinamenti» all'interno della fase d'indagine. Secondo il giudice istruttore:

Se occultamenti di documenti, reticenze, false testimonianze, sparizioni di reperti, la chiusura, cioè la negazione, sono strategie di difesa; l'inquinamento, le intossicazioni e i depistaggi lo sono di attacco a chi procede, alle iniziative e alle attività, con pericoli ed effettive distruzioni devastanti. ³⁵⁴

Per comprendere di quali «inquinamenti» parlò Priore, è utile consultare ciò che il giudice istruttore rilevò nel corso dell'istruttoria. Per esempio, nel corso dell'audizione del 5 febbraio 1997 presso la Commissione Stragi, interpellato dal senatore Vincenzo Ruggero Manca (Forza Italia), Priore spiegò che:

In caso di incidenti aerei credo che tutt'ora sussista, come sussisteva all'epoca, un obbligo di conservazione del materiale che serve alla documentazione di quello che è successo in occasione dell'incidente, in primo luogo la conservazione dei nastri di registrazione radar. Questo, per esempio, non è stato fatto, questo è uno degli obblighi ai quali si è mancato. ³⁵⁵

Per comprendere la situazione relativa al traffico aereo la sera del 27 giugno, gli inquirenti avrebbero avuto bisogno delle informazioni riportate dai centri radar intorno al Tirreno ma Priore, durante l'istruttoria, segnalò che tale documentazione presentava lacune vastissime. Una certa negligenza nella mancata conservazione di materiale cartaceo da

³⁵³ Lettera di Stelio Nardini a Francesco Cossiga, Roma, 27 marzo 2000, in De Prospo *Protagonisti controversia* 2022, p. 73.

³⁵⁴ *Ivi*, p. 4659.

³⁵⁵ Commissione Stragi, XIII Legislatura, Resoconto stenografico, Roma, 5 febbraio 1997, p. 221, 222. <https://patrimonio.archivio.senato.it/inventario/scheda/terrorismo-e-stragi-x-xiii-leg/IT-SEN-114-015151/8%C2%AA-seduta-5-febbraio-1997#lg=1&slide=0>

parte dell’Aeronautica fu giudicata da Priore finalizzata ad «impedire l’accertamento della verità».³⁵⁶ Alla Commissione Stragi, il giudice istruttore affermò:

Abbiamo accertato addirittura dei tagli, degli strappi su determinati registri relativi a determinate operazioni importantissime che devono essere registrate sui singoli registri che si tengono in una sala operativa [...] troviamo addirittura delle parti mancanti che riguardano proprio i giorni di interesse. Faccio un caso per tutti: in un registro di Marsala è strappata la pagina che riguarda il 27 giugno 1980. In altri registri troviamo delle annotazioni palesemente ricopiate in bella scrittura come se si fosse rifatta la pagina.³⁵⁷

All’inizio del nuovo millennio, il centro dell’attenzione sul “caso Ustica” si spostò, dagli interrogativi sulle cause della caduta del Dc-9, all’individuazione delle responsabilità degli attori che ostacolarono l’iter giudiziario. Dal 28 settembre 2000 cominciò, dunque, il «processo al muro di gomma»³⁵⁸ nei confronti dei quattro generali Bartolucci, Ferri, Melillo, Tascio per alto tradimento, e verso i cinque ufficiali Alloro, Bompreszi, Masci, Notarnicola e Pugliese accusati di falsa testimonianza.

Per comprendere perché Priore arrivò a rinviare a giudizio 9 uomini ai vertici dell’Aeronautica, può essere utile analizzare il ruolo che la Forza Armata rivestì nel controllo dello spazio aereo italiano e il contesto, nazionale ed internazionale, nel quale si trovò ad esercitare le proprie prerogative. Nel 1980, i vari centri radar della Penisola controllavano il traffico nei cieli attraverso un sistema chiamato *Nadge* che permetteva loro di poter rappresentare ed aggiornare la situazione aerea in tempo reale con un maggior livello di precisione rispetto al risultato del lavoro manuale di un operatore.³⁵⁹ Tale tecnologia era fornita dalla Nato e finché la guerra fredda caratterizzò la situazione geopolitica internazionale, per gli inquirenti fu piuttosto difficile reperire le informazioni radaristiche. All’interno della Sentenza di I Grado della terza sezione della Corte d’Assise di Roma, fu rilevato, infatti, che:

L’acquisizione di una adeguata conoscenza delle complesse modalità di funzionamento di tale sistema non è stata agevole anche per i motivi di segretezza che per lungo tempo sono stati prospettati per il suo inserimento nella struttura della difesa atlantica.³⁶⁰

³⁵⁶ *Sentenza-ordinanza Priore*, p. 4536.

³⁵⁷ Commissione Stragi 5 febbraio 1997, p. 204.

³⁵⁸ *Dc-9 di Ustica, processo al muro di gomma*, in «Corriere della Sera», 28 settembre 2000, p. 17.

³⁵⁹ Sentenza I grado, p. 4.

³⁶⁰ *Ibidem*.

Fu solo dagli anni '90, con la fine delle tensioni tra i due blocchi, che le indagini ebbero modo di approfondire le informazioni circa il traffico aereo la sera del 27 giugno. Da quel momento, nuovo impulso fu dato alla ricerca delle cause del disastro aereo e la reticenza di una buona parte degli ufficiali dell'arma azzurra a fornire un certo tipo di informazioni rappresentò sempre di più un ostacolo alla condotta dell'inchiesta. Gli imputati furono tutti militari che all'epoca del disastro aereo ricoprivano cariche ai vertici dell'Aeronautica. Un tale ruolo implicava importanti responsabilità in materia di difesa e di controllo dello spazio aereo italiano. Lamberto Bartolucci, per esempio, era il Capo di Stato Maggiore. Zeno Tascio dirigeva il "Servizio Informazioni Operative e Situazioni". Il generale Corrado Melillo era alla testa del reparto "Piani, operazioni e addestramento dello Stato maggiore" del SIOS. Essi furono accusati di "attentato contro gli organi costituzionali", secondo l'articolo 289 del Codice Penale.³⁶¹ A ciò si aggiunse il reato di "alto tradimento" previsto dall'articolo 77 del Codice Penale militare di pace:³⁶² un'accusa gravissima per un militare, perché su di esso «incombeva un dovere di fedeltà qualificata»³⁶³ e mentire, o riportare parzialmente il vero, rappresentava «una delle mancanze più gravi che possono essere commesse da un ufficiale».³⁶⁴ Secondo l'impianto accusatorio, il motivo per cui gli ufficiali furono chiamati di fronte la Corte d'Assise fu la consegna di notizie errate al governo, e più nello specifico «la disinformazione in merito al possibile coinvolgimento nel disastro di altri aerei», specie di velivoli di nazionalità americana.³⁶⁵ L'ipotesi di reato configurava, dunque, un'acquiescenza da parte degli ufficiali dell'Aeronautica agli interessi degli Stati Uniti.

³⁶¹ L'articolo n. 289 del C. P., denominato *Attentato contro organi costituzionali e contro le assemblee regionali* recita: «È punito con la reclusione da uno a cinque anni, qualora non si tratti di un più grave delitto, chiunque commette atti violenti diretti ad impedire, in tutto o in parte, anche temporaneamente: 1) al presidente della Repubblica o al Governo l'esercizio delle attribuzioni o delle prerogative conferite dalla legge; 2) alle assemblee legislative o ad una di queste, o alla Corte costituzionale o alle assemblee regionali l'esercizio delle loro funzioni».

https://www.gazzettaufficiale.it/atto/serie_generale/caricaArticolo?art.versione=7&art.idGruppo=22&art.fлагTipoArticolo=1&art.codiceRedazionale=030U1398&art.idArticolo=289&art.idSottoArticolo=1&art.idSottoArticolo1=10&art.dataPubblicazioneGazzetta=1930-10-26&art.progressivo=0

³⁶² L'articolo n. 77 del C. P. militare di pace, denominato *Alto tradimento*, prevede che: «Il militare, che commette alcuno dei delitti contro la personalità dello Stato [...], è punito a norma delle corrispondenti disposizioni dello stesso Codice, aumentata di un terzo la pena della reclusione».

https://www.gazzettaufficiale.it/atto/serie_generale/caricaArticolo?art.versione=2&art.idGruppo=13&art.fлагTipoArticolo=1&art.codiceRedazionale=041U0303&art.idArticolo=77&art.idSottoArticolo=1&art.idSottoArticolo1=10&art.dataPubblicazioneGazzetta=1941-05-06&art.progressivo=0

³⁶³ Sentenza I grado, p. 569.

³⁶⁴ *Ivi*, 570.

³⁶⁵ *Ivi*, p. 478.

Se ciò fosse stato accertato dalle autorità giudiziarie, l'immagine di coloro che fanno parte dell'arma azzurra sarebbe stata gravemente compromessa. Il generale Mario Arpino, capo di Stato Maggiore della Difesa nel 2000, definì «vittime» anche i propri colleghi, «salvo il diverso rispetto per i morti»,³⁶⁶ proprio perché preoccupato per il clima di sospetto e sfiducia che si stava creando attorno ai membri dell'Aeronautica.

La Corte d'Assise di Roma, nel 2004, riconobbe che Bartolucci, all'epoca dell'incidente, era venuto a conoscenza del fatto che, presso il centro Marconi, dall'analisi dei dati radar, erano emerse informazioni importanti circa il traffico aereo la sera del disastro ma, non procedette a mettere al corrente né l'autorità giudiziaria, né tantomeno quella politica, su quanto apprese³⁶⁷ circa quelle che la Commissione Luzzatti, in una relazione preliminare del 31 luglio 1980, aveva definito «tracce che a un primo esame sono ritenute non coerenti».³⁶⁸ Tuttavia, dopo tre anni di udienze, per un totale di 4000 testimoni ascoltati, presso la III Sezione della Corte d'Assise di Roma, il 30 aprile 2004 tutti gli imputati furono dichiarati assolti perché «il fatto non sussiste».³⁶⁹ La Corte concluse che gli ufficiali dell'Aeronautica, pur avendo ostruito la normale gestione dell'inchiesta, non impedirono, di fatto, al governo di esercitare appieno le proprie prerogative, ossia il ricorso a interrogazioni parlamentari, la creazione di commissioni e contatti con gli organismi internazionali.³⁷⁰ L'attività di depistaggio e di omissione di dati operata dalle Forze Armate non precluse la ricerca delle cause del disastro aereo, ma più semplicemente, si limitò a «turbare»³⁷¹ l'attività di indagine delle autorità. Stabilire una differenza tra «l'impedimento» e il «turbamento» delle indagini fu un passo fondamentale nello svolgersi del processo a Bartolucci e i suoi colleghi. In merito ai motivi per cui gli ufficiali furono rinviati a giudizio, infatti, la Corte affermò che «mentre l'impedimento non consente lo svolgimento della prerogativa, la turbativa la rispetta, ma ne altera il regolare svolgimento».³⁷² Fu sottolineato dalla Corte come la condotta omissiva dei

³⁶⁶ *Il generale Arpino su Ustica: vittime anche gli alti ufficiali*, in «Corriere della Sera», 29 settembre 2000, p. 16.

³⁶⁷ Sentenza I grado, p. 579.

³⁶⁸ *Sentenza-ordinanza Priore*, p. 1748.

³⁶⁹ III Corte d'Assise di Roma, Pr. Pen. N. 527/84 A, *Dispositivo di sentenza*, 30 aprile 2004. <https://www.stragi80.it/documenti/processo/sentenza/sentenza.pdf>

³⁷⁰ Sentenza I grado, p. 567.

³⁷¹ Per attività turbativa, la Corte intese «un disturbo, che, pur non incidendo sul risultato prefissosi dal soggetto passivo, ne renda più difficile e più tormentato il processo di realizzazione», *Ivi*, p. 568.

³⁷² *Ivi*, p. 569.

militari andò a incidere sull'idea che il presidente del Consiglio si fece relativamente alla quantità di informazioni sul disastro aereo e di conseguenza, su quanto avrebbe potuto fare il governo «attraverso adeguate iniziative in sede politica nazionale e internazionale»³⁷³ per accertare il motivo dell'inabissamento del Dc-9. Le accuse rivolte da Priore, per le quali una serie di ufficiali dell'Aeronautica fu rinviata a giudizio, dunque, vennero ridimensionate dai giudici della Corte. Tascio e Melillo furono dichiarati innocenti. Bartolucci, invece, fu ritenuto responsabile «solo in ordine all'omesso riferimento alle autorità politiche dei risultati dell'analisi dei tracciati radar di Fiumicino/Ciampino»,³⁷⁴ dunque, assieme a Ferri, colpevole di aver trasmesso indicazioni errate al governo, negando la possibilità che nei cieli del 27 giugno 1980 ci fossero in volo aerei militari. In merito al reato di alto tradimento, l'impedimento fu derubricato a "lieve turbamento", per il quale fu applicata la prescrizione. L'aggravante dell'alto tradimento cadde in I grado. Per la difesa fu un gran successo. Per l'avvocato Bartolo, infatti: «la sentenza ha ridato l'onore e la stima al generale Tascio».³⁷⁵ Bartolucci, a seguito della lettura della sentenza di I Grado, affermò: «Siamo stati assolti dopo venti anni di bugie e di menzogne».³⁷⁶ La soddisfazione fu condivisa anche da una parte dell'ambiente politico. Per Fabrizio Cicchitto, il vicecoordinatore del partito Forza Italia: «Tutti i tasselli del teorema sul doppio Stato vengono smontati dalla magistratura giudicante».³⁷⁷ Per Giovanardi, che nel 2004 era ministro per i Rapporti con il Parlamento: «questa sentenza spazza via anni di infami speculazioni sulla lealtà dei comandanti della nostra Aeronautica militare». Per il generale Ferracuti la decisione della Corte restituì «serenità a tutta l'Aeronautica».³⁷⁸

Diametralmente opposta, fu la reazione dei parenti delle vittime del disastro aereo. Il giornalista Martinelli scrisse nel «Messaggero» che, alla lettura della sentenza compiuta da Giovanni Muscarà, «alla fine si vedono più lacrime che sorrisi [...] non pianti di gioia, ma sconforto vero». Roberto Superchi, che nella vicenda del Dc-9 perse la figlia di 11

³⁷³ *Ivi*, p. 584.

³⁷⁴ I Corte d'Assise di Appello di Roma, Pr. Pen. N. 23/05 R. G. C/ASS, *Sentenza 2° grado*, Roma, 15 dicembre 2005, p. 69.

<https://www.stragi80.it/documenti/processo/appello/motiviappello.pdf>

³⁷⁵ *Ustica, nessuna condanna per i quattro generali*, in «Corriere della Sera», 1° maggio 2004, p. 16.

³⁷⁶ *Ibidem*.

³⁷⁷ *Ustica, nessuna condanna per i presunti depistaggi*, in «Il Messaggero», 1° maggio 2004, p. 11.

³⁷⁸ *Ibidem*.

anni, commentò l'assoluzione degli ufficiali definendola una «vergogna».³⁷⁹ La delusione fu condivisa anche da alcuni esponenti politici. Un esempio fu la dichiarazione del senatore Costantino Garraffa (DS):

Se non ci si fosse trovati di fronte alla prescrizione alti ufficiali avrebbero subito una pesante condanna. Resta su di loro il grave giudizio morale da parte dei familiari delle vittime e, mi auguro, di tutti gli italiani.³⁸⁰

Alla sentenza, seguì, nel dicembre 2005, il processo presso la Corte d'Appello che vide la piena assoluzione di Bartolucci e Ferri. Per i giudici non vi erano le prove materiali del fatto che il Capo di Stato Maggiore nel 1980 era venuto a conoscenza della presenza di velivoli statunitensi nei cieli sopra Ustica. Dunque, se nella prima sentenza per Bartolucci e Ferri fu decisa la prescrizione perché il loro comportamento omissivo aveva turbato (e non impedito) la normale azione di governo, un anno dopo essi furono completamente assolti per insufficienza di prove. La Corte ritenne che Bartolucci «non ha potuto omettere di comunicare al ministro della difesa ciò che probatoriamente gli era ignoto».³⁸¹ Mancarono, quindi, gli elementi per poter accertare quanto i due generali sapessero sul traffico aereo sopra il Tirreno la sera della sciagura. Per i parenti delle vittime ciò che fu deciso dalla Corte fu reputato «una sentenza vergognosa».³⁸² Daria Bonfietti, che nel disastro aereo aveva perso il fratello Alberto, appresa la notizia dell'assoluzione degli ufficiali dell'Aeronautica, su «La Stampa» espresse tutta la propria delusione:

La sentenza lascia profondamente amareggiati non solo noi, familiari delle vittime, ma, credo, tutti gli italiani. Dopo 25 anni, dobbiamo prendere atto che non solo non sapremo mai chi e perché ha abbattuto quell'aereo, ma neppure chi ha depistato le indagini, impedendo al governo di sapere quello che era accaduto veramente.³⁸³

I giudici erano ben consapevoli dell'impatto negativo che avrebbe avuto l'assoluzione dei due generali ma ci tennero a precisare che:

A fronte di commettere un'ingiustizia, perché tale sarebbe stata la conferma della sentenza o una condanna, andare contro l'opinione pubblica non costituisce un ostacolo. In quel caso, allora, si sarebbe trattato di una

³⁷⁹ *Ibidem.*

³⁸⁰ *Ibidem.*

³⁸¹ *Sentenza II grado*, p. 114.

³⁸² *Ustica, assolti due generali: non depistarono*, Corriere della Sera, 16 dicembre 2005, p. 21.

³⁸³ *Ustica, assolti due generali. «Non sapremo mai la verità»*, La Stampa, 16 dicembre 2005, p. 8.

vergogna perché si sarebbero condannati o ritenuti responsabili di un reato persone nei cui confronti vi era un difetto assoluto di prova.³⁸⁴

Per l'ambiente militare, la decisione della Corte, fu una sorta di riscatto nei confronti dei decenni di illazioni e pesanti critiche. Per Bartolucci fu «la fine di un incubo».³⁸⁵ Anche il ministro della Difesa, Antonio Martino, spese parole positive in merito alla fine del processo: «dopo anni si chiude in maniera soddisfacente la vicenda».³⁸⁶ Carlo Giovanardi (UDC) dichiarò che:

Questa sentenza spazza via anni ed anni di fango gettato a piene mani sui generali della nostra Aeronautica, vittime di troppe disinvolute carriere politiche e giornalistiche giocate sulla loro pelle. Finalmente contro i depistaggi e le ricostruzioni fantasiose ha prevalso la verità.³⁸⁷

In merito alla causa per cui cadde l'aeromobile Itavia, nella sentenza di 2° grado i giudici ritennero che l'ipotesi di un velivolo in coda al Dc-9 fosse supportata «solo da ipotesi, deduzioni, probabilità e da basse percentuali e mai da sola certezza».³⁸⁸ La Corte non si dichiarò in grado di decretare un colpevole della morte delle 81 persone del volo IH870. Tuttavia, riconobbe le enormi carenze e difficoltà lungo i decenni di indagini condotte da Bucarelli e Priore, attribuibili ad un mancato sostegno scientifico:

La colpa o la mancanza di supporto è dovuta essenzialmente ai tecnici o alla scienza 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 %. È stato il fallimento della scienza a determinare la sconfitta della conoscenza non l'insipienza o la scarsa volontà dei giudici che si sono succeduti nel tempo.³⁸⁹

Secondo l'interpretazione dei fatti trasmessa dalla Corte, il comportamento omissivo di una parte dell'ambiente militare, seppur non contribuì al lavoro degli inquirenti, non fu influente da poter orientare l'inchiesta in una certa direzione, favorevole ad una ricostruzione piuttosto che a un'altra. In mancanza di prove materiali atte a convalidare le ipotesi sostenute dal “partito del missile” e da quello “della bomba”, la Corte non poté pronunciarsi circa il motivo per cui il Dc-9 si inabissò nel Tirreno. Nella sentenza del 2005 si tenne a precisare, infatti, che «altro è formulare ipotesi e altro è giudicare e con

³⁸⁴ Sentenza II grado, p. 48.

³⁸⁵ *Ustica, assolti due generali: non depistarono*, Corriere della Sera, 16 dicembre 2005, p. 21.

³⁸⁶ *Ibidem*.

³⁸⁷ *Ibidem*.

³⁸⁸ Sentenza 2° grado, p. 68.

³⁸⁹ *Ivi*, p. 49.

le prime non si può condannare alcuno, pena la fine della democrazia e della libertà».³⁹⁰ Si spiegò, così, l'impossibilità di dichiarare colpevoli i generali. La sentenza fu, poi, confermata nel 2007 dalla Corte di Cassazione, la quale il 10 gennaio si esprime riconoscendo che:

La formula "perché il fatto non sussiste" costituisce un completo e pieno riconoscimento dell'innocenza degli imputati dai reati contestati senza alcuna riserva o aspetto che possa in qualche modo mettere in dubbio una pronuncia assolutamente liberatoria.³⁹¹

Mentre l'assoluzione degli ufficiali parve porre fine ai timori dell'Aeronautica, a 28 anni dal disastro aereo, la dichiarazione di Cossiga durante un'intervista su Sky Tg24, rappresentò una nuova fase delle indagini. Le sue parole catturarono l'attenzione delle autorità giudiziarie, che riaprirono l'inchiesta per il reato di strage:

Furono i nostri servizi segreti che, quando io ero presidente della Repubblica, informarono l'allora sottosegretario Giuliano Amato e me che erano stati i francesi, con un aereo della marina, a lanciare un missile non ad impatto, ma a risonanza. Se fosse stato ad impatto non ci sarebbe nulla dell'aereo.³⁹²

Il coinvolgimento della Francia nel "caso Ustica" fu, in realtà, prospettato già nel 1986 quando, sul «Corriere della Sera», apparve un articolo di Purgatori nel quale si ipotizzò che ad abbattere il Dc-9 avrebbe potuto essere un missile lanciato dalla portaerei Clemenceau.³⁹³ Le allusioni di Cossiga, che per anni negò di sapere chi fossero i responsabili dell'inabissamento del Dc-9, furono, tuttavia, accolte con sospetto dall'opinione pubblica. La dichiarazione fu percepita come una «falsa-verità»,³⁹⁴ anche in ragione della distanza temporale tra il momento della sciagura e quello in cui l'ex presidente della Repubblica decise di esternare quanto sapeva. Inoltre, le sue affermazioni su un presunto coinvolgimento della Francia furono lette come un tentativo di «tardivo

³⁹⁰ *Ivi*, p. 50.

³⁹¹ Suprema Corte di Cassazione, I sezione penale, *Sentenza III grado*, Roma, 10 gennaio 2007, pp. 4, 5. <https://www.stragi80.it/documenti/processo/cassazione/motivi.pdf>

³⁹² Camera dei deputati, Resoconto stenografico seduta n. 1, Roma, 29 aprile 2008, allegato B, *Atti di controllo*, p. 5.

https://documenti.camera.it/_dati/leg16/lavori/stenografici/sed001/bt01.htm

³⁹³ *L'ultima ipotesi sulla tragedia di Ustica: missile lanciato dalla portaerei Clemenceau*, in «Corriere della Sera», 26 ottobre 1986, p. 6.

³⁹⁴ Ranci *Ustica. Una ricostruzione storica* 2020, p. 197.

protagonismo»³⁹⁵ in una situazione nella quale egli poteva ancora esercitare una certa forma di potere. Le indagini, allora, si orientarono verso la Francia e tuttora sono in corso. Per quanto riguarda i processi civili, invece, il primo di questi si concluse presso la Corte d'Appello di Palermo il 15 aprile 2010. I ministeri della Difesa e dei Trasporti furono condannati a risarcire alcuni familiari delle vittime del disastro aereo. Nella sentenza emessa il 14 giugno, si legge una ricostruzione della vicenda del volo IH 870 che definisce «notorio»³⁹⁶ il fatto che ad abbattere il Dc-9 fu un missile nel contesto di un'azione che vide coinvolta la Nato, «come dimostrato dall'attività di copertura e depistaggio posta in essere da apparati dello Stato, nel corso dei tentativi di far luce nella vicenda».³⁹⁷ Sulla base di questa interpretazione dei fatti, considerata dalla Corte la più verosimile in quanto accertata dalla maggior parte dei collegi peritali,³⁹⁸ i ministeri avevano mancato i propri doveri in materia di vigilanza e prevenzione verso coloro che persero la vita a bordo del Dc-9. I giudici riconobbero che nello spazio aereo sopra il Tirreno, il 27 giugno, oltre al volo IH 870, «va aggiunta la presenza di un altro velivolo lungo la stessa aerovia assegnata al Dc-9 dell'Itavia». Un contesto di quel tipo, nel quale le autorità giudiziarie riportarono una serie di «tracce di velivoli non identificati», non poteva non essere ascrivibile ad uno scenario bellico. Le istituzioni imputate, secondo la Corte, avrebbero potuto evitare la strage nel momento in cui furono rilevati velivoli sconosciuti lungo la tratta dell'aereo Itavia, molto prima del lancio del missile, quindi, intraprendendo una moltitudine di azioni che avrebbero potuto salvaguardare l'incolumità dell'aeromobile civile, quali «l'intercettazione del velivolo ostile»³⁹⁹ o la modifica della rotta del Dc-9. I ministeri della Difesa e dei Trasporti furono quindi dichiarati colpevoli «dell'omissione delle attività imposte dalle norme di sorveglianza e di controllo».⁴⁰⁰

Lo scenario di guerra fu sostenuto anche dalla sentenza emessa il 10 settembre 2011 dal Tribunale di Palermo: la sera del 27 giugno, parallelamente al Dc-9, sopra il Tirreno volarono due caccia militari, ed un terzo nascosto nella scia del velivolo civile per non

³⁹⁵ *Ivi*, p. 198.

³⁹⁶ Corte di Appello di Palermo, I sezione civile, *Sentenza n. 788*, 14 giugno 2010, p. 9.
https://www.stragi80.it/documenti/civile/appello_pa_0610.pdf

³⁹⁷ *Ibidem*.

³⁹⁸ «Circa le due opzioni formulate per individuare le cause della caduta dell'aereo, e cioè l'abbattimento ad opera di un missile, o l'esplosione interna, la Corte ritiene accertata la prima, in adesione all'opinione di maggioranza contenuta nella perizia di settembre 1989», *Ivi*, p. 19.

³⁹⁹ *Ibidem*.

⁴⁰⁰ *Ivi*, p. 24.

essere rilevato dai radar. Secondo la Corte, il disastro aereo avvenne come «diretta conseguenza dell'esplosione di un missile lanciato dagli aerei inseguitori contro l'aereo nascosto, oppure di una quali collisione verificatasi tra l'aereo nascosto e il Dc-9».⁴⁰¹

Se nei processi penali la verosimiglianza non fu un elemento sufficiente per ritenere valida la tesi del missile, si può notare come per i giudici in sede civile i dati a disposizione furono giudicati adeguati a sostenere l'idea che il velivolo Itavia si trovò coinvolto in uno scenario bellico. Fu altresì riconosciuta la responsabilità al Ministero di via XX Settembre e a quello di piazzale Porta Pia di non aver garantito l'assenza di ostacoli al volo IH 870 e, in accordo alla sentenza dell'anno precedente, di non aver adottato alcun tipo di azione volta a prevenire la sciagura, nonostante sia «emersa la prova che quel giorno, nei cieli vi era una situazione particolare che imponeva l'adozione di speciali misure».⁴⁰² Fu riconosciuto ai familiari delle vittime un indennizzo di oltre 100 milioni di euro.

In sede civile, anche nei confronti dell'Itavia, si svolse un processo per valutare le responsabilità dei ministeri dei Trasporti e della Difesa. Aldo Davanzali, nel 2001, si presentò alla II sezione civile del Tribunale ordinario di Roma per chiedere il risarcimento allo Stato italiano e ai ministeri della Difesa e dei Trasporti «di tutti i danni patiti, [...] in conseguenza degli illeciti comportamenti tenuti dalle Amministrazioni convenute».⁴⁰³ Nel 2013 i giudici della Suprema Corte ritennero «non più suscettibile di essere rimesso in discussione»⁴⁰⁴ il fatto che durante i decenni di inchiesta sul “caso Ustica” furono operati depistaggi ai danni dell'accertamento delle cause responsabili della sciagura aerea e della compagnia aerea Itavia. Nella sentenza del 6 dicembre 2018 presso la Corte d'appello di Roma, fu affermato che il disastro aereo costò la chiusura dell'azienda diretta da Davanzali, deceduto nel 2005.⁴⁰⁵ L'avvocato Aldo D'Andria, difensore della famiglia Davanzali, nel 2013 affermò che le attività di depistaggio compiute dalle istituzioni

⁴⁰¹ III sezione civile, Tribunale di Palermo, Pr. N. 10354/2007, 10 settembre 2011, p. 52.

<https://www.stragi80.it/documenti/civile/palermo11.pdf>

⁴⁰² *Ivi*, p. 53.

⁴⁰³ II sezione, Tribunale Ordinario di Roma, *Sentenza 1887/2004*, 16 gennaio 2004, p. 3.

https://www.stragi80.it/documenti/civile/itavia/Itavia_eredi_2004.pdf

⁴⁰⁴ III sezione, Corte Suprema di Cassazione, *Sentenza n. 23933/2013*, Roma, 22 ottobre 2013, p. 10.

⁴⁰⁵ Nella sentenza del 22 aprile 2020 si riporta quando fu rilevato dalla Corte il 6 dicembre 2018: «La sciagura aerea era stata anche la “causa scatenante” della crisi economica e finanziaria dell'Itavia, con danni ricollegabili alla perdita del traffico aereo, al costo di noleggio di altro aeromobile armato, al fermo imposto dal Registro Aeronautico italiano alla flotta per l'effettuazione di ispezioni straordinarie, alla mancata effettuazione o cessione a terzi di voli e/o contratti charter, al deterioramento dell'immagine commerciale», in III sezione, Corte d'Appello di Roma, *Sentenza n. 2013/2020*, 22 aprile 2020, p. 2.

militari comportarono, in prima battuta, l'accreditarsi della tesi del cedimento strutturale, causando «il crollo di un'azienda e la tragedia di un uomo che era stato un pioniere nel suo settore e si ritrovò a morire povero e con quel dramma sulle spalle». ⁴⁰⁶ Acclarato l'errore ad imputare ad un cedimento strutturale la caduta del Dc-9, la Corte Suprema di Cassazione decretò che i ministeri avrebbero dovuto risarcire i liquidatori della Società Itavia e le eredi della compagnia aerea, le figlie del patron Luisa e Tiziana Davanzali, per una somma di 330 milioni di euro. Per Daria Bonfietti la sentenza in sede civile fu un grande risultato. La presidente dell'Associazione Parenti Vittime di Ustica commentò al «Corriere della Sera» la vicenda giudiziaria dichiarando che «i buoni [...] sono riusciti ad arrivare alla verità». ⁴⁰⁷

A 40 anni dall'inabissamento del Dc-9, emerse una «contraddizione» ⁴⁰⁸ in merito a quanto si concluse sul «caso Ustica» tra la sede penale e quella civile. Secondo la prima, non è stato possibile giungere ad accertare la causa del disastro aereo per mancanza di prove, mentre, per la seconda, la Corte Suprema di Cassazione, fu reputata «congruamente motivata la tesi del missile» ⁴⁰⁹. Dunque, per lo stesso caso, il tribunale penale e quello civile emisero sentenze diametralmente opposte circa cause e responsabilità.

Ad oggi non si è arrivati ad una conclusione certa e dimostrata sul motivo per cui il Dc-9 cadde nelle acque attorno all'isola di Ustica. Vi sono ancora degli elementi mancanti che non permettono alle autorità giudiziarie di pronunciarsi in merito all'accaduto. Se davvero si è trattato di un missile e di quale nazionalità, sono dubbi che restano tuttora da chiarire. Come affermò Priore nella sentenza al termine dell'istruttoria:

Si stima che ci si sia trovati innanzi a qualcosa che è sfuggito e ancora oggi sfugge al controllo istituzionale ed alle garanzie poste dall'ordinamento. Ci si trova in presenza di una forma alquanto anomala di opposizione del segreto di Stato che viene opposto [...] attraverso la «scomparsa», in altre parole l'occultamento e la negazione dell'esistenza stessa del segreto. Non si è fatto altro che rendere segreto il segreto stesso, impedendo in questo modo che lo stesso potesse essere soggetto al controllo politico istituzionale previsto dalla normativa. Da un punto di vista formale il segreto non esiste; nella sostanza

⁴⁰⁶ *La Cassazione su Ustica: «Depistaggio certo, fu un missile ignoto»*, in «Corriere della Sera», 23 ottobre 2013, p. 21.

⁴⁰⁷ Il 22 ottobre 2013 Daria Bonfietti fu intervistata dal Corriere della Sera. L'audio del colloquio è riportato al sito web

<https://video.corriere.it/ustica-bonfietti-hanno-vinto-buoni/bc31cc38-3b2e-11e3-95f2-9a7a296f615f>

⁴⁰⁸ Così definita da Carlo Giovanardi in *La Cassazione su Ustica: «Depistaggio certo, fu un missile ignoto»*, in «Corriere della Sera», 23 ottobre 2013, p. 21.

⁴⁰⁹ III sezione, Corte Suprema di Cassazione, *Sentenza n. 1871/2013*, Roma, 28 gennaio 2013, p. 4.

invece esiste ed è stato opposto nei fatti ostacolando ed impedendo di accertare gli eventi e le responsabilità.⁴¹⁰

Per Cora Ranci, è sbagliato parlare del caso di Ustica come di un “mistero”, in quanto si rischia di non porre la giusta attenzione sulla dimensione segreta della vicenda, emersa progressivamente nei decenni e che non è il risultato di una casualità, ma «un esito voluto per una vera e propria decisione, orientata in funzione di precisi interessi e da una certa visione del mondo».⁴¹¹ Nonostante le lacune e gli interrogativi che ancor’oggi caratterizzano la vicenda, di quanto accadde il 27 giugno 1980 resta una pluralità di memorie. Se a pochi anni dall’incidente, la giustizia non si mosse per restituire una spiegazione dei fatti, con il Dc-9 ancora a 3500 metri di profondità, solo grazie all’intervento di attori nella scena nazionale, quali i membri del Comitato per la Verità su Ustica e l’Associazione dei Parenti delle Vittime, oltre ad importanti giornalisti e autorità politiche, fu possibile riaprire il caso. Grazie al loro impegno, le indagini poterono proseguire, portando all’attenzione dell’opinione pubblica una questione che non riguardava più solo il dolore di chi perse un familiare nella sciagura, ma, come affermò la Bonfietti, nel 1989, essa doveva interessare «l’intera collettività nazionale rispetto ad alcuni elementari valori di sicurezza e lealtà democratica».⁴¹²

⁴¹⁰ *Sentenza–ordinanza Priore*, p. 4857.

⁴¹¹ Ranci *Ustica. Una ricostruzione storica* 2020, p. 207.

⁴¹² *Ustica, atto d’accusa dei familiari*, in «Corriere della Sera», 24 ottobre 1989, p. 13.

TERZO CAPITOLO

3. Le memorie, interpretazioni e riflessioni sull'accaduto

3.1. Le associazioni

I decenni di interrogativi, sospetti e ipotesi restituirono una molteplicità di memorie e di versioni sull'accaduto e protagonisti del processo di elaborazione del ricordo del disastro aereo furono certamente i cittadini, ossia i civili, riuniti in associazioni diverse per idee e scopi.

A sei anni dal disastro aereo, le indagini si trovarono in una situazione di grave stallo. Nessun nuovo elemento stava emergendo e con il relitto del Dc-9 ancora inabissato nei fondali del Tirreno, non si prospettava la breve risoluzione del “caso Ustica”. Nel marzo 1986, il presidente della Commissione Luzzatti ne annunciò lo scioglimento «per mancanza di ulteriori elementi conoscitivi».⁴¹³ Per i familiari delle vittime si prefigurò il rischio che il caso finisse nell'oblio. Daria Bonfietti – che, come già ricordato, nel disastro aveva perso un fratello -, assieme al suo legale Romeo Ferrucci, decise di contattare una serie di esponenti dell'ambiente politico e culturale italiano, noti per il loro interesse in materia di diritti civili, affinché sollecitassero il governo a riprendere le indagini su quanto accadde al volo IH 870. Nacque, così, il Comitato per la Verità su Ustica che, attraverso un appello al Quirinale, chiese una nuova attenzione da parte delle istituzioni politiche:

Qualsiasi dubbio, anche minimo, sull'eventualità di un'azione militare lesiva di vite umane e di interessi pubblici primari deve essere affrontato nella sola sede competente, che è precisamente la sede governativa, cioè quella in cui si concentrano, per dettato costituzionale, le competenze e le responsabilità istituzionali che vengono chiamate in causa in casi del genere.⁴¹⁴

Il Comitato si fece rappresentante delle istanze dei familiari delle vittime e riuscì ad attirare l'attenzione delle istituzioni sulla vicenda. Esso permise di creare una rete tra i cittadini interessati allo svolgimento delle indagini. Vi aderirono, oltre ai familiari di chi

⁴¹³ Commissione Stragi, *Resoconto stenografico 58° seduta*, Roma, 18 luglio 1990, p. 122.

http://legislature.camera.it/_dati/leg10/lavori/stencomm/c0009/Leg/Serie130/1990/0718/stenografico.pdf

⁴¹⁴ Il testo dell'appello fu pubblicato su *Appello a Cossiga*, in «L'Unità», 29 giugno 1986, p. 5.

però nell'incidente, numerosi enti come, ad esempio, quelli sindacali⁴¹⁵ e amministrativi, tra cui il Consiglio provinciale di Bologna. Come abbiamo visto nel capitolo precedente, la svolta rappresentata dall'iniziativa presa dal Comitato ottenne un importante risultato: la ripresa dell'inchiesta e la volontà, da parte del governo, di intraprendere le operazioni di recupero del relitto.

Il successo ottenuto spinse i familiari delle vittime a volersi unire in una propria associazione il 22 febbraio 1988. La maggior parte di coloro che persero una persona cara la sera del 27 giugno 1980 si incontrarono in un primo convegno nel maggio successivo a Bologna. Il ritardo con cui nacque l'Associazione, a otto anni dal disastro aereo, si spiega, principalmente, con la difficoltà ad elaborare il lutto da parte dei parenti. Daria Bonfietti, intervistata dalla sociologa Gabriella Turnaturi, spiegò:

I primi anni sono stati terribili, non riuscivo neanche a parlare della morte di mio fratello, poi l'accettazione non mi è bastata più, mi è divenuta intollerabile. Io e mia cognata sentivamo che il nostro silenzio poteva essere vissuto come complicità con coloro che avevano interesse a mantenere il segreto su questa vicenda.⁴¹⁶

La creazione dell'Associazione è significativa del mutato contesto nel quale si trovò inserito il "caso Ustica". Se in una prima battuta, esso poteva essere interpretato come un incidente aereo causato da un cedimento strutturale, nel 1988 una tale spiegazione dei fatti non poteva più essere sostenuta. Nel ricordare il fratello, ad undici anni dalla sua scomparsa, la Bonfietti scrisse:

È affiorato lentamente in me il bisogno di capire le cause di quella morte. Erano passati 5 o 6 anni dalla tragedia e ho cominciato a rendermi conto che l'assenza di spiegazioni e di verità attorno alle cause del disastro non erano un dato ineluttabile, ma era solo il risultato di una situazione che si era venuta a creare in quegli anni; mi appariva sempre più chiaro che coloro che lottavano contro la verità esistevano, erano esistiti fin dagli istanti successivi al disastro e operavano a vari livelli, nelle nostre istituzioni democratiche, per tenere lontana, consapevolmente, la verità».⁴¹⁷

Fu proprio la sorella di Alberto Bonfietti a presiedere l'Associazione. Il suo impegno, maturato durante gli anni di attivismo nel movimento studentesco, fu dedicato nel corso

⁴¹⁵ Vi parteciparono la Confederazione generale italiana del lavoro (Cgil), la Confederazione italiana sindacati dei lavoratori (Cisl), l'Unione italiana del lavoro (Uil) e le Associazioni cristiane lavoratori italiani (Acli).

⁴¹⁶ Gabriella Turnaturi, *Associati per amore. L'etica degli affetti e delle relazioni quotidiane*, Feltrinelli, Milano, 1991, p. 28.

⁴¹⁷ Bonfietti Daria, *Non è facile scrivere di questa tragedia*, in Cardini Flaminia, *Ustica: la via dell'ombra*, Sapere 2000, Roma, 1990, p. 161.

dei decenni a mantenere viva l'attenzione sul caso e sui presunti depistaggi che ne stavano alla base. Il ruolo dell'Associazione, all'interno del "caso Ustica", rappresentò un elemento fondamentale per diffondere l'idea nell'opinione pubblica che la necessità di accertare quanto accadde al velivolo Itavia non doveva essere prerogativa esclusiva di chi nella vicenda perse un proprio caro, ma riguardava un «dolore civile»,⁴¹⁸ arrecato all'intera popolazione italiana.⁴¹⁹ Secondo la Bonfietti, infatti, la vicenda ha mostrato «l'incapacità delle istituzioni di rappresentare il Paese e di controllare gli apparati dello Stato».⁴²⁰

La memoria del disastro aereo, per l'ex senatrice, che partecipò anche alla Commissione Stragi, fu sempre strettamente legata ad un più ampio concetto di democrazia. Bonfietti, a dieci anni dalla morte del fratello, accusò le istituzioni di non essersi ancora attivate con concretamente «affinché la verità venisse accertata [...] neppure dopo il deposito della perizia giudiziaria, quando cioè la certezza che un'azione di guerra era avvenuta nei nostri cieli, le istituzioni si sono mosse adeguatamente».⁴²¹

Cora Ranci afferma che la rete creatasi tra i parenti ha contribuito al diffondersi nell'opinione pubblica di un'interpretazione della vicenda del volo IH 870 secondo il «paradigma delle stragi di Stato».⁴²² La questione più importante, secondo tale modello, riguardava la responsabilità delle autorità politiche nella morte degli 81 cittadini italiani, soprassedendo sulla dimensione internazionale che assunse il caso, con il presunto coinvolgimento della Nato nel disastro aereo. L'appello della Bonfietti ad un maggiore impegno da parte di tutte le istituzioni politiche ad accertare il motivo per cui il Dc-9 non arrivò mai a destinazione, incontrò, infatti, il favore anche di altre associazioni che raggruppavano i parenti delle vittime di numerose stragi italiane che caratterizzarono la

⁴¹⁸ Espressione utilizzata nel titolo stesso della pubblicazione a cura dell'Associazione parenti delle vittime della strage di Ustica, *Il dolore civile. La società dei cittadini dalla solidarietà all'autorganizzazione*, Guerini e Associati, Milano, 1993.

⁴¹⁹ Francesco Bonifacio ha scritto: «Sappiamo tutti che nel Paese cresce l'attesa intorno alla tragedia di Ustica (che non fu solo tragedia di 81 famiglie, che non fu solo tragedia di un'impresa aviatoria, ma fu tragedia dell'intera collettività). Sappiamo tutti che i cittadini hanno diritto (confermo: diritto) a conoscere quel che accadde otto anni orsono. Sapranno le istituzioni rispondere a quell'attesa? Sapranno le istituzioni adempiere ai doveri corrispondenti a quel diritto? Nella risposta è, senza dubbio, la risposta a domande più grandi di quella relativa allo spaventoso episodio; è la risposta alla trasparenza del regime democratico» nell'articolo *La democrazia è trasparenza*, in «Corriere della Sera», 25 giugno 1988, p. 1.

⁴²⁰ *Ivi*, p. 16.

⁴²¹ Bonfietti *Non è facile scrivere di questa tragedia*, in Cardini *Ustica: la via dell'ombra* 1990, p. 165.

⁴²² Ranci *Ustica. Una ricostruzione storica* 2020, p. 158.

Prima Repubblica. Ne fu un esempio la collaborazione con i familiari di chi perì nella strage di piazza Fontana, di piazza della Loggia, dell'Italicus o della stazione di Bologna. Pur distinguendosi dalle altre stragi, perché non vi sono le prove a favore di un attentato terroristico, la vicenda di Ustica condivise, con le altre sciagure che avvennero in Italia tra il 1969 e il 1980, un certo atteggiamento di sospetto da parte dei cittadini nei confronti delle istituzioni politiche. Il sodalizio fu costituito da quel sentimento di amarezza verso lo Stato, accusato di non mostrare un reale coinvolgimento nella ricerca dei responsabili che provocarono la morte di una grave moltitudine di cittadini italiani.⁴²³ Emblematico di questa unione motivata da un interesse comune democratico, fu la presenza di Daria Bonfietti e degli altri presidenti delle associazioni suddette alla manifestazione per il ventesimo anniversario della strage di Piazza Fontana. Ranci ritiene che il ricorso dell'associazione a tale paradigma fu un successo «comunicativo ma anche politico»⁴²⁴ in quanto permise di catturare l'attenzione dell'opinione pubblica e di non far dimenticare la sciagura, altrettanto drammatica quanto le stragi di matrice terroristica.

L'impegno dei parenti si concretizzò nella creazione, a Bologna, del Museo per la Memoria di Ustica, grazie al sostegno del Comune, della Regione Emilia-Romagna e dei ministeri della Giustizia e dei Beni per le Attività Culturali.⁴²⁵ Per la Bonfietti «il Museo è il luogo dove idealmente e materialmente la memoria incontra la cultura del paese».⁴²⁶ Da materiale probatorio, i rottami ripescati dal Tirreno divennero parte del patrimonio culturale italiano. Fino al 2006, il relitto rimase confinato all'interno dell'hangar militare di Pratica di Mare. Dal 25 giugno di quell'anno, attraverso «una sorta di corteo funebre di trasporti eccezionali che portava il corpo dell'aereo diviso in parti»,⁴²⁷ il Dc-9 fu trasferito nella città felsinea. L'artista francese Christian Boltanski fu coinvolto nell'allestimento del memoriale. Egli decise di inserire i rottami del velivolo in un vaso all'interno di un ex deposito di tram, circondato da 81 specchi neri e 81 lampadine, come il numero di coloro che persero la vita il 27 giugno 1980. Nella volontà dell'artista, l'opera non doveva limitarsi a far ricordare le vittime del volo IH870, egli affermò che il museo

⁴²³ Ranci *Ustica. Una ricostruzione storica* 2020, p. 156.

⁴²⁴ *Ivi*, p. 158.

⁴²⁵ Le informazioni sul museo sono disponibili sul sito:

<https://www.museomemoriaustica.it/il-museo/#top>

⁴²⁶ *Ustica e Bologna, l'abbraccio che lenisce ferite profonde*, in «Il Messaggero», 31 luglio 2020, p. 14.

⁴²⁷ Pirazzoli Elena, (4/2010), «Rivista trimestrale di cultura e di politica», Bologna: Il Mulino, p. 706.

sarebbe dovuto diventare «un luogo di ricerca, o tra dieci anni nessuno ricorderà più la tragedia del Dc9».⁴²⁸ L'allestimento di Boltanski non va interpretato solo come mezzo per informare, ma anche per suscitare un'«emozione partecipata, mediata dall'arte».⁴²⁹ Il Museo, dunque, come altri «memorial museums»,⁴³⁰ è nato dall'iniziativa privata di un gruppo di cittadini, per ricordare le vittime delle quali si sottolinea la tragica sorte; nello specifico caso di Ustica, si pone come luogo nel quale si evoca l'emozione della perdita delle vite di coloro che erano a bordo del Dc-9. Secondo Elena Pirazzoli, «l'impossibilità reale, a oggi, di una verità storica completa e condivisa»⁴³¹ ha comportato la presenza, tuttora, di interrogativi sulla vicenda e il ruolo assunto dal museo riguarda proprio «il tentativo di tenere viva la drammatica importanza»⁴³² di non dimenticare che, ancora, vi restano numerosi dubbi sul caso. Per Alessandrini, il museo, oltre ad esprimere il valore culturale della memoria di chi perì il 27 giugno 1980, si è caratterizzato per la sua funzione sociale di raccontare ai cittadini una vicenda che ha messo in evidenza lo «stato di salute della democrazia italiana e la qualità delle sue relazioni internazionali»,⁴³³ secondo l'interpretazione dei fatti sostenuta dall'Associazione dei parenti delle vittime. Per Alessandrini, la vicenda del volo IH 870 è «una ferita per la nazione, intesa come perimetro di un patto democratico che è stato unilateralmente tradito»⁴³⁴ e come tale, necessita di essere sanata.

Una terza associazione, di orientamento sensibilmente differente rispetto alle due già citate, è quella “per la verità su Ustica”, presieduta da Giuliana Cavazza, figlia di una delle vittime. Il sodalizio si trovò spesso a mettere in discussione il ruolo della Bonfietti quale portavoce di tutti i familiari e l'idea che non vi fosse altra possibilità che un missile ad aver abbattuto il Dc-9. Nonostante gli appelli alle istituzioni, quest'associazione non ricevette mai l'attenzione che fu, invece, dedicata a quella presieduta dalla ex senatrice DS. Il giornalista Leonardo Tricarico ha scritto:

⁴²⁸ “Il Dc-9 avrà la voce di ognuno di noi”, in «La Repubblica», 9 maggio 2007, p. 16.

⁴²⁹ Ridolfi Maurizio, *Le tragedie della Repubblica e il senso dello “Stato-comunità”*, in Alessandrini *Ustica e gli anni Ottanta* 2023, p. 166.

⁴³⁰ Pirazzoli Elena, In attesa della storia: il Museo per la memoria di Ustica a Bologna, “Italia Contemporanea”, n. 1 a. 289, 2019, p. 131.

⁴³¹ Pirazzoli *Bologna, estate 1980* (2010), p. 709.

⁴³² *Ibidem*.

⁴³³ Alessandrini *1980: l'anno di Ustica* 2020, p. 2.

⁴³⁴ *Ivi*, p. 11.

Tra i familiari delle vittime ci sono figli e figliastri, per alcuni si srotolano tappeti rossi ovunque, fin nei palazzi delle massime istituzioni e in tutte le redazioni di testate giornalistiche e televisive; per altri, come Giuliana Cavazza, che in quella tragedia ha perso la madre, neppure un cenno di risposta.⁴³⁵

Numerose furono, infatti, le presenze della Bonfietti durante le trasmissioni televisive dedicate al “caso Ustica”, come, ad esempio, *Telefono Giallo*. Ad ogni anniversario, la testimonianza e l’appello dell’ex senatrice alle istituzioni fu trasmesso dagli organi di stampa. Una tale attenzione all’associazione della Bonfietti è motivata anche dalla comune opinione che giornalisti e “Parenti delle vittime della Strage di Ustica” si fecero sull’accaduto poiché entrambi si reputarono forti sostenitori del cosiddetto “partito del missile”, a differenza, invece, della posizione presa da Giuliana Cavazza che mantenne un certo riserbo nell’avanzare ipotesi sulla dinamica dei fatti. Lo stretto legame tra le posizioni assunte dall’associazione dei parenti delle vittime e gli organi di stampa fu sottolineato da Bonfietti che, nel 1990, scrisse:

«Anche la stampa, la televisione, i mass-media in genere hanno fin da subito contribuito a far sì che su questa vicenda non cadesse il silenzio più assoluto e hanno altresì sempre dato voce alla nostra battaglia, fungendo da cassa di risonanza insostituibile in un sistema democratico».⁴³⁶

All’edificazione di una memoria collettiva sulla vicenda, giocarono un ruolo notevole proprio i mezzi di comunicazione di massa attraverso numerose inchieste nei quotidiani più popolari, trasmissioni televisive, pubblicazioni e opere cinematografiche. Il loro lavoro fu di grande supporto alla «battaglia»⁴³⁷ di cui la Bonfietti si fece portavoce.

3.2. I mass media

Per Rosario Priore, la vicenda del 27 giugno 1980 «si differenzia da altre simili, perché ha dato origine a tante opere d’arte e di valore».⁴³⁸ Nonostante sul “caso Ustica”, dal punto di vista giudiziario, non si possa ancora oggi stabilire con certezza il motivo per cui cadde il velivolo Itavia, i mass media rivestirono un ruolo fondamentale nella diffusione tra l’opinione pubblica del “giallo” del volo IH 870. Più di 50 progetti mediatici furono realizzati sul tema. Ma, per un maggior coinvolgimento dei mezzi di comunicazione di massa nel “caso Ustica” si sarebbe dovuto attendere il sesto anniversario.

⁴³⁵ Alegi, Tricarico *Ustica, un’ingiustizia civile* 2021, p. 48.

⁴³⁶ Bonfietti *Non è facile scrivere di questa tragedia*, in Cardini *Ustica: la via dell’ombra* 1990, p. 166.

⁴³⁷ *Ibidem*.

⁴³⁸ Valenti Cristina, *Ustica e le arti*, Titivillus, Corazzano, 2007, p. 9.

L'attenzione da parte dei giornalisti sulla vicenda nei primi mesi seguiti all'accaduto, in realtà, fu piuttosto alta ma diminuì progressivamente man mano che le indagini non portavano ad alcuno sviluppo. Fu solo dal 1986-87, in concomitanza alle operazioni di recupero del relitto, che la stampa tornò a concentrarsi sulla vicenda. I mass media rivestirono un ruolo fondamentale nella trasmissione delle informazioni sul disastro aereo e sulle sue indagini all'opinione pubblica, tanto da influire direttamente sugli sviluppi della vicenda nei decenni d'inchiesta politica e giudiziaria.

Gli interrogativi sul "caso Ustica" furono riportati dagli organi di stampa sin a poche ore dal disastro aereo. Già il 29 giugno 1980, sul «Corriere della Sera» si avanzarono le prime ipotesi sul «tragico giallo dell'aereo»: ⁴³⁹ l'esplosione, lo scoppio di una bomba a bordo, l'impatto con un velivolo militare e il cedimento strutturale. Su «La Repubblica», in prima pagina il titolo dell'articolo sull'accaduto recitò: «L'aereo Itavia è esploso in aria, mistero sulle cause del disastro». ⁴⁴⁰

Seppur nel 1980 la tesi che prese piede più rapidamente fu quella del cedimento strutturale, un'inchiesta giornalistica del quotidiano comunista «L'Unità», si occupò della possibilità che il Dc-9 cadde a causa dell'impatto con un jet militare. ⁴⁴¹ Vincenzo Vasile riportò la notizia del ritrovamento di un salvagente americano, di un paio di bretelle e della scomparsa di una parte di fusoliera ripescata proprio il giorno prima tra Ponza e Ustica. ⁴⁴² Quando a dicembre la Commissione Luzzatti espose il proprio parere sulla causa della caduta del velivolo Itavia, ossia l'impatto con un missile, per l'organo del PCI la sciagura «si tinge di tinte sempre più "gialle" e drammatiche». ⁴⁴³ A sostegno di tale ipotesi, Bruno Miserendino riportò la notizia che «ci sono tracce, sui rilevatori radar, esaminati dai periti, di un oggetto non identificato in prossimità del Dc-9 poco prima del disastro». ⁴⁴⁴ Nell'inchiesta del quotidiano comunista, emerse quel sentimento di anti-americanismo che condannava la militarizzazione del Mediterraneo e disapprovava l'installazione di euromissili in Sicilia. La presenza di esercitazioni nel Tirreno meridionale

⁴³⁹ *Il tragico «giallo» dell'aereo*, in «Corriere della Sera», 29 giugno 1980, p. 2.

⁴⁴⁰ *L'aereo Itavia è esploso in aria, mistero sulle cause del disastro*, in «La Repubblica», 29 giugno 1980, p. 1.

⁴⁴¹ *Sono molte le prove: caccia Usa ha speronato il DC-9 dell'Itavia?*, in «L'Unità», 5 luglio 1980, p. 1.

⁴⁴² *C'è anche un pezzo di fusoliera di un jet militare USA, ma non se ne sa più nulla*, in «L'Unità», 6 luglio 1980, p. 5.

⁴⁴³ *Colpito in volo da un missile? Forniremo le prove, dice l'Itavia*, in «L'Unità», 18 dicembre 1980, p. 1.

⁴⁴⁴ *L'Itavia conferma: era un missile. Si riparla di esercitazioni Nato*, in «L'Unità», 19 dicembre 1980, p. 5.

era una realtà durante gli anni della guerra fredda e secondo «L'Unità», rappresentava un rischio per la sicurezza dei voli civili italiani.⁴⁴⁵ Nel corso degli anni, l'inchiesta condotta dal quotidiano fece emergere nell'opinione pubblica la percezione che vi fosse un certo traffico di velivoli militari stranieri nei cieli italiani e che i radar di difesa non fossero in grado di rintracciarli, comportando una lunga serie di carenze in materia di sicurezza dello spazio aereo.

Andrea Purgatori si occupò di seguire le indagini sul “caso Ustica” per il «Corriere della Sera». Il suo lavoro, cominciato sin dal giorno dopo l'accaduto, si caratterizzò sempre per la volontà di ricostruire la vicenda senza farsi influenzare da scopi politici. Per Massimo Veneziani, il cronista romano fu il primo, tra i suoi colleghi, «a fare un'inchiesta uscendo dall'orbita della militanza», occupandosi dell'argomento «come un giornalista che interviene su un fatto, indipendentemente dalla sua collocazione politica».⁴⁴⁶ Merito di Purgatori fu la diffusione della notizia della mancanza nella registrazione dei nastri radar di Marsala degli otto minuti seguenti al momento del disastro aereo. In occasione del primo anniversario dal disastro aereo, il giornalista, infatti, fece sapere che:

Il vero problema di fronte al quale nemmeno il sostituto procuratore della Repubblica Santacroce ha potuto nulla è il buco di otto minuti nelle registrazioni radar, dopo la scomparsa del Dc-9.⁴⁴⁷

Nel 1985, il giornalista romano definì la vicenda «il disastro più inquietante e misterioso nella storia dell'aviazione civile italiana».⁴⁴⁸ Dopo gli anni di stallo delle indagini, che ebbero come diretta conseguenza una riduzione netta dell'attenzione mediatica sul “caso Ustica, dal 1986 il caso fu attraversato da un momento di svolta. L'intervento del Comitato per la Verità su Ustica, che invitava il governo a prendere l'iniziativa affinché riprendessero le indagini, fu pubblicato sul «Corriere della Sera» il 13 agosto 1986. A sei anni dal disastro aereo, la stampa tornò ad occuparsi del volo IH 870, proponendo una serie di interrogativi all'opinione pubblica che fino a quel momento non erano stati mai affrontati nel dibattito pubblico:

⁴⁴⁵ *La Sicilia una base strategica per le forze della NATO?*, in «L'Unità», 19 aprile 1981, p. 19.

⁴⁴⁶ Massimo Veneziani, *Controinformazione. Stampa alternativa e giornalismo d'inchiesta dagli anni Sessanta a oggi*, Castelvecchi, Roma, 2006, p. 125.

⁴⁴⁷ *Un oggetto misterioso incrociò in volo il DC9 dell'Itavia precipitato a Ustica*, in «Corriere della Sera», 27 giugno 1981, p. 6.

⁴⁴⁸ *Dc-9 Itavia, annunciata una diffida al governo*, in «Corriere della Sera», 28 giugno 1985, p. 5.

I nastri cancellati della Difesa aerea territoriale, la palese contraddittorietà di alcuni orari (quello dell'allarme, ad esempio), il primo rapporto dei servizi segreti che riduceva a chiacchiere le ipotesi di abbattimento del Dc-9, la presenza nel Tirreno di unità di combattimento aeronavali di Paesi alleati ma non integrati nel sistema dell'Alleanza atlantica e soprattutto le tracce di un altro aereo proprio accanto al bireattore nel momento dell'esplosione, sono capitoli ancora da definire a livello di responsabilità tecnica e politica».⁴⁴⁹

Dalla seconda metà degli anni Ottanta, il giornalismo d'inchiesta in Italia fu caratterizzato da una fase di grande sviluppo che permise alla stampa di giocare un ruolo preponderante all'interno delle dinamiche politiche del Paese. Per quanto riguarda il "caso Ustica", fiorirono, proprio dal 1986, inchieste giornalistiche e trasmissioni televisive ad esso dedicate. Ne fu un esempio la puntata di *Telefono Giallo* condotta da Corrado Augias del 6 maggio 1988. Al di là della credibilità dell'anonimo che telefonò al programma, l'episodio contribuì a diffondere nell'opinione pubblica un atteggiamento di critica nei confronti del governo e delle sue istituzioni. Secondo Cora Ranci, da quel momento l'attenzione dei media al disastro aereo si caratterizzò per interventi volti a gettare l'ombra dello «scandalo»⁴⁵⁰ sulla vicenda. *Telefono Giallo* fu in grado di cogliere, oltre all'attenzione di coloro che seguirono da casa la trasmissione, anche l'interesse da parte di alcuni esponenti politici. In particolare, il 17 maggio 1988 la Commissione Stragi cominciò ad occuparsi di quanto accadde al velivolo Itavia. La crescente politicizzazione del "caso Ustica" fu dimostrata dal fatto che all'ottavo anniversario della morte degli 81 a bordo del Dc-9, il presidente della Repubblica Cossiga decise di invitare al Quirinale il Comitato presieduto da Bonifacio.

L'ipotesi del missile, fortemente sostenuta dagli organi di stampa, fu confermata dalle conclusioni cui giunse il collegio peritale presieduto da Massimo Blasi nel marzo 1989. Su «La Repubblica», Enzo Forcella ritenne che, nonostante i tentativi di depistaggio operati dall'Aeronautica a danno degli inquirenti, grazie «all'insistenza dei familiari delle vittime, al rigore della magistratura, alle inchieste dei giornali»⁴⁵¹ le indagini poterono proseguire. Su «La Stampa», Ruggero Conteduca scrisse che gli organismi militari avevano eretto un «muro»⁴⁵² contro i periti, omettendo informazioni fondamentali per la

⁴⁴⁹ *Ustica, ora indaga anche il governo*, in «Corriere della Sera», 7 settembre 1986, p. 1.

⁴⁵⁰ Cora Ranci, *Le grandi inchieste giornalistiche sulla tragedia di Ustica e il "paradigma delle stragi"*, in Alessandrini *Ustica e gli anni Ottanta* 2023, p. 79.

⁴⁵¹ *Adesso l'Aeronautica spieghi i suoi silenzi*, in «La Repubblica», 18 marzo 1989, p. 1.

⁴⁵² *Il missile di un caccia abbatté il Dc - 9*, in «La Stampa», 18 marzo 1989, p. 1.

ricerca della causa dell'inabissamento del velivolo Itavia. L'accusa di una condotta omissiva dell'arma azzurra, diffusa nei quotidiani e in televisione, contribuì al clima di sospetto nei confronti delle istituzioni militari. Antonio Padellaro, il 19 marzo 1989, scrisse sul «Corriera della Sera»: «il giallo di Ustica è risolto per metà ma la fiducia del Paese nell'istituzione richiede ben altro che una verità parziale». ⁴⁵³ Il giornalista sottolineò il ruolo della stampa nell'indagine, fondamentale «ad evitare che su tutto si posasse la coltre dell'oblio». ⁴⁵⁴

Ranci sottolineò come, tra gli anni Ottanta e Novanta, non mancarono, comunque, articoli di disinformazione sull'accaduto, un fenomeno tipico del giornalismo scandalistico che nel paradigma ricorrente delle “stragi di stato” vide la sua più ampia rappresentazione. ⁴⁵⁵ Molti giornalisti, infatti, lungo i decenni di cronaca sul Dc-9, decisero di focalizzarsi sulla dimensione del segreto e sulle omissioni operate dalle istituzioni, dando vita ad un «processo della piazza» ⁴⁵⁶ che condannava politica e ambiente militare nel mancato accertamento delle cause del disastro aereo. Secondo tale modello, da Piazza Fontana a Ustica, si attribuiva al potere politico una grave responsabilità nell'impedimento agli inquirenti di individuare i colpevoli della morte di una moltitudine di cittadini italiani. Gli organi di stampa contribuirono a diffondere nell'opinione pubblica quell'immagine di mistero che ancor'oggi caratterizza la vicenda. L'ipotesi di un coinvolgimento della loggia P2, ⁴⁵⁷ espressioni come «giallo di Ustica», ⁴⁵⁸ «il Dc-9 dei misteri», ⁴⁵⁹ il largo uso di «strage» o di «sciagura» in molte testate non fecero altro che accentuare la dimensione enigmatica e drammatica di un caso su cui tuttora le autorità giudiziarie dibattono. In un clima di crisi politica, quale quello a cavallo tra gli anni Ottanta e Novanta, l'opinione pubblica era particolarmente sensibile agli attacchi al governo e alle sue istituzioni. Sono anni di trasformazione geopolitica nei quali si vide la fine della guerra fredda e «il crollo dei tre pilastri che avevano dato origine alla Repubblica», ⁴⁶⁰ ossia la Democrazia

⁴⁵³ *Ustica, dopo i furori la verità*, in «Corriere della Sera», 19 marzo 1989, p. 1.

⁴⁵⁴ *Ibidem*.

⁴⁵⁵ Cora Ranci, *Le grandi inchieste giornalistiche sulla tragedia di Ustica e il “paradigma delle stragi”*, in Alessandrini *Ustica e gli anni Ottanta* 2023, p. 83.

⁴⁵⁶ Bordoni *Ustica, il relitto parla* 2022, p. 55.

⁴⁵⁷ *L'ombra della P2 sulla strage di Ustica*, in «La Stampa», 22 novembre 1989, p. 2.

⁴⁵⁸ *Giallo di Ustica: un missile o una bomba*, in «Corriere della Sera», 23 maggio 1989, p. 15.

⁴⁵⁹ *A Montecitorio il Dc-9 dei misteri*, in «Corriere della Sera», 30 settembre 1986, p. 2.

⁴⁶⁰ Benadusi Lorenzo, *Oltre il Paradigma della Crisi: Per una Diversa Lettura degli Anni Ottanta*, in *Ventesimo Secolo*, vol. 15, no. 39, 2016, p. 96.

Cristiana, il Partito comunista italiano e il Partito socialista italiano. Il contesto, secondo Ranci, «ha posto le basi affinché le inchieste giornalistiche riuscissero a svolgere un ruolo determinante nel processo di svelamento della verità su Ustica». ⁴⁶¹

Più recentemente, il giornalista Silvio Pavle Fischer nel luglio 2023 ha pubblicato la propria ricostruzione della vicenda dell'aeromobile Itavia nel quale si evidenzia come il modo in cui furono gestite le indagini sul “caso Ustica” influenzò negativamente la percezione dell'opinione pubblica nei confronti delle istituzioni. Secondo Fischer:

La ricerca della verità sulla strage di Ustica rappresentò una delle sfide più complesse e spinse il paese a confrontarsi con questioni delicate riguardanti la trasparenza e la responsabilità delle istituzioni e delle agenzie di sicurezza. ⁴⁶²

Nel libro, il giornalista ha sottolineato come, proprio a causa della «mancanza di trasparenza» relativamente alla diffusione di informazioni, si sia diffuso un sentimento collettivo di sfiducia verso le istituzioni preposte alla difesa dello spazio aereo, alimentando «teorie del complotto», che presumevano il coinvolgimento dei servizi segreti statunitensi con la connivenza dell'ambiente militare italiano e «la percezione che le indagini fossero influenzate da interessi politici o strategici». ⁴⁶³ L'accento viene posto sulla lentezza con cui gli inquirenti lavorarono sul caso, stabilendo un legame col contesto della Guerra Fredda che imponeva segreti sul funzionamento del sistema radaristico e su vari aspetti tecnici della difesa aerea. Se le istituzioni hanno motivato la reticenza a fornire informazioni utili a fare chiarezza sul “caso Ustica” con l'interesse a non compromettere la sicurezza nazionale, Fisher ha rilevato come tale atteggiamento è passato agli occhi dell'opinione pubblica come il tentativo di «nascondere la verità sulla strage» per non mettere in difficoltà i Paesi alleati. Il dibattito tra i periti delle commissioni d'inchiesta, le lacune nei dati forniti dall'Aeronautica, la reticenza degli Stati Uniti e della Libia a fornire risposte agli interrogativi degli inquirenti, hanno contribuito a rendere estremamente difficile stabilire la causa del disastro aereo e a diffondere quell'immagine di «mistero» sulla vicenda del Dc-9 che ha trovato ampia rappresentazione negli organi

⁴⁶¹ Cora Ranci, *Le grandi inchieste giornalistiche sulla tragedia di Ustica e il “paradigma delle stragi”*, in Alessandrini *Ustica e gli anni Ottanta* 2023, p. 84.

⁴⁶² Silvio Pavle Fischer, *Oltre il velo della verità. La strage di Ustica e il dovere di giustizia*, Edison Publishing, Lecce, 2023, capitolo 2.

⁴⁶³ *Ivi*, capitolo 3.

di comunicazione di massa. Per Fisher, ricordare quanto accadde il 27 giugno 1980, ma soprattutto i numerosi ostacoli che dopo 43 anni non permettono ancora di accertare le dinamiche dell'accaduto, è di fondamentale importanza per evitare che un simile episodio possa ripetersi. Il giornalista restituisce un'interpretazione del "caso Ustica" che mette in evidenza le opacità che hanno caratterizzato le indagini e secondo la sua lettura degli avvenimenti:

Il ricordo di questa tragedia deve fungere da monito per prevenire futuri errori, e la lotta per la verità e la giustizia per le vittime della strage di Ustica deve continuare a essere un impegno costante delle istituzioni e della società nel suo insieme.⁴⁶⁴

La riflessione dell'autore si sposta sull'importanza della fiducia della collettività alle istituzioni nazionali che nella vicenda è venuta a mancare proprio a causa delle opacità emerse nell'acquisizione delle informazioni funzionali all'accertamento delle responsabilità nel disastro aereo. La storia delle indagini sul velivolo Itavia ha messo in evidenza come grazie allo sviluppo tecnologico, avvenuto negli ultimi decenni, sia stato possibile arrivare a fare luce su alcuni aspetti della vicenda. La memoria sul "caso Ustica" è utile anche a meditare sul ruolo delle autorità politiche, giudiziarie e militari nella gestione di «eventi controversi»⁴⁶⁵ qual è stato quello avvenuto la sera del 27 giugno 1980. L'emergere dell'ipotesi del coinvolgimento di Paesi stranieri e di segreti di Stato nell'inabissamento del Dc-9 ha portato non solo i parenti delle vittime, ma più ampiamente l'intera società, a percepire la necessità di impegnarsi in una «lotta per la verità e la giustizia» come «dovere morale».⁴⁶⁶

Agli interventi dei giornalisti, nei quotidiani e nelle trasmissioni televisive, si sono aggiunte opere teatrali e cinematografiche che affrontano diversi aspetti del "caso Ustica". Nel 1991 uscì il film *Il muro di gomma* con il quale il regista Marco Risi ha ricostruito la vicenda del velivolo Itavia, puntando l'accento sulle opacità che la caratterizzano. La rappresentazione cinematografica della vicenda non propone di risolvere il "caso Ustica", quanto di far comprendere all'opinione pubblica l'importanza di fare luce su una vicenda che dopo undici anni è ancora contraddistinta da numerosi

⁴⁶⁴ *Ivi*, capitolo 4.

⁴⁶⁵ *Ivi*, capitolo 8.

⁴⁶⁶ *Ibidem*.

interrogativi. Il film fu presentato alla mostra del cinema di Venezia del 1991 e in quell'occasione, intervistato dal «Corriere della Sera», Risi spiegò il motivo per cui scelse di mettere in scena una propria interpretazione della vicenda del velivolo Itavia e delle indagini fino alla fine alla primavera del 1990:

Dopo undici anni, non è si è ancora riusciti a stabilire se fu un cedimento strutturale, un missile o una bomba. Ecco in che Paese viviamo. Spero che questo film riesca ad aprire uno spiraglio sulla verità, anche se gli interessi coinvolti sono talmente grossi. Il muro di gomma è rappresentato dalle istituzioni, il mondo politico, l'aeronautica, quanti hanno deciso che è meglio non dire.⁴⁶⁷

La pellicola si apre con una scena ambientata nella torre di controllo di Roma-Ciampino la sera del 27 giugno 1980. Gli operatori a terra perdono improvvisamente le comunicazioni con il Dc-9 Itavia e successivamente, a coloro che attendono i passeggeri del volo IH870 all'aeroporto di Palermo viene comunicato che l'aereo è stato dato per disperso. In questo contesto si inserisce il protagonista, un giornalista di nome Rocco Ferrante, interpretato dall'attore fiorentino Corso Salani. L'inviato del «Corriere della Sera» Andrea Purgatori, oltre ad essere uno degli sceneggiatori, ha ispirato l'ideazione del protagonista che nel corso del film, acquisisce progressivamente i contorni di un giornalista-investigatore ripercorrendo la vera esperienza del reporter romano in relazione ai decenni in cui si è occupato del “caso Ustica”.

La sera del disastro aereo il protagonista riceve una telefonata da un operatore di sua conoscenza della torre di controllo Roma-Ciampino che lo avverte che il velivolo Itavia è stato abbattuto da un missile. La vicenda assume, sin dai primi minuti, i contorni di un «mistero» in quanto Ferrante, chiedendo maggiori informazioni relativamente alla rivelazione, trova un vero e proprio “muro” poiché il conoscente, il giorno seguente, decide di tornare sui propri passi e negare l'ipotesi del missile.

ROCCO: Ma come che voglio, aoh? M'hai cercato te l'altra sera! Che è questa storia del missile?

CONTROLLORE: Shhh!

ROCCO: Chi te l'ha detta a te? Perché mi riattacchi ogni volta che ti cerco?

CONTROLLORE: Non me devi chiama' quanno sto al lavoro, come te lo devo di?

ROCCO: Vabbe', adesso sei a casa. Che cos'è questa storia del missile?

CONTROLLORE: Quale missile? Io non so niente.

ROCCO: Ma allora a me chi me l'ha detto l'altra sera?

CONTROLLORE: Che è, te l'ho detto io? Io ho detto che era caduto giù un aereo! Embè?

ROCCO: No, tu m'hai detto: “L'hanno tirato giù”. C'è una bella differenza!

⁴⁶⁷ Risi e *l'Italietta dei silenzi*, in «Corriere della Sera», 3 agosto 1991, p. 21.

CONTROLORE: Hai capito male!

ROCCO: No, io ho capito benissimo! Insomma, l'hanno tirato giù, sì o no? Dimmi almeno se...

CONTROLORE: Dimmi niente! Basta! E nun me cerca ' più! Chiuso qui e amici come prima! Mario, vie' qua, papà.⁴⁶⁸

Ferrante assiste alla seduta del Parlamento del 5 luglio 1980: mentre il ministro della Difesa dichiara che il governo si impegnerà per fare luce sulla vicenda, annunciando l'istituzione di una commissione tecnico-formale per analizzare i pochi relitti rinvenuti dal mare, la cinepresa si sposta sull'aula quasi vuota. Ferrante conta solo sedici partecipanti quel giorno. La volontà di porre l'accento sulla scarsa partecipazione dei politici alla seduta è significativa di una precisa interpretazione del "caso Ustica" che vede nella classe dirigente uno scarso interesse alla risoluzione degli interrogativi sul velivolo Itavia. Al Palazzo dell'Aeronautica, il giorno successivo, si tiene un incontro tra organi di stampa e un generale portavoce dello Stato Maggiore, interpretato da Luigi Montini. Per l'ammiraglio l'unica ipotesi valida a spiegare il disastro aereo è il «cedimento strutturale». Al quesito di Ferrante circa la possibilità che il Dc-9 possa essere stato abbattuto da un missile, il generale portavoce risponde che tale congettura è da escludere categoricamente. La scena al Palazzo dell'Aeronautica si carica di tensione quando il protagonista allude al fatto che quanto accaduto al velivolo Itavia non sia stato un incidente.

ROCCO: Senta, Generale, lei che pensa dell'ipotesi del missile?

PORTAVOCE: Ho letto. Ho letto. Mi perdoni, dottore, ma... cose campate in aria. Il missile? Ma andiamo! È possibile che per vendere qualche copia in più... Lei sa quanto costa un missile? Nessuna aviazione al mondo può permettersi di perderne uno, così, per caso.

ROCCO: Se è stato un caso.

PORTAVOCE: Io sono un padre di famiglia. Su quell'aereo ci potevano essere i miei figli. Vi pare che non vi direi la verità se la sapessi? Piuttosto, perché non vi rileggete la scheda di quell'aereo? Ecco.

Acquistato 15 anni fa dalle linee aeree hawaiane - no, dico, hawaiane - per le quali era adibito al trasporto del pesce. Il pesce dove sta? Nel mare. E nel mare cosa c'è? Il sale. E che cosa fa il sale? Eh? Che cosa fa? Voi lo dovrete sapere meglio di me. Corrode. Il sale corrode. No, dico, mi seguite?

Il protagonista prosegue la sua personale indagine sul disastro aereo e nel 1981 riceve una lettera anonima contenente il tracciato radar del velivolo Itavia relativamente ai momenti prima di inabissarsi nel Tirreno. Ferrante decide, dunque, di incontrare un esperto in materia radaristica che gli dà il suo parere sulla vicenda: «secondo me chi ha abbattuto il

⁴⁶⁸ La trascrizione del film *Il muro di gomma* (1991) è disponibile al sito web: <https://anjaqantina.jimdofree.com/il-muro-di-gomma/>

Dc-9 si è sbagliato. Voleva colpire un altro aereo». L'uomo, inoltre, avverte Ferrante che il suo lavoro giornalistico sta «dando fastidio a qualcuno» ma il protagonista non si fa spaventare da tali parole e nonostante il suo telefono continui a ricevere telefonate anonime, decide di volare a Londra presso la sede della BBC dove ha modo di esaminare la ricostruzione dei fatti della sera del 27 giugno 1980 proposta da un esperto americano che ritiene che l'aeromobile fosse stato seguito da un caccia. Passano gli anni e Ferrante non smette di approfondire il “caso Ustica”, nonostante le indagini delle autorità giudiziarie non stiano portando ad escludere o a confermare le possibili spiegazioni del disastro aereo.

L'interrogatorio ad un fittizio maresciallo di nome Luciano Caroli, a dieci anni dal disastro aereo, permette al regista di sviluppare il film a favore del “partito del missile” e porre l'accento sugli interrogativi riguardo la condotta tenuta dall'arma azzurra nei confronti delle indagini.

GIUDICE: Dunque, l'imputato viene avvertito che ha facoltà di non rispondere ma che se anche non rispondesse si procederà oltre nell'indagine istruttoria eccetera. Dunque, lei la sera del 27 giugno 1980 che cosa faceva esattamente?

CAROLI: Seguivo sul monitor le tracce sia... sia del DC9 che del... di un Boeing 720.

GIUDICE: Stia calmo, maresciallo. Tranquillo. Non c'è motivo d'essere agitati. Lei deve solo raccontarci quello che ha visto quella sera oppure quello che non ha visto.

CAROLI: Io... quella sera... l'ho visto.

GIUDICE: Che cosa ha visto?

CAROLI: Il DC9... che cadeva.

GIUDICE: Vada avanti, la prego.

CAROLI: A un certo punto la traccia cominciò a scadere di qualità, cioè ad essere debole. Segnalai la cosa al tenente che mi sedeva a fianco, perché, insomma, era strano. In quel momento il DC9 doveva essere sul mare. Contemporaneamente mi misi in contatto con Punta Raisi e con Fiumicino per avere notizie sull'ora del decollo, su un possibile ritardo. Punta Raisi rispose che stavano aspettando il DC9 a momenti. Intanto il tenente cercava di chiamare l'aereo per radio, ma il tenente non ebbe risposta.

GIUDICE: Mi faccia capire bene. Lei afferma d'aver visto chiaramente l'aereo che precipitava?

CAROLI: Sì. Vidi la traccia che scadeva da qualità 7 a 5, poi a 2.

Dopo la scena relativa alle affermazioni di Casoli, la cinepresa si sposta su un altro personaggio chiave della pellicola, l'avvocato Matteo Giordani, rappresentato dall'attore Bruno Vetti. Giordani ha partecipato all'interrogatorio del maresciallo e uscendo dall'aula, viene intervistato dai giornalisti. In quella scena viene pronunciata dall'attore nel ruolo di avvocato l'espressione «muro di gomma», che dà anche il titolo al film.

GIORNALISTA: Il maresciallo Caroli ha parlato?

GIORDANI: Un momento, un momento. Un momento. Dopo anni e anni, per la prima volta, uno squarcio si apre in questo muro di omertà, in questo muro di gomma.

GIORNALISTA: Ma che cosa è successo?

GIORDANI: Contraddicendo... Contraddicendo quanto finora dichiarato da decine di generali felloni, poco fa il maresciallo Caroli del Centro Radar di Marsala ha confessato al giudice di aver visto sul suo schermo radar il DC9 che precipitava.

La rappresentazione cinematografica si conclude con gli interrogatori a diverse cariche ai vertici dell'arma azzurra circa le presunte attività di depistaggio. L'attore Ivo Garrani, nei panni del capo di Stato Maggiore, viene ascoltato dalle autorità giudiziarie e nega qualsiasi tipo di atteggiamento ostruzionistico da parte degli ufficiali dell'Aeronautica nei confronti della ricerca delle cause all'origine dell'inabissamento dell'aeromobile, introducendo una critica nei confronti dei giornalisti, secondo lui, corrotti:

CAPO DI STATO MAGGIORE DIFESA: Quando si sospettano i militari di depistaggio, di menzogna e omertà, obiettività vorrebbe che aggiungessimo le reti televisive, i giornalisti, gli avvocati di parte, i politici impegnati nel caso, e perché no?, i periti, i medici... Qui ci sono grossi interessi economici in gioco, Presidente. Ma per quanto riguarda noi, il risultato delle nostre indagini è sempre stato lo stesso. Sì, qualche errore, qualche negligenza e leggerezza, qualche imprecisione... qualche spiacevole coincidenza, ma niente di più. Niente complotti, niente congiure nazionali né internazionali, né militari né politiche, né italiane né NATO. Niente coperture, niente deliberate menzogne... niente aerei killer, niente missili! Niente!

Le affermazioni dell'ammiraglio suscitano l'indignazione di Ferrante e dei suoi colleghi. All'uscita dall'aula di tribunale, il protagonista segue il capo di Stato Maggiore fino alla sua vettura e gli urla:

ROCCO: Chi ci paga, Ammiraglio? Avanti, i nomi! Faccia i nomi!

CAPO DI STATO MAGGIORE DIFESA: Mi lasci passare!

ROCCO: Siamo noi i depistatori, eh? Siamo noi giornalisti che abbiamo depistato!

CAPO DI STATO MAGGIORE DIFESA: Non ho detto questo.

ROCCO: No, l'ha detto! Sì che l'ha detto, lo abbiamo sentito tutti!

[...]

ROCCO: Lei lo sa chi ci paga, ammiraglio? Lo sa?

CAPO DI STATO MAGGIORE DIFESA: È falso! Lei sta dicendo il falso!

ROCCO: Cos'ha adesso? Ha paura di ripeterlo?

MILITARE: Ammiraglio!

CAPO DI STATO MAGGIORE DIFESA: Io non ho paura di lei!

[...]

CAPO DI STATO MAGGIORE DIFESA: Vada via! Io non ho paura di nessuno!

ROCCO: Io voglio sapere da chi sono stato pagato in tutti questi anni, Ammiraglio! Lo voglio sapere!

CAPO DI STATO MAGGIORE DIFESA: Ho già detto quello che dovevo dire! Io dico sempre quello che penso!

ROCCO: La verità, ammiraglio! Dica la verità! Ce la deve dire la verità! Sono dieci anni che aspettiamo! Dieci anni!

L'auto dell'ufficiale parte e lascia il giornalista profondamente amareggiato. L'ultima scena riguarda il monologo del protagonista che detta il suo articolo per telefono agli operatori che devono stampare il quotidiano per il giorno successivo:

Ci sono voluti dieci anni, dieci anni di bugie, dieci anni di perché senza risposta. Perché chi sapeva è stato zitto? Perché chi poteva scoprire non si è mosso? Perché questa verità era così inconfessabile da richiedere il silenzio, l'omertà, l'occultamento delle prove? C'era la guerra quella notte del 27 giugno 1980: c'erano 69 adulti e 12 bambini che tornavano a casa, che andavano in vacanza, che leggevano il giornale, o giocavano con una bambola. Quelli che sapevano hanno deciso che i cittadini, la gente, noi non dovevamo sapere: hanno manomesso le registrazioni, cancellato i tracciati radar, bruciato i registri, hanno inventato esercitazioni che non sono mai avvenute, intimidito i giudici, colpevolizzato i periti. E poi, hanno fatto la cosa più grave di tutte: hanno costretto i deboli a partecipare alla menzogna, trasformando l'onestà in viltà, la difesa disperata del piccolo privilegio del posto di lavoro in mediocrità, in bassezza. Ora, finalmente, mentre fuori da questo palazzo, dove lo Stato interroga lo Stato, piove, a molti sembra di vedere un po' di sole. Aspetta. Queste ultime tre righe non mi piacciono. Aggiungi soltanto... Perché?

Il film, nel 1991, ha catturato l'attenzione dell'opinione pubblica. Nell'ottobre di quell'anno, esso è stato proiettato nella sala del cinema Capranica di Roma per un gruppo di giovani studenti. Alla visione della pellicola è seguito un dibattito con tre giornalisti che hanno seguito le indagini nel corso del decennio: Purgatori per il «Corriere della Sera», Lucca per «Il Manifesto» e Bella per «Il Messaggero». Dall'incontro è emersa l'importanza, anche per i più giovani, di ricordare il disastro aereo: «penso di avere anch'io il diritto di sapere, anche se non ho un ricordo diretto della strage di Ustica», ha commentato una ragazza.⁴⁶⁹ Nel 1992, il giornalista Valerio Cappelli, introducendo la notizia dell'uscita in videocassetta della pellicola, in un articolo per la testata di via Solferino, ha scritto che con *Il muro di gomma*: «Il cinema si unisce alla battaglia civile in difesa della verità con le armi generose ma spuntate della denuncia».⁴⁷⁰

Nel 2000 su Rai Due fu trasmesso lo spettacolo *I-TIGI Canto per Ustica* di Marco Paolini. Il drammaturgo di Belluno, già nel 1997 si era dedicato alla scrittura di un'altra opera teatrale relativa ad un episodio tragico italiano, quello provocato dalla frana del monte Toc nel lago artificiale della diga del Vajont.⁴⁷¹ Se per la preparazione del *Racconto del Vajont* servirono quattro anni di lavoro, per il *Canto* Paolini, invece, impiegò solo quattro

⁴⁶⁹ *Il caso Ustica al cinema scandalizza gli studenti*, in «Corriere della Sera», 26 ottobre 1991, p. 44.

⁴⁷⁰ «*Il muro di gomma*» con ultime notizie sulla strage di Ustica, in «Corriere della Sera», 3 giugno 1992, p. 33.

⁴⁷¹ Lo spettacolo si intitolò *Il Racconto del Vajont* e fu trasmesso su Rai Due in prima serata il 9 ottobre 1997.

mesi. La rapida preparazione dello spettacolo fu significativa dell'urgenza nel raccontare una determinata ricostruzione dei fatti relativi al "caso Ustica" in relazione alla piega che stavano prendendo le indagini:

Sono giorni preoccupati, è passato così tanto tempo dal 1980, riuscirà il Canto in Tv a risvegliare l'attenzione su questa vicenda? Il processo nell'aula bunker di Rebibbia sta per cominciare e tutti noi vorremmo che non si svolgesse tra il disinteresse di una nazione già provata da altre vicende finite nell'oblio senza risposte.⁴⁷²

Paolini ha raccontato che l'idea di allestire l'opera teatrale partì da Daria Bonfietti nell'estate del 1999.⁴⁷³ Lo spettacolo fu trasmesso in televisione il 6 luglio 2000, due mesi prima dell'inizio del processo penale presso la I sezione della Corte d'Assise di Roma nei confronti dei nove generali dell'Aeronautica Alloro, Bartolucci, Bomprezzi, Ferri, Masci, Melillo, Notarnicola, Tascio e Pugliese. Secondo l'analisi di Bonazzi e Farinelli, lo scopo di Paolini fu coinvolgere l'opinione pubblica affinché si esercitasse pressione sul processo che a breve sarebbe cominciato, e che, stando alla rappresentazione degli eventi portata in televisione dall'artista, avrebbe voluto la condanna dei vertici dell'arma azzurra.⁴⁷⁴ La narrazione dei fatti operata da Paolini, coadiuvato da Del Giudice, si è basata sulla sentenza-ordinanza del giudice Priore e fu un grande successo: quasi due milioni di spettatori seguirono l'esibizione presso piazza Santo Stefano a Bologna. Paolini cominciò il monologo con un'affermazione molto importante per la comprensione del contesto storico nel quale si inserì la vicenda e le sue indagini: «il muro di gomma non sarebbe cominciato a cadere se prima non fosse caduto il muro di Berlino». Proseguì nella rappresentazione dei fatti basata sullo scenario che emerse dall'istruttoria di Priore con la presenza di un velivolo in coda al Dc-9 e di due caccia militari al momento dell'esplosione. Concluse l'opera con una grave questione:

Mi rendo conto che è difficile raccontare una storia vent'anni dopo quando tutto ciò di cui sei in possesso sono due nastri radar di Marsala, un nastro di Ciampino, quattro tabulati di Poggio Ballone e qualche registrazione telefonica perché tutto il resto non c'è più.⁴⁷⁵

⁴⁷² Marco Paolini, Daniele del Giudice, Fernando Marchiori (a cura di), *I Tigi da Bologna a Gibellina*, Einaudi, Torino, 2009, p. 4.

⁴⁷³ <https://www.jolefilm.com/spettacolo-teatrale/i-tigi-racconto-per-ustica/>.

⁴⁷⁴ Bonazzi, Farinelli *Ustica. I fatti e le fake news* 2019, p. 313.

⁴⁷⁵ La registrazione dello spettacolo andato in onda su Rai Due *I-TIGI Canto per Ustica* è consultabile al link: <https://www.youtube.com/watch?v=ZvcX6gibm6A>

Il rinvio a giudizio degli ufficiali richiesto dalla sentenza-ordinanza del 31 agosto 1999 individuava nell'atteggiamento di una parte dell'arma azzurra una certa volontà ad omettere informazioni, ostacolando il lavoro degli inquirenti. Dalla rappresentazione teatrale di Paolini si percepì quel clima di sospetto verso coloro che avrebbero cominciato il processo penale e anche quelle che nel documento firmato da Priore erano ipotesi, finirono per essere diffuse all'opinione pubblica come fatti certi e comprovati.⁴⁷⁶ Il racconto di Paolini, nel ventesimo anniversario del disastro aereo, ebbe come scopo invitare l'opinione pubblica ad essere più partecipe alla vita democratica del Paese e a vedere le opacità sulle indagini per l'accertamento delle cause della caduta del Dc-9 come un fatto di estrema gravità per la storia della Repubblica. Il ricordo della vicenda, nel contributo dell'attore veneto con l'espressione «I-TIGI siamo noi», era volta a non rimanere confinata nell'individualità di chi perse un proprio caro la sera del 27 giugno ma, a includere una più ampia memoria collettiva.

3.3. Giustizia e Magistratura

Nella relazione sull'amministrazione della giustizia dell'anno 1980 pronunciata dal procuratore generale presso la Corte Suprema di Cassazione, nell'elencare le tragiche vicende che colpirono il Paese si citò il terremoto dell'Irpinia, la strage alla stazione di Bologna e i numerosi omicidi di magistrati per mano terroristica⁴⁷⁷ ma, non si fece alcuna menzione del disastro aereo del 27 giugno. Ciò si può spiegare con la cautela con cui gli inquirenti si stavano muovendo nella ricerca delle cause dell'inabissamento del velivolo Itavia. L'ipotesi del cedimento strutturale era ancora sostenuta da una parte dell'ambiente politico e la compagnia di Davanzali stava attraversando la fase più critica della sua storia. Tuttavia, una tale spiegazione del motivo per cui il toponimo "Ustica" non apparve nel documento di riepilogo dell'anno giudiziario 1980 giustifica parzialmente il mancato ricordo del disastro aereo da parte della Magistratura, in quanto nemmeno nelle relazioni degli anni successivi si è dedicato spazio all'argomento, nonostante il nuovo impulso alle indagini.

⁴⁷⁶ Ne è un esempio il fatto che nella narrazione Paolini riporta come sicuro il fatto che l'aereo sia stato colpito. In realtà, tale evidenza non è stata ancora dimostrata dalle autorità giudiziarie. Bonazzi, Farinelli *Ustica. I fatti e le fake news* 2019, p. 320.

⁴⁷⁷ Suprema Corte di Cassazione, *Relazione sull'amministrazione della giustizia nell'anno 1980*, Roma, 2 gennaio 1981, pp. 7-11.

Nel panorama dei processi per strage, il “caso Ustica” ha rappresentato un caso eccezionale in quanto solo gli imputati, ossia gli ufficiali dell’Aeronautica, detenevano le conoscenze scientifiche necessarie per comprendere quanto accadde al Dc-9. Quando Rosario Priore fu ascoltato dalla Commissione Stragi, affermò che:

In questa inchiesta purtroppo la conoscenza tecnica è altamente specializzata, sofisticata. Non solo presenta questo carattere, ma addirittura è patrimonio di una parte. Questa è una delle sofferenze più grandi che hanno colpito quest’inchiesta.⁴⁷⁸

Le lacune delle autorità giudiziarie in materia radaristica e aeronautica hanno compromesso gravemente le indagini sul disastro aereo e proprio la situazione di esclusività del patrimonio di conoscenze tecnico-scientifiche sull’argomento detenute dall’arma azzurra ha caratterizzato il caso Ustica come un «unicum»⁴⁷⁹ nei processi per strage in Italia. L’esclusività delle competenze in materia radaristica è dovuta, soprattutto, a ragioni di sicurezza. Poiché il sistema di difesa aerea nazionale fa parte di una più ampia rete sottoposta all’Alleanza Atlantica, la cosiddetta NADGE (*Nato Air Defence Ground Environment*), esso deve sottostare ad una serie di rigidi vincoli di segretezza. Ciò ha comportato che durante le indagini sul disastro aereo, il giudice non ha potuto avere accesso a determinate informazioni relative alle tracce registrate dai siti appartenenti al suddetto sistema, impedendo di giungere ad una ricostruzione più completa di quanto avvenne la sera del 27 giugno 1980.

Solo nel 1996, dopo che il giudice sollecitò l’autorità politica ad attivare gli opportuni canali diplomatici con la Nato, fu possibile ottenere le informazioni dei siti radar coperti da segretezza. Tuttavia, i dati forniti non furono sufficienti a porre la parola fine agli interrogativi sulla vicenda. La memoria del “caso Ustica” è funzionale ad alimentare il dibattito sul patrimonio di conoscenze tecnico-scientifiche a disposizione della giustizia e dell’intera società:

Là dove c’è scienza esclusiva, c’è potere; un potere temibile, capace di sottrarsi alla lente dell’autorità giudiziaria e addirittura di aggirare il sistema di controlli, di pesi e contrappesi, che sorreggono e alimentano lo Stato di diritto.⁴⁸⁰

⁴⁷⁸ Commissione Stragi 22 gennaio 1997, p. 185.

⁴⁷⁹ Biral Marianna, *Anatomia di un processo irripetibile*, in Alessandrini *Ustica e gli anni Ottanta* 2023, p. 244.

⁴⁸⁰ *Ivi*, p. 260.

La storia delle indagini sul disastro aereo è sempre stata caratterizzata da elementi di incertezza che, probabilmente, hanno messo in difficoltà la Corte nell'esprimere una propria memoria del tragico accaduto.

Il "caso Ustica" ha dato il via ai procedimenti penali nei confronti di diverse figure apicali dell'Aeronautica militare per via delle accuse di depistaggio delle indagini. Con la legge 353 del 26 novembre 1990 avvenne una riforma in materia di giustizia che vide la ristrutturazione dell'articolo 295 del Codice di Procedura Civile.⁴⁸¹ A seguito di tale modifica venne meno la «pregiudiziale penale», permettendo al giudice civile di potersi pronunciare senza dover considerare quanto accertato in sede penale. Ciò consente una maggiore libertà al giudice civile in quanto in Italia, vi è una differenza sostanziale tra l'onere probatorio su cui si basa il tribunale penale e quello civile poiché per il primo vi deve essere la certezza «oltre ogni ragionevole dubbio»; mentre per il secondo ci si basa su un principio meno gravoso quale quello del «più probabile che non» per ottenere la condanna risarcitoria. Grazie alla riforma del 1990, dunque, è stato possibile in sede civile indagare sulle cause all'origine dell'inabissamento del Dc-9, al di là di quanto fu deciso alla fine dal tribunale penale, cioè l'assoluzione di tutti gli imputati.

Nel maggio 2007 il giudice Di Leo, presso il Tribunale di Palermo, accolse le istanze di alcuni familiari delle vittime che avevano aperto, 14 anni prima, una causa contro i Ministeri della Difesa e dei Trasporti. Per la Corte siciliana fu ritenuta plausibile l'ipotesi che ad abbattere il Dc-9 fu un missile e ciò implicò l'applicazione del dispositivo dell'articolo 2050 del Codice Civile⁴⁸² nei confronti delle suddette istituzioni, sottolineando «il carattere di pericolosità sia della difesa militare dello spazio aereo nazionale sia dell'attività volta a garantire la sicurezza della navigazione aerea civile».⁴⁸³

⁴⁸¹ L'articolo 295 del Codice di Procedura Civile è noto come *suspensione necessaria* e recita: «Il giudice dispone che il processo sia sospeso in ogni caso in cui egli stesso o altro giudice deve risolvere una controversia, dalla cui definizione dipende la decisione della causa».

https://www.gazzettaufficiale.it/atto/serie_generale/caricaArticolo?art.versione=3&art.idGruppo=47&art.flagTipoArticolo=1&art.codiceRedazionale=040U1443&art.idArticolo=295&art.idSottoArticolo=1&art.idSottoArticolo1=10&art.dataPubblicazioneGazzetta=1940-10-28&art.progressivo=0

⁴⁸² L'articolo n. 2050 del Codice Civile dichiara: «Chiunque cagiona danno ad altri nello svolgimento di un'attività pericolosa, per sua natura o per la natura dei mezzi adoperati, è tenuto al risarcimento, se non prova di avere adottato tutte le misure idonee a evitare il danno».

https://www.gazzettaufficiale.it/atto/serie_generale/caricaArticolo?art.versione=1&art.idGruppo=258&art.flagTipoArticolo=2&art.codiceRedazionale=042U0262&art.idArticolo=2050&art.idSottoArticolo=1&art.idSottoArticolo1=10&art.dataPubblicazioneGazzetta=1942-04-04&art.progressivo=0

⁴⁸³ III sezione, Corte Suprema di Cassazione, *Sentenza n. 1871/2013*, Roma, 28 gennaio 2013, p. 836.

Con la sentenza emessa dalla III Sezione Civile della Corte di Cassazione, la numero 1871 del 28 gennaio 2013, il dibattito in sede giudiziaria si concentrò sulla questione relativa alle vertenze risarcitorie di coloro che persero un proprio caro nel disastro aereo e degli eredi della compagnia di Aldo Davanzali.

Nella sentenza del 22 ottobre 2013, la III sezione civile della Corte Suprema di Cassazione si è espressa nei confronti del “caso Ustica” assumendo una posizione diametralmente opposta a quella presa in sede penale, affermando che:

Elemento risolutore della controversia sia l'accertamento in fatto, operati nei pregressi gradi di merito ed oramai non più suscettibile di essere rimesso in discussione, della sussistenza di un'attività di depistaggio.⁴⁸⁴

Secondo il tribunale civile, la tesi del missile è stata «abbondantemente e congruamente motivata»⁴⁸⁵ e ha implicato la responsabilità dei ministeri della Difesa e dei Trasporti nella mancata garanzia di sicurezza nei cieli la sera del 27 giugno 1980. Ciò ha significato che le istituzioni di via XX Settembre e di piazzale Porta Pia hanno dovuto risarcire i parenti delle vittime del volo IH870 e gli eredi della compagnia Itavia.

A 33 anni dal disastro aereo, la vicenda del volo IH870 fu oggetto dell'attenzione della Corte di Cassazione relativamente alla questione risarcitoria. Nella relazione sull'amministrazione della giustizia dell'anno 2013 si fa presente che la III Sezione civile ha provveduto a:

Arricchire il tessuto delle regole del risarcimento dei danni, precisando, nella sentenza n. 1871 afferente al noto caso di Ustica, che lo stesso verificarsi di un disastro aereo fa ritenere provata la sussistenza di un valido nesso causale tra la sciagura e la condotta omissiva tenuta per colpa delle amministrazioni pubbliche preposte a garantire la sicurezza dei voli, che quella sciagura avrebbe dovuto prevenire.⁴⁸⁶

Per la prima e unica volta dal 1980, la vicenda del volo IH870 fu citata nel messaggio di inaugurazione dell'anno giudiziario.

Sulla memoria del disastro aereo, più recentemente tornò a pronunciarsi il magistrato Rosario Priore, una figura di spicco all'interno dell'ambiente giudiziario italiano tra la fine degli anni Settanta e la fine degli anni Novanta. Egli si occupò dei processi per

⁴⁸⁴ III sezione, Corte Suprema di Cassazione, *Sentenza n. 23933/2013*, Roma, 22 ottobre 2013, p. 10.

⁴⁸⁵ *Ivi*, p. 11.

⁴⁸⁶ Corte Suprema di Cassazione, *Relazione sull'amministrazione della giustizia nell'anno 2013*, Roma, 24 gennaio 2014, pp. 78-79.

violenza politica e terrorismo “nero” e “rosso”, dell’attentato a Giovanni Paolo II (1981) e autore della sentenza-ordinanza del 31 agosto 1999 sul “caso Ustica”. Nel 2010 il giornalista Giovanni Fasanella ha pubblicato il libro-intervista a Priore *Intrigo internazionale*⁴⁸⁷ nel quale l’autore ha cercato di porre attenzione alle «verità»⁴⁸⁸ del giudice salernitano sui casi di cui si era occupato e delle quali non era mai stato in grado di accertare sul piano probatorio la validità. Per il magistrato, sulla vicenda del 27 giugno 1980 vi è una «verità indicibile»⁴⁸⁹ che riguarda il coinvolgimento di più Paesi nelle responsabilità sul disastro aereo:

C’era un groviglio di verità indicibili che nascevano dalla nostra politica mediterranea, in particolare verso la Libia, e dall’irritazione che quella politica provocava nei nostri alleati europei.⁴⁹⁰

Nell’intervista, a più di dieci anni dalla conclusione dell’istruttoria e a due dalle rivelazioni di Cossiga sulla “pista francese”, Priore si è sentito sicuro nell’affermare che l’aeromobile Itavia cadde perché fu colpito da uno o più caccia militari, dei quali, però, resta ignota la nazionalità. Secondo tale ricostruzione l’aeromobile pilotato da Gatti cadde per errore:

L’obiettivo con ogni probabilità era un altro: l’aereo che in quel momento volava coperto dal Dc-9, per proteggersi dalle intercettazioni radar. Forse un Mig libico, lo stesso che poi precipitò sulla Sila.⁴⁹¹

Inoltre, Priore nel 2010, coerentemente alla sentenza-ordinanza, restituì un’immagine delle Forze Armate negativa ed ostile alla ricerca delle cause del disastro aereo. L’intervistato non si è trovato d’accordo con quanto decise la Corte in merito alle assoluzioni di Bartolucci e del resto dei suoi colleghi imputati tra il 2004 e il 2005. Ha continuato affermando che le incongruenze fra quanto si è ricostruito nella sentenza-ordinanza e la successiva assoluzione degli ufficiali in sede penale sono significative del fatto che «la verità giudiziaria non coincide mai con la verità storica»⁴⁹² in quanto esse hanno due finalità ben diverse: la prima risponde ad un’esigenza pratica e temporanea,

⁴⁸⁷ Fasanella Giovanni, Priore Rosario, *Intrigo internazionale. Perché la guerra in Italia. Le verità che non si sono mai potute dire*, 2010.

⁴⁸⁸ *Ivi*, p. 5.

⁴⁸⁹ *Ivi*, p. 134,

⁴⁹⁰ *Ivi*, p. 149.

⁴⁹¹ *Ivi*, p. 145.

⁴⁹² *Ivi*, p. 10.

mentre la seconda riguarda una più ampia comprensione del contesto nel quale la vicenda si è introdotta e gli effetti che questa ha prodotto sulla vita politica, sociale e mediatica del Paese.

La memoria del “caso Ustica” che ha restituito Priore è quella di un caso caratterizzato da numerosi ostacoli al lavoro degli inquirenti:

È difficile immaginare le pressioni che ho avuto in quegli anni. I muri che si alzavano all'improvviso. Gli ostacoli che ho dovuto affrontare. Ho fatto cento rogatorie agli Stati Uniti, molte risposte, spesso vaghe e incomplete. Il livello di segretezza con cui gli americani affrontano questa materia è altissimo.⁴⁹³

Per l'ex giudice istruttore, è fondamentale che nel presente ci si impegni affinché la vicenda del velivolo Itavia non venga dimenticata. Significativo del suo pensiero è quanto disse al giornalista Giovanni M. Jacobazzi nel 2017:

È fondamentale coltivare la memoria per non disperdere questo patrimonio di conoscenza. I ragazzi, ad esempio, non sanno nulla di quanto accaduto quella notte sui cieli di Ustica. Bisogna scrivere il più possibile. [...] è necessario condividere queste informazioni, partendo proprio dalla mia sentenza, per evitare che su tutto cali l'oblio.⁴⁹⁴

La testimonianza di Priore, a 37 anni dal tragico evento che vide la morte di 81 cittadini, è funzionale a restituire una memoria personale della vicenda che, secondo la sua ricostruzione, mette in evidenza la condotta omissiva delle istituzioni italiane ed estere, politiche e militari e che non deve essere dimenticata dalle generazioni future, affinché non possa più accadere che perdano la vita altre persone per via di «intese scellerate e di intrighi fra istituzionali nazionali ed internazionali».⁴⁹⁵

3.4. Le istituzioni

Nella *Ricostruzione storica* presentata da Cora Ranci, l'analisi dei rapporti tra politica e “caso Ustica” permette di rilevare come i partiti, attraverso dichiarazioni agli organi di stampa e in Parlamento, dal 1986 ad oggi, abbiano annunciato il proprio interesse all'accertamento delle cause del disastro aereo, includendo l'eventualità di una certa

⁴⁹³ «Le novità su Ustica confermano le mie tesi. Fu una battaglia aerea», in «Il dubbio», 22 dicembre 2017, p. 6.

⁴⁹⁴ *Ibidem*.

⁴⁹⁵ Fasanella, Priore *Intrigo internazionale: perché la guerra in Italia. Le verità che non si sono mai potute dire* 2010, p. 135.

responsabilità delle autorità politiche nella vicenda, pur mantenendo un atteggiamento di cautela nei confronti dei vertici dell'Aeronautica.⁴⁹⁶

In occasione del sesto anniversario, l'appello del Comitato per la Verità su Ustica al presidente della Repubblica rappresentò un momento di svolta nelle indagini, contribuendo al coinvolgimento delle istituzioni nella ricerca delle cause del disastro aereo. Il Comitato presieduto da Bonifacio, infatti, decise di rivolgersi alla più alta carica dello Stato per «arrivare alla verità attraverso la via più semplice e diretta: un chiarimento da parte dell'esecutivo».⁴⁹⁷ Il peso politico di Cossiga fu fondamentale per dare nuovo impulso ad un caso che stava rischiando l'oblio.⁴⁹⁸ L'allora presidente della Repubblica, a dimostrazione dell'interesse per la vicenda, decise di incontrare i parenti delle vittime e il Comitato presso il Quirinale, ogni 27 giugno dal 1986 fino alla fine della sua presidenza. Nel 1988, Bonifacio, a seguito dell'incontro con il Capo dello Stato, dichiarò:

A Cossiga abbiamo manifestato la nostra soddisfazione per l'aiuto che ci ha fornito, pur nell'ambito delle sue attribuzioni; gli abbiamo allo stesso tempo espresso la nostra amarezza perché ad otto anni dalla strage ancora non è stata fatta luce sulla vera causa della tragedia.⁴⁹⁹

Il secondo governo Craxi, in carica dall'agosto 1986 all'aprile 1987, decise di finanziare le operazioni di recupero dei rottami del velivolo Itavia. Al tempo stesso, il segretario del Consiglio dei ministri Giuliano Amato, che parlò di «reticenze da scoprire»,⁵⁰⁰ ipotizzò l'esistenza di un segreto di Stato e annunciò la volontà del governo di svelarlo. Amato fu tra le autorità politiche che più si interessò al caso Ustica. Egli ricoprì importanti cariche durante gli anni Ottanta. Oltre che segretario del Consiglio dei ministri, fu sottosegretario alla presidenza del Consiglio tra il 1983 e il 1987, vicepresidente del Consiglio durante il governo Goria, infine ministro del Tesoro per due anni, fino al 1989. La seria presa in considerazione del "caso Ustica" da parte sua è attestata dal fatto che la magistratura

⁴⁹⁶ Ranci *Ustica. Una ricostruzione storica* 2020, p. 177.

⁴⁹⁷ *Ustica: basta con le bugie di Stato*, in «Corriere della Sera», 9 agosto 1986, p. 1.

⁴⁹⁸ Lo stesso Giuliano Amato, ascoltato dalla Commissione Stragi nel 1990 avrebbe affermato che: «Mi occupai del relitto del Dc-9 dopo che, all'inizio di agosto 1986, il presidente Cossiga scrisse una lettera all'onorevole Craxi per sollecitare interventi adeguati. Prima di quella data non mi ero mai occupato della questione. L'interessamento della Presidenza del Consiglio, ripeto, prese le mosse dalla sollecitazione del presidente Cossiga, figlia a sua volta di una sollecitazione venuta da parlamentari e familiari delle vittime che avevano costituito un comitato per la verità su Ustica», in *Elaborati Commissari* 2000, p. 440.

⁴⁹⁹ Bonifacio parlò a nome del Comitato della Verità per Ustica, di cui era presidente. Il comunicato è consultabile al sito web:

<https://archivio.quirinale.it/aspr/diari/EVENT-002-011218/presidente/francesco-cossiga>

⁵⁰⁰ *Elaborati Commissari* 2000, p. 440.

procedette ad informarlo frequentemente sullo stato delle indagini, segnando una definitiva svolta rispetto al passato. Purgatori sottolineò, infatti, che «è forse la prima volta che un magistrato anticipa al governo i risultati parziali di una inchiesta giudiziaria mentre l'indagine è ancora aperta».⁵⁰¹

Dall'aprile 1988 al luglio 1989 fu in carica il governo De Mita, durante il quale fu istituita una commissione d'inchiesta che giunse a riproporre la tesi dell'esplosione interna, in contrasto con la perizia Blasi che invece sostenne che il Dc-9 fu abbattuto da un missile. Per la prima volta dall'inizio della vicenda, il Partito Liberale Italiano si distinse dagli altri gruppi politici, prendendo una netta posizione nella questione. Con un comunicato pubblicato su «La Repubblica», il ministro della Difesa Valerio Zanone si pronunciò in difesa dei militari, che in quel periodo furono accusati di aver depistato le indagini e aver omesso una lunga serie di informazioni importanti agli inquirenti:

Come ministro della Difesa posso basarmi solo sulle dichiarazioni che mi forniscono i miei interlocutori. Non posso avvalorare alcuna tesi o ipotesi. Le conclusioni spettano al magistrato, titolare dell'inchiesta penale. Ma fino a quel momento per me restano valide le risposte dei vertici militari.⁵⁰²

All'asserzione di Zanone, si oppose quella di Amato (PSI), sempre più critico nei confronti delle Forze Armate, sostenute, invece, dal PRI. Pur mantenendo nelle dichiarazioni pubbliche una certa cautela comunicativa, le parole del socialista puntarono a presumere una responsabilità delle autorità militari e politiche nel “caso Ustica”:

Io non accuso nessuno. Dico soltanto che c'è qualcuno che da otto anni copre, mente spudoratamente. Qualcuno che sa e che tiene nascosto questo terribile segreto. [...] Io non ho mai detto che conoscendo i rapporti che legano le autorità militari a quelle politiche è possibile che le prime abbiano coperto qualcosa. Ho detto che se succede un fattaccio del genere e qualcuno decide di coprirlo è ben possibile che non ne sia informata l'autorità politica.⁵⁰³

Lo scontro tra i due partiti della coalizione di governo, PSI di Amato e PRI di Zanone, proseguì su «La Voce Repubblicana», nel quale si invitava il ministro del Tesoro a «non incrinare su Ustica quell'insostituibile rapporto di fiducia fra paese e Forze Armate»⁵⁰⁴

⁵⁰¹ *Dossier Ustica, nuovo capitolo. Il giudice si rivolge al governo*, in «Corriere della Sera», 2 settembre 1986.

⁵⁰² Il comunicato fu riportato da «La Repubblica», 3 novembre 1988, p. 7.

⁵⁰³ “*Su Ustica ecco la mia verità*”, in «La Repubblica», 5 novembre 1988.

⁵⁰⁴ *Non incrinare su Ustica il rapporto paese – Forze armate*, in «La Voce Repubblicana», 7-8 novembre 1988, p. 1.

che non doveva farsi minare da un clima di sospetti e possibili fratture. Allo scopo di attenuare le discrepanze, Craxi, nel 1988, ha ricordato l'impegno di Palazzo Chigi al proseguimento delle indagini:

Il Palazzo, se è al Palazzo del governo che ci si riferisce, quando l'ho abitato io, ha rimesso in moto gli accertamenti e li ha indirizzati verso la verità che sembra, via via, emergere.⁵⁰⁵

Nel 1989, a seguito di indiscrezioni riportate dal TG 3 sull'audizione di Franco Pisano presso la Commissione Stragi, nella quale il capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica menzionò la presenza di un aereo "amico" in prossimità del velivolo Itavia,⁵⁰⁶ l'Ufficio della presidenza dell'istituzione presieduta da Gualtieri decise di rendere pubbliche tutte le interrogazioni fino a quel momento mantenute riservate. La pubblicizzazione del lavoro della Commissione fu sostenuta dal PCI e rappresentò un suo grande successo. Secondo Antonio Bellocchio e Francesco Macis tali informazioni dovevano essere rese fruibili a tutti gli italiani in nome del rispetto del «diritto dei cittadini alla piena conoscenza dei fatti».⁵⁰⁷ L'organo di stampa del PRI, invece, mise in rilievo «l'effetto devastante» del dibattito sul disastro aereo nel rapporto tra opinione pubblica e istituzioni.⁵⁰⁸ Il tema delle responsabilità politiche nelle indagini sul volo IH 870 divenne centrale nel nono anniversario. In un'intervista a «L'Avanti», Amato, evocando l'esistenza di un segreto di Stato, ribadì la propria posizione in merito alla condotta delle Forze Armate:

La mia opinione è questa: non mi sentirei di escludere che chi ha deciso di coprire la tragedia di Ustica abbia anche deciso di tenere all'oscuro l'autorità politica, ritenendola un custode non affidabile per un segreto così tremendo.⁵⁰⁹

Il PSI, attraverso le numerose dichiarazioni agli organi di stampa, tentò di affermarsi nell'opinione pubblica come un partito «diverso»⁵¹⁰ rispetto al garantismo nei confronti degli ufficiali dell'Aeronautica attuato dalla DC in merito alle accuse che andarono sistematicamente a susseguirsi nei mass media. Gli esponenti di Democrazia Cristiana si mantennero, infatti, in una posizione di riserbo nei confronti delle possibili interpretazioni

⁵⁰⁵ Craxi: *quando lo abitavo io, il Palazzo riaprì il caso*, 9 novembre 1988, p. 7.

⁵⁰⁶ Ranci *Ustica. Una ricostruzione storica* 2020, p. 187.

⁵⁰⁷ *I comunisti della commissione: «Facciamo riunioni pubbliche»*, in «L'Unità», p. 14 ottobre 1989, p. 7.

⁵⁰⁸ *Ustica: un effetto ormai devastante*, in «La Voce Repubblicana», 27-28 settembre 1989, p. 1.

⁵⁰⁹ *Craxi dispone la riapertura del caso*, in «L'Avanti», 29 settembre 1989, p. 4.

⁵¹⁰ Ranci *Ustica. Una ricostruzione storica* 2020, p. 183.

della vicenda del volo IH870, professando la necessità di attendere gli esiti cui dovevano giungere le autorità giudiziarie, prima di avanzare dichiarazioni. Solo nell'ottobre 1989, a seguito delle conclusioni cui giunge il Collegio Blasi, Giuseppe Zamberletti, che prese parte alla Commissione Stragi, invocò la necessità di richiedere una perizia internazionale per fare maggiore chiarezza sul caso. Tuttavia, il partito democristiano non si espone mai nettamente a favore dell'ipotesi del missile o della bomba. Pier Ferdinando Casini, per esempio, sottolineò come spettasse alla magistratura pronunciarsi sulle cause per cui il Dc-9 sparì dai radar.⁵¹¹

Un diverso atteggiamento fu assunto, invece, da Francesco Cossiga. Per l'allora presidente della Repubblica ogni anniversario della vicenda, dal 1988, divenne l'occasione per mandare un messaggio di vicinanza ai parenti delle vittime. Significativo fu quanto disse alla nona ricorrenza della memoria del disastro aereo :

In uno Stato di diritto può accadere che ottantuno cittadini vengano uccisi, ma non può accadere che non si sappia come, quando, per quali negligenze, per quali responsabilità.⁵¹²

Nell'occasione, egli, indirettamente, attraverso una metafora, espresse la propria critica verso gli ufficiali su cui gravavano i sospetti di depistaggio:

Un intruso entra in una casa e uccide la padrona di casa. Il marito chiede di sapere chi l'ha uccisa, ma invece di dirgli chi è l'assassino, vengono cancellati gli indizi che possono individuarlo. Ebbene, è più colpevole chi ha nascosto la verità di chi ha commesso l'omicidio.⁵¹³

Con una parabola, il democristiano al Quirinale assunse un atteggiamento sensibilmente differente dalla posizione complessivamente presa dal partito. Un tale coinvolgimento si può spiegare, secondo Cora Ranci, con il fatto che essendo stato presidente del Consiglio all'epoca del disastro aereo, era consapevole che la vicenda avrebbe finito per compromettere la propria persona e quindi decise di assumere una posizione difensiva «giocando d'anticipo»⁵¹⁴ e assicurando la garanzia istituzionale che l'Associazione dei parenti gli aveva richiesto. Secondo l'interpretazione di De Prospe, l'attivismo di Cossiga rappresentò il tentativo di recuperare le carenze riportate negli anni in cui si trovò a

⁵¹¹ *Il rischio di «verità» deformate*, in «Il Popolo», 14 marzo 1990, p. 7.

⁵¹² *Cossiga: basta con i misteri di Ustica*, in «Corriere della Sera», 30 giugno 1989, p. 1.

⁵¹³ *Ibidem*.

⁵¹⁴ Ranci *Ustica. Una ricostruzione storica* 2020, p. 193.

rivestire la carica di presidente del Consiglio. La vicenda del volo IH870 tornò a gettare scalpore sulla figura dell'ormai senatore a vita quando, nel 2008, durante un'intervista per Sky Tg 24, egli dichiarò che il responsabile dell'inabissamento del Dc-9 fu un aereo della Marina militare francese che lanciò un missile a risonanza.⁵¹⁵ Seppur della sua affermazione non vi sia prova, essa è significativa perché per la prima volta, un'autorità politica testimoniò in prima persona, individuando un responsabile della morte degli 81 a bordo dell'aeromobile civile.⁵¹⁶

Nel trentesimo anniversario della caduta del Dc-9, il presidente della Repubblica Giorgio Napolitano scrisse una lettera all'Associazione dei parenti delle vittime del «disastro di Ustica»:⁵¹⁷

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 individuare i responsabili.⁵¹⁸

Nella medesima occasione, anche i presidenti delle due Camere intervennero. Renato Schifani, al Senato, si pronunciò per ricordare la «strage»⁵¹⁹ affrontando il tema della necessità di ricercare la «verità come mezzo per rendere giustizia agli scomparsi ma anche quale valore fondante di una società libera e democratica».⁵²⁰ Gianfranco Fini, presidente della Camera dei Deputati, con un telegramma a Daria Bonfietti volle far sapere la propria vicinanza in merito a chi subì un grave lutto a seguito della «caduta del Dc-9 Itavia»⁵²¹ e promise l'«impegno di tutti per giungere a fare chiarezza su di una vicenda che continua a proiettare la sua ombra inquietante anche sul nostro presente».⁵²² Ognuno di questi tre messaggi nominò la vicenda di Ustica in maniera differente («disastro» per Napolitano, «strage» per Schifani e «caduta del Dc-9 Itavia» per Fini) e la questione della denominazione è stata oggetto di riflessione da parte dello studioso Daniele Salerno che

⁵¹⁵ *Strage di Ustica, nuove indagini. Sentito Cossiga: un missile francese*, in «Corriere della Sera», 22 giugno 2008, p. 19.

⁵¹⁶ Ranci *Ustica. Una ricostruzione storica* 2020, p. 197.

⁵¹⁷ Il testo della lettera è disponibile al sito web:

https://www.stragediustica.info/files/2010_NAPOLITANO_Telegramma_Ustica.pdf

⁵¹⁸ *Ibidem.*

⁵¹⁹ Il testo del discorso di Renato Schifani è disponibile al sito web:

https://www.senato.it/leg16/4175?current_page_38738=33

⁵²⁰ *Ibidem.*

⁵²¹ Il testo del discorso di Gianfranco Fini è disponibile al sito web:

https://leg16.camera.it/106?current_page_1775=121

⁵²² *Ibidem.*

nel 2009 ha ottenuto il dottorato di ricerca in semiotica presso l'Università di Bologna. L'etichetta con cui si definisce un accaduto implica una specifica interpretazione dei fatti. Nella riflessione del giornalista del quotidiano «La Stampa», utilizzare i termini «disastro» o «incidente» vuol dire considerare quanto è successo la conseguenza di una fatalità: «la tragica ovvietà che gli aerei cadono», nel caso di Ustica.⁵²³ La parola «strage», invece, implica che la responsabilità dell'evento è attribuibile alla volontà umana. Si spiega, dunque, perché l'episodio del 1969 della bomba alla Banca Nazionale dell'Agricoltura di Milano è noto all'opinione pubblica come «strage di Piazza Fontana». Allo stesso modo, il 2 agosto 1980 è ricordato come «strage di Bologna». Nel caso di Ustica, i vocaboli «disastro» o «strage» vengono utilizzati come sinonimi, come fatto dall'ex capo di Stato e dal senatore di Forza Italia. Ciò è possibile per via della peculiare costruzione del sapere relativo all'inabissamento del Dc-9: il discorso pubblico sull'evento, nel corso dei decenni, è sempre stato caratterizzato da incertezza e vaghezza, proprio per via dell'assenza di prove a favore o a diniego di una determinata spiegazione dei fatti. Per questo motivo, nella definizione pubblica del “caso Ustica” esiste una molteplicità di etichette valide.

Il presidente della Repubblica Sergio Mattarella, in carica dal 2015, ad ogni anniversario ha rinnovato la propria vicinanza a coloro che nel disastro aereo persero un proprio caro. Nel suo primo telegramma all'Associazione dei parenti delle vittime, il Capo di Stato scrisse:

Nel trentacinquesimo anniversario della tragedia che ha fortemente segnato la storia recente del nostro Paese desidero esprimere a lei, gentile presidente, e all'intera Associazione la mia vicinanza, nel ricordo delle vittime. Rievocare Ustica non significa solo alimentare la memoria di coloro che sono stati strappati ingiustamente alla vita e agli affetti, ma riaffermare l'impegno di perseverare nella ricerca tenace di una verità finalmente univoca sull'accaduto. Faccio mia la stringente domanda di giustizia che sale sia dalle famiglie così duramente segnate per la perdita dei loro cari sia dalla coscienza civile dell'intero Paese affinché, anche a livello internazionale, venga doverosamente assicurato un contributo atto a rimuovere le troppe pagine di opacità che continuano a pesare sulla nostra vita democratica e che attendono risposte. Con questa consapevolezza e con questo auspicio, invio a tutti il mio cordiale, partecipe saluto.⁵²⁴

Era il 27 giugno 2015, quando Mattarella pronunciò il suo primo messaggio in ricordo del volo IH 870. In quell'anno era in corso il processo civile che vedeva coinvolti i

⁵²³ Daniele Salerno *Tra diniego e riconoscimento. Analisi semiotica delle modalità di nominazione e definizione dell'evento «Ustica»*, in Alessandrini 1980: *l'anno di Ustica* 2020, p. 139.

⁵²⁴ Il messaggio del presidente Mattarella nel 35° anniversario è presente al sito web: <https://www.quirinale.it/elementi/1714>

Ministeri della Difesa e dei Trasporti nei confronti del fallimento della compagnia di Davanzali. Erano passati quattro anni dalla sentenza del Tribunale di Palermo che aveva condannato i ministeri di via XX Settembre e di piazzale Porta Pia al risarcimento dei familiari, in quanto responsabili di non aver garantito la sicurezza del viaggio⁵²⁵ e di aver ommesso una serie di documenti fondamentali al proseguimento delle indagini.⁵²⁶ Nel 2013, inoltre, la Corte Suprema di Cassazione dichiarò «non più suscettibile di essere rimesso in discussione»⁵²⁷ il fatto che durante i decenni furono operati, su più livelli, numerosi atti di distruzione di documenti e depistaggi. Per la Corte fu confermato lo scenario bellico presentato nell'ordinanza-sentenza di Priore nel 1999. Una tale interpretazione della vicenda comportò il presunto coinvolgimento di Paesi stranieri nel disastro aereo e Mattarella accennò, nel 2017, accennò proprio a una dimensione internazionale che doveva prendere il caso:

Alla domanda di giustizia le istituzioni hanno il dovere di dare risposta, percorrendo fino in fondo la strada della verità e facendo onore alla professionalità e alla dedizione di uomini dello Stato che sono riusciti ad aprire questo cammino superando ostacoli e difficoltà. Altri passi potranno essere compiuti, nella auspicabile collaborazione con istituzioni di paesi amici, affinché la memoria di quanto avvenuto nel cielo di Ustica rafforzi la solidarietà e la speranza di quanti operano per il trionfo delle ragioni dello stato di diritto.⁵²⁸

Nel 41° anniversario, il discorso di Mattarella pose l'accento sull' «impegno civile» riconosciuto ai familiari delle vittime che «promuovendo la ricerca della verità anche di fronte a condotte opache e ostruzionistiche»,⁵²⁹ permise il proseguimento delle indagini. Il più recente discorso del Presidente della Repubblica è stato quello del 27 giugno 2023. In esso, per la prima volta, Mattarella ha menzionato l'errore che fecero le istituzioni ad imputare ad un cedimento strutturale la causa dell'inabissamento del Dc-9. Tale accusa provocò il fallimento dell'Itavia e nel 2020 i Ministeri della Difesa e dei Trasporti furono condannati al risarcimento degli eredi del proprietario della compagnia Itavia, Aldo Davanzali.⁵³⁰ A 43 anni dall'accaduto, la commemorazione del Quirinale recita:

⁵²⁵ III sezione civile, Tribunale di Palermo, Pr. N. 10354/2007, 10 settembre 2011, p. 52.

<https://www.stragi80.it/documenti/civile/palermo11.pdf>

⁵²⁶ *Ivi*, p. 58.

⁵²⁷ III sezione, Corte Suprema di Cassazione, *Sentenza n. 23933/2013*, Roma, 22 ottobre 2013, p. 10.

⁵²⁸ Il messaggio del presidente Mattarella nel 37° anniversario è presente al sito web:

<https://www.quirinale.it/elementi/754>

⁵²⁹ Il messaggio del presidente Mattarella nel 41° anniversario è presente al sito web:

<https://www.quirinale.it/elementi/58732>

⁵³⁰ III sezione, Corte d'Appello di Roma, *Sentenza n. 2013/2020*, 22 aprile 2020, p. 28.

La Repubblica è vicina ai familiari delle vittime ed è partecipe del loro insuperabile dolore. La memoria continua a sollecitare solidarietà e impegno comune. Quando avvenne la tragedia, una cappa oscurò circostanze e responsabilità. Fu difficile aprire varchi alla verità sulla strage; anche a causa di opacità e ambiguità. L'impegno dei familiari è stato prezioso. Alla loro tenacia e alla professionalità di donne e uomini delle istituzioni si devono i passi avanti compiuti per smentire l'ipotesi iniziale di un cedimento strutturale del velivolo e ricostruire la dinamica degli eventi.⁵³¹

Seppur non sia mai stato menzionato il nome «Itavia» nei discorsi pubblici delle più alte cariche dello Stato in ricordo della vicenda, un grande passo è rappresentato da questo più recente discorso di Mattarella. Escludere che il Dc-9 cadde per un guasto del velivolo significò ristabilire l'immagine di una compagnia che proprio a causa di tali accuse, dovette cessare la propria attività. Il «dolore civile» cui la Bonfietti, nel corso dei decenni, si adoperò affinché venisse percepito dall'opinione pubblica, fu un tema riproposto anche dal Capo dello Stato: «Una completa verità non è stata pienamente raggiunta nelle sedi proprie e questo rappresenta ancora una ferita per la sensibilità dei cittadini».⁵³² Mattarella, in conclusione al discorso del 2023, si pronunciò in materia positiva riguardo il futuro circa la ricerca delle cause del disastro del volo IH 870, affermando che «i risultati ottenuti spingono a non desistere, a ricercare i tasselli mancanti, a superare le contraddizioni e rispondere così al bisogno di verità e giustizia».⁵³³

3.5. Giuliano Amato e la pista francese

Il 2 settembre 2023, su «La Repubblica», l'ex presidente della Corte costituzionale Giuliano Amato, ha affermato che nei cieli sopra Ustica, il 27 giugno 1980, avvenne un vero e proprio atto di guerra nella quale il Dc-9 fu coinvolto erroneamente. L'intervista ebbe l'effetto di riaccendere l'attenzione sul caso poiché la rivelazione riguardò il coinvolgimento dell'aeronautica francese e degli Stati Uniti nel disastro aereo:

Si voleva fare la pelle a Gheddafi, in volo su un Mig della sua aviazione. E il piano prevedeva di simulare una esercitazione della Nato, con molti aerei in azione, nel corso della quale sarebbe dovuto partire un missile contro il leader libico: l'esercitazione era una messa in scena che avrebbe permesso di spacciare l'attentato come incidente involontario.⁵³⁴

⁵³¹ Il messaggio del presidente Mattarella nel 41° anniversario è presente al sito web: <https://www.quirinale.it/elementi/93257>

⁵³² *Ibidem.*

⁵³³ *Ibidem.*

⁵³⁴ *Giuliano Amato: «Ustica, onta per Parigi, Macron chiedo scusa»*, in «La Repubblica», 2 settembre 2023, p. 2.

Secondo la ricostruzione di Amato, il piano delle potenze occidentali non ebbe esito positivo in quanto il colonnello libico fu avvertito da Bettino Craxi del pericolo e dunque non prese mai quell'aereo, cosicché il missile, lanciato da un caccia francese, finì per colpire l'aeromobile civile. Il silenzio delle istituzioni internazionali, in primis la Nato, fu giudicato da Amato un atto molto grave:

Un apparato costituito da esponenti militari di più paesi ha negato ripetutamente la verità pensando che il danno sarebbe stato irrimediabile per l'alleanza atlantica e per la stessa sicurezza degli Stati.⁵³⁵

L'ex presidente della Corte costituzionale ha sostenuto che è avvenuta una serie di insabbiamenti e depistaggi motivata da una «ragion di Nato» perché, nonostante morirono 81 persone, le istituzioni non collaborarono alla ricerca delle cause del disastro aereo in nome della protezione di più ampi interessi internazionali. Una simile ricostruzione dei fatti si spiega con il contesto geopolitico mediterraneo del 1980. La Francia, infatti, deteneva importanti legami con la sua ex colonia africana, il Ciad, un territorio ricco di giacimenti di uranio e per il quale Parigi orientava i propri affari militari ed economici. Le relazioni tra questi due Paesi erano, però, minate dalla politica espansionistica del colonnello libico verso i confini subsahariani. Per la Francia, dunque, Gheddafi rappresentava un personaggio scomodo e potenzialmente pericoloso per gli interessi economico-militari di Parigi.

L'intervista si concluse con l'invito all'Eliseo a fare luce sulla tragica vicenda. Il presidente francese, all'epoca del sinistro, era solo un bambino e proprio la sua estraneità con i fatti e la libertà che ne deriva, fa di Macron la figura politica più adeguata ad affrontare una nuova fase delle indagini sul “caso Ustica” e verificare la fondatezza della pista proposta da Amato. Quest'ultimo ha, infatti, terminato con un importante appello:

Mi chiedo perché un giovane presidente come Macron, anche anagraficamente estraneo alla tragedia di Ustica, non voglia togliere l'onta che pesa sulla Francia. E può toglierla solo in due modi: o dimostrando che questa tesi è infondata oppure, una volta verificata la sua fondatezza, porgendo le scuse più profonde all'Italia e alle famiglie delle vittime in nome del suo governo. Il protratto silenzio non mi pare una soluzione.⁵³⁶

⁵³⁵ *Ibidem.*

⁵³⁶ *Ibidem.*

Il giorno dopo l'intervista, il "caso Ustica" tornò, allora, sulle prime pagine dei maggiori quotidiani italiani. Le rivelazioni a favore della "pista francese" scatenarono diverse reazioni tra gli esponenti del governo. Sul «Corriere della Sera» si è evidenziato da una parte l'atteggiamento di cautela mantenuto da Giorgia Meloni, la quale ha preferito premettere che ci si trova di fronte a «parole importanti che meritano attenzione» ma che sono comunque «frutto di personali deduzioni», avanzando l'invito a fornire prove, mentre dall'altra Matteo Salvini ha sostenuto l'urgenza di Parigi di fare chiarezza poiché quelle di Amato sono state «dichiarazioni di inaudita gravità».⁵³⁷ Secondo Antonio Tajani, ministro degli Esteri, bisogna analizzare con attenzione le rivelazioni di Amato, che si discostano da quanto stabilito nei tribunali, prima di reclamare le scuse di Macron:

Bisogna verificare quello che è successo, è la versione dell'ex presidente del Consiglio che ora è un privato cittadino. C'è stato un processo, ci sono state sentenze... Le relazioni tra gli Stati non sono legate a una intervista.⁵³⁸

Da parte dell'esecutivo, non vi è, dunque, la volontà a fare pressione sul governo francese affinché fornisca una spiegazione alle accuse di Amato. L'atteggiamento di cautela di Palazzo Chigi si spiega con l'interesse a non voler compromettere i rapporti con l'Eliseo in un momento delicato quale quello attuale dove altre questioni importanti impegnano la politica europea, come, ad esempio, i dossier relativi alla Tunisia, all'immigrazione e le trattative sul Patto di Stabilità. Con la posizione tenuta dal governo si trova d'accordo Giorgio La Malfa, che fu ministro del bilancio e della programmazione economica all'epoca del disastro aereo. Egli ritiene che quanto sostenuto da Amato possa rappresentare un «rischio»⁵³⁹ per i rapporti tra Francia e Italia, già messi in difficoltà dalle importanti questioni che si trovano a dover affrontare attualmente Palazzo Chigi e l'Eliseo.

La figlia dell'ex segretario del Partito socialista italiano, l'attuale presidente della commissione Esteri e Difesa di Palazzo Madama, ha espresso il proprio disappunto verso

⁵³⁷ *Ustica, Amato accusa Parigi. Meloni: servono elementi*, in «Corriere della Sera», 3 settembre 2023, p. 5.

⁵³⁸ *Ustica, Meloni ad Amato: «Parole importanti, ora servono i dettagli»*, in «La Repubblica», 3 settembre 2023, p. 2.

⁵³⁹ *La Malfa su Ustica: «Ricordo quel giorno: noi ministri sotto choc pensammo al terrorismo»*, in «Il Resto del Carlino», 5 settembre 2023, p. 8.

le rivelazioni di Amato. Secondo Stefania Craxi, infatti, quanto è stato raccontato nell'intervista a «La Repubblica» è un «falso storico» perché:

È vero che Craxi avvertì Gheddafi di un attacco che gli americani stavano organizzando [...] Ma si trattava di un episodio verificatosi sul suolo libico nel 1986, anno in cui mio padre era alla guida del governo italiano. L'obiettivo di Bettino era quello di mantenere l'equilibrio nel Mediterraneo e, visto cosa è successo in Libia dopo l'uccisione di Gheddafi, quell'avvertimento era lungimirante.⁵⁴⁰

Dunque, secondo la figlia di Craxi, la rivelazione di Amato è un'impresione, frutto di confusione fra la vicenda della sera del 27 giugno 1980 ed una accaduta sei anni dopo. Dello stesso parere è anche Rino Formica, ministro dei Trasporti nel giugno 1980. Il socialista si è scagliato contro le dichiarazioni dell'ex presidente della Corte costituzionale. In merito al ruolo di Craxi, infatti, Formica ha ritenuto che quanto sostiene Amato sia:

Un falso. Un atto volgare verso Craxi e verso la storia del Psi. I servizi segreti erano in quel momento totalmente in mano alla loggia P2 [...] Loro avevano il potere di avvertire Gheddafi, non Craxi.⁵⁴¹

Non tardarono ad arrivare anche i commenti di importanti figure dell'ambiente militare. Poiché le accuse di Amato si orientarono nei confronti dell'Aeronautica, che al momento del disastro aereo non fornì le adeguate risposte agli interrogativi degli inquirenti, un generale in pensione decise di dare una spiegazione dell'atteggiamento mantenuto dall'arma azzurra. Rimanendo in anonimo, egli, infatti, dichiarò su «La Repubblica» che, se il comportamento delle Forze armate è sembrato ostruzionistico agli occhi dell'opinione pubblica, ciò si spiega con il «rispetto della politica» e della «catena gerarchica» del ministro della Difesa e del presidente della Repubblica: «i nostri vertici rispondevano ad altri vertici. C'erano un ministro ed un governo. Non hanno nascosto niente».⁵⁴² L'ex Capo di Stato di Maggiore dell'Aeronautica Leonardo Tricarico ha ricordato che gli ufficiali accusati di “alto tradimento” furono tutti assolti e secondo lui,

⁵⁴⁰ «Io indignata, è un falso storico. Mio padre avvisò Gheddafi, ma per l'attacco Usa del 1986», in «Corriere della Sera», 3 settembre 2023, p. 5.

⁵⁴¹ «Amato su Ustica? Non è casuale. Meloni vuole chiudere la stagione anti fascista», in «Domani», 5 settembre 2023, p. 5.

⁵⁴² *I militari arroccati sul muro di gomma. Ma c'è una breccia “Serviva trasparenza”*, in «La Repubblica», 3 settembre 2023, p. 6.

le parole di Amato sono tutte «fandonie che non hanno retto nel dibattito penale». ⁵⁴³

Il collega Pasquale Preziosa, che ricoprì la carica di Tricarico tra il 2013 e il 2016, nel 1980 partecipò alla commissione italo-libica relativa al jet caduto sulla Sila e a «La Repubblica» ribadì che la sera del 27 giugno 1980 non avvenne:

Nessun combattimento aereo. Me lo confermarono anche gli stessi libici con cui parlai. Il Mig stava volando sull'Italia perché stava scappando dal regime di Gheddafi. La ricostruzione dell'ex premier Amato, dunque, non è corretta, fa acqua da tutte le parti. ⁵⁴⁴

Le autorità politiche oltralpe hanno replicato mettendosi a disposizione degli inquirenti, affermando che la Francia ha sempre fornito le informazioni di cui era a disposizione sul “caso Ustica”: «rimaniamo disponibili a collaborare con l'Italia, se lo chiederanno», ⁵⁴⁵ ha sottolineato il ministero degli Esteri francese. La corrispondente da Parigi per «La Repubblica» ha, però, puntualizzato quanto l'atteggiamento propositivo dell'Eliseo verso il “caso Ustica” sia più apparente che concreto poiché le risposte a molti interrogativi degli inquirenti potrebbero trovarsi nei documenti degli archivi militari presso Château de Vincennes, sui quali vige, però, la segretezza almeno fino al 2040. Lo studioso di geopolitica Laurent Chalard fa sapere, infatti, che:

La Francia ha una delle durate più lunghe per il segreto sulla Difesa, sessant'anni e in alcuni casi di più. [...] Nel caso di Ustica è probabile che ci sia un doppio sigillo di segretezza sui documenti dell'epoca, dello Stato francese ma anche della Nato. ⁵⁴⁶

In realtà, anche per quanto riguarda la documentazione detenuta nell'Archivio centrale dello stato italiano vi sono numerose lacune. Nel 2022, il Comitato consultivo sulle attività di versamento all'archivio centrale fece presente che:

Non è accettabile che, in un periodo di tempo prolungato, che va dalla fine degli anni '60 agli anni '80, possa mancare del tutto la documentazione relativa al Gabinetto del Ministro dei trasporti pro tempore

⁵⁴³ *Ustica, Amato accusa Parigi. Meloni: servono elementi*, in «Corriere della Sera», 3 settembre 2023, p. 5.

⁵⁴⁴ *I militari arroccati sul muro di gomma. Ma c'è una breccia «Serviva trasparenza»*, in «La Repubblica», 3 settembre 2023, p. 6.

⁵⁴⁵ *La Francia: «noi sempre collaborativi»*, in «Corriere della Sera», 3 settembre 2023, p. 6.

⁵⁴⁶ *La Francia: «pronti a collaborare». Ma sugli archivi resta il segreto*, in «La Repubblica», 3 settembre 2023, p. 3.

nonché le serie archivistiche relative all'attività del Ministero, per il settore Trasporti, riferite al periodo delle stragi che hanno segnato tragicamente il nostro Paese.⁵⁴⁷

In particolare, il Comitato fece presente al governo che relativamente al carteggio tra l'Ambasciata italiana a Beirut e Palazzo Chigi tra la data del sequestro dei missili ad Ortona ad un gruppo di autonomi e palestinesi provenienti da Bologna (7 ottobre 1979) e quella del disastro aereo, fu apposto il segreto di Stato. Superato il limite massimo di 30 anni previsto dalla legge, tale materiale fu classificato come "segretissimo"⁵⁴⁸ fino al 2024. Le informazioni contenute nel carteggio potremmo fornire elementi importanti agli inquirenti per comprendere cosa accadde al Dc-9 e per tale motivo, risulta fondamentale rendere accessibili i documenti segregati.

Nonostante le direttive dei governi Renzi e Draghi, tra il 2014 e il 2021, abbiano comportato il versamento da parte delle amministrazioni all'Archivio di un'ingente mole di fonti sulle stragi che avvennero nel Paese dal 1969 al 1984, il deputato di Italia Viva, Luigi Marattin, nel gennaio 2023 ha fatto presente alla Camera che, ancora:

Mancano tutti i documenti relativi al periodo 1968-1980 dell'archivio del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonché tutta la documentazione afferente al ministro e al capo di gabinetto.⁵⁴⁹

A contribuire ai sospetti nei confronti delle autorità militari francesi nella vicenda di Ustica, inoltre, vi è la testimonianza dell'ex generale di divisione Niccolò Bozzo, collaboratore fidato di Carlo Alberto Dalla Chiesa nel contesto della lotta al terrorismo in Italia. Nel 1980, egli era tenente-colonnello al comando della sezione antiterrorismo di Milano. Il giorno del disastro aereo si trovava in vacanza presso Solenzara, in Corsica, dove ha luogo anche un'importante base Nato. Sin dalla tarda mattinata del 27 giugno 1980, notò un cospicuo traffico aereo di velivoli francesi, tedeschi e belgi sopra l'isola, sospeso verso le ore 14 e ripreso dal tardo pomeriggio fino alle 3 del mattino che disturbò

⁵⁴⁷ Presidenza del Consiglio dei Ministri, *Prima relazione annuale del comitato consultivo sulle attività di versamento all'archivio centrale dello Stato e agli archivi di Stato della documentazione di cui alle direttive del presidente del Consiglio dei ministri del 22 aprile 2014 e del 2 agosto 2021*, Roma, 12 ottobre 2022, p. 23.

⁵⁴⁸ La classifica "segretissimo", ai sensi dell'articolo 4, comma 3, del DPCM n. 7 del 2009, è attribuita a informazioni, documenti, atti, attività o cose la cui diffusione non autorizzata sia idonea ad arrecare un danno eccezionalmente grave agli interessi essenziali della Repubblica.

<https://www.sicurezzanazionale.gov.it/sisr.nsf/documentazione/normativa-di-riferimento/dpcm-12-giugno-2009-n-7-2.html>

⁵⁴⁹ Camera dei Deputati, *Interpellanza urgente 2-00043*, Roma, 13 gennaio 2023.

<https://aic.camera.it/aic/scheda.html?numero=2-00043&ramo=C&leg=19>.

il sonno del comandante e della sua famiglia. Il ricordo del generale, però, differisce da quello che le autorità Nato comunicarono a quelle giudiziarie italiane, ossia che le attività dell'aeroporto di Solenzara si erano concluse alle ore 14.30. Eppure, Bozzo è sicuro della quantità di velivoli militari in movimento la sera del disastro aereo e al giornalista Colarieti raccontò che alle sue lamentele, il giorno seguente, circa il rumore dei jet, l'albergatrice rispose che «tanti aerei durante la notte non si erano mai visti»⁵⁵⁰ e probabilmente si erano attivati proprio in ragione della ricerca del Dc-9. L'interrogativo sull'attività aerea della base di Solenzara la sera del 27 giugno 1980 rimane aperto e potrebbe rappresentare un elemento chiave per comprendere cosa accadde al velivolo Itavia. Per Amato, infatti, orientare le indagini verso l'attività della base di Solenzara, invitando i piloti che operarono la sera del disastro aereo a parlare, potrebbe aiutare a fare luce sulla vicenda:

Se il pilota dell'aereo che sparò il missile è ancora vivo, o altri che volarono lì intorno, potrebbero farlo, senza portarsi nella tomba il peso del silenzio.⁵⁵¹

L'ex magistrato Giovanni Salvi, che si occupò dal 1990 al 2002 delle indagini sul disastro aereo, rivestendo il ruolo di pubblico ministero presso la Procura di Roma, ha ricordato che dall'analisi del relitto non è stato possibile individuare alcuna traccia di impatto con un missile. Tuttavia, il giudice ha potuto constatare che la sera del sinistro nei cieli sopra il Tirreno vi era un traffico aereo intenso che può far pensare ad uno scenario bellico nel quale fu coinvolto il Dc-9. Inoltre, il magistrato, come i suoi colleghi impegnati nell'indagine, ha incontrato numerosi ostacoli nella ricerca della causa dell'inabissamento del velivolo civile. In particolare, Salvi ha spiegato al «Corriere della Sera» che:

Formalmente non è mai stato opposto il segreto di Stato, ma il segreto in senso sostanziale lo abbiamo rilevato con l'accesso – a volte consensuale, a volte con ispezioni o perquisizioni – agli archivi dei Servizi: ci siamo trovati di fronte alla realtà sconcertante di un'attività limitata alla raccolta delle rassegne stampa o poco più.⁵⁵²

⁵⁵⁰ *Io, generale, vidi i caccia alzarsi in volo*, in «Avvenimenti», 12 settembre 2003, pp. 28, 29.

⁵⁵¹ *La versione di Amato: «su Ustica non ho verità, chiedo di cercarla»*, in «Corriere della Sera», 6 settembre 2023, p. 11.

⁵⁵² *«Dai militari e da Parigi ci fu scarsa collaborazione. Sul missile manca la prova»*, in «Corriere della Sera», 4 settembre 2023, p. 9.

All'atteggiamento ostruzionistico dei Servizi segreti, si è aggiunta la reticenza delle autorità della Nato a fornire informazioni sul funzionamento dei sistemi radar e la difficoltosa collaborazione della Francia, dimostrata dalle iniziali affermazioni di Parigi riguardo l'attività della base di Solenzara:

A dimostrazione che collaborazione piena non vi è stata, così come da parte degli Stati Uniti, almeno durante una prima fase delle indagini; ad esempio, sui movimenti della portaerei Saratoga, [...] La situazione in parte cambiò nel tempo, sebbene alcune rogatorie ebbero risposta tardive e non sempre complete.⁵⁵³

Per Daria Bonfietti, presidente dell'associazione dei parenti delle vittime del disastro aereo, le dichiarazioni di Amato a «La Repubblica» rappresentano un momento di progresso nella storia delle indagini sul “caso Ustica”:

Sono grata a Giuliano Amato per le parole che ha avuto la voglia, la forza e la dignità di pronunciare. Sono importantissime perché arrivano da un ex premier ed ex presidente della Consulta che aggiunge la sua voce alle nostre e a quelle di tanti altri che da 43 anni chiedono di conoscere ufficialmente la verità.⁵⁵⁴

La ricostruzione di Amato presenta degli elementi in continuità con la “pista francese” proposta da Cossiga nel 2008. L'ex presidente della Repubblica rivelò, infatti, che negli anni in cui egli si trovava al Quirinale fu avvertito dai servizi segreti che «a provocare la strage furono i francesi»⁵⁵⁵ intenzionati a colpire il colonello libico che la sera del disastro aereo doveva passare con un jet militare sopra il Tirreno:

La verità è che Gheddafi si salvò perché il Sismi, il generale Santovito, appresa l'informazione, lo informò quando lui era appena decollato e decise di tornare indietro. I francesi questo lo sapevano e videro un aereo dall'altra parte di quello italiano che si nascose dietro per non farsi prendere dal radar.⁵⁵⁶

La rivelazione, a 28 anni dal disastro aereo, comportò la riapertura delle indagini da parte del Tribunale di Roma. Cossiga comunicò che anche Giuliano Amato era venuto a conoscenza del presunto coinvolgimento dei militari transalpini la sera del 27 giugno 1980. Nel 2008, quando Amato era ministro degli Interni, in sede giudiziaria negò quanto sostenuto dal presidente emerito:

⁵⁵³ *Ibidem.*

⁵⁵⁴ «Ora Palazzo Chigi deve agire per avere le risposte da Macron», in «Avvenire», 3 settembre 2023, p. 8.

⁵⁵⁵ Cossiga: «I francesi provocarono la strage di Ustica», in «Il Manifesto», 20 febbraio 2008, p. 6.

⁵⁵⁶ Ustica, la procura riapre l'inchiesta. Dopo 28 anni, in «Il Giornale», 22 giugno 2008, p. 16.

No, non è vero. È vero però che negli ambienti che si occupavano della questione circolavano queste voci come, del resto, altre. Io però non ho mai avuto informazioni specifiche, né ufficiali né ufficiose che indicassero la Francia come responsabile del fatto.⁵⁵⁷

15 anni dopo, Amato, invece, nell'intervista a «La Repubblica», conferma le ipotesi circa il coinvolgimento della Francia e della Nato nell'inabissamento del Dc-9. L'ex senatore e ministro Carlo Giovanardi, forte sostenitore del “partito della bomba”, ha contestato la rivelazione del giurista torinese ricordando che: «lui stesso, da sottosegretario e sotto giuramento, sentito in tribunale disse cose del tutto diverse».⁵⁵⁸

Secondo Luigi Zanda, portavoce di Cossiga quando si trovava a Palazzo Chigi, la rivelazione di Amato, a 43 anni di distanza dall'accaduto, ha lo scopo di restituire il proprio ricordo della vicenda, ora che non è più coinvolto con l'ambiente politico, così come fece il presidente emerito due anni prima della sua morte:

Quando Cossiga fece quella deposizione nel 2008 pensai che in lui fosse prevalsa un'ansia liberatoria. Doveva dire quello che pensava. Immagino sia stato l'intendimento di Amato: restituire valore alla memoria, in un Paese che ne ha pochissima.⁵⁵⁹

43 anni separano il disastro aereo dalle rivelazioni di Amato. Se l'ex presidente della Corte costituzionale è venuto a conoscenza degli elementi a favore dell'ipotesi dello scenario bellico nei cieli sopra Ustica molti anni fa, inevitabile appare la domanda che si pone la giornalista Flavia Perina: «Perché Amato parla soltanto adesso?». ⁵⁶⁰ La risposta si può trovare nell'analisi delle trasformazioni geopolitiche che hanno interessato la situazione nazionale ed internazionale. Le informazioni riportate dal giurista torinese a «La Repubblica» introducono una questione che riguarda non solo il piano giudiziario, ma, un più ampio sguardo al rapporto che l'Italia ha intrattenuto nel corso dei decenni con gli altri Paesi. La Guerra Fredda è terminata da più di trent'anni, nel 2011 è stata posta fine alla dittatura di Gheddafi, i rapporti tra gli Stati si sono fatti più trasparenti e

⁵⁵⁷ VII sezione, Tribunale ordinario di Roma, *Verbale di udienza di 1° comparizione RG 71943/08*, 15 dicembre 2008, p. 9.

<https://www.stragi80.it/documenti/civile/Cossiga-Amato.pdf>

⁵⁵⁸ *Strano tempismo del Dottor Sottile: 43 anni dopo i fatti turba i rapporti con Parigi e Nato*, in «Il Giornale», 3 settembre 2023, p. 3.

⁵⁵⁹ *Zanda: «Guerra nei cieli di un'Italia assai debole. Furono però i Servizi a informare Gheddafi»*, in «La Repubblica», 3 settembre 2023, p. 4.

⁵⁶⁰ *Perché Amato parla soltanto adesso?*, in «La Stampa», 3 settembre 2023, p. 23.

molti dei coinvolti nella vicenda del Dc-9 e di altre stragi italiane sono defunti. Le rivelazioni di Amato si possono, dunque, interpretare, come l'invito ad aprire una nuova fase delle indagini sul disastro aereo, caratterizzata da una maggiore volontà e libertà nell'accertamento delle cause all'origine dell'inabissamento dell'aeromobile civile, ora che il contesto nazionale ed internazionale, cambiato profondamente rispetto a 43 anni fa, lo può permettere. Salvo Andò, ministro della Difesa nel governo Amato (1992-1993), in un'intervista a «La Repubblica» ha dichiarato che:

Amato parla adesso perché ora ci sono le condizioni per esigere dalla Francia piena collaborazione. Del vecchio establishment non c'è più nessuno. C'è una nuova generazione al potere. E Ustica è ancora una ferita aperta, che mai si rimarginerà. Una vicenda incredibile che ci interpella.⁵⁶¹

Secondo il socialista siciliano, dunque, le rivelazioni di Amato arrivano nel momento giusto per dare un nuovo impulso alle indagini sul disastro aereo, ricordando che «l'ansia di verità non ha scadenza» e che «il reato di strage non si prescrive mai».⁵⁶² Inoltre, lo stesso Amato, ha chiarito che ad 85 anni, avverte la necessità di contribuire a fare chiarezza sul “caso Ustica” in quanto:

La ricerca della verità è in pericolo perché i testimoni cominciano a morire; alcuni di essi possono ancora dire ciò che finora hanno taciuto. Sarebbe un modo per riappacificarsi con la storia, e il mio intento era solo questo, non c'erano altri fini, ci crediate o no.⁵⁶³

Il 12 settembre 2023 presso la Procura di Roma si è tenuto un incontro nel quale i magistrati hanno fatto il punto sull'inchiesta ancora aperta sul disastro aereo. Nonostante l'eco delle rivelazioni di Amato, per il momento non si è avvertita l'esigenza di chiamare a testimoniare l'ex presidente della Corte costituzionale.⁵⁶⁴

A quarantatré anni dal disastro aereo, il “caso Ustica” rimane una questione aperta e motivo di dibattito sulla scena pubblica. Sulla base dei documenti che ho letto sulla

⁵⁶¹ Andò: «è stato un missile. Affrontai Mitterrand, lui si infastidì e non rispose», in «Corriere della Sera», 4 settembre 2023, p. 7.

⁵⁶² *Ibidem*.

⁵⁶³ *La versione di Amato: «su Ustica non ho verità, chiedo di cercarla»*, in «Corriere della Sera», 6 settembre 2023, p. 11.

⁵⁶⁴ Notizia Ansa, 12 settembre 2023.

https://www.ansa.it/sito/notizie/topnews/2023/09/12/vertice-pm-roma-su-ustica-per-ora-amato-non-sara-sentito_17034cda-1ae1-4404-b0de-23934c8cf90e.html

vicenda, ho avuto modo di riflettere su alcuni elementi che sono emersi dalla storia delle indagini sul velivolo Itavia. Il fatto che ancora oggi le autorità giudiziarie non abbiano posto fine al “caso Ustica” mette in evidenza la permanenza di interrogativi e opacità sulla vicenda. La mancanza di una spiegazione ufficiale, cioè, riconosciuta dalle autorità e comprovata da elementi concreti, continua ad alimentare una pluralità di ipotesi e supposizioni. Non è facile, allora, cercare di farsi un’idea su ciò che è accaduto senza avere competenze specifiche in ambito radaristico e aeronautico. Come ha sottolineato anche il giudice Priore, infatti, una delle maggiori «sofferenze» che egli ha incontrato nel corso dell’istruttoria è stata proprio «la conoscenza tecnica altamente specializzata, sofisticata» che, oltre a richiedere un grande impegno nell’acquisirla, è «patrimonio di una parte»⁵⁶⁵ e, dunque, risulta molto difficile averne accesso. Le conoscenze tecnico-scientifiche necessarie per indagare sulle dinamiche del disastro sono, infatti, patrimonio dell’arma azzurra, i cui ufficiali sono stati accusati di alto tradimento nel processo per depistaggio, nel corso dei primi anni 2000. Seppure nei processi sia stata dichiarata l’assoluzione di tutti gli imputati, resta l’immagine, nel mio giudizio, di una Forza Armata che non è stata in grado di proteggere i suoi cittadini e nonostante abbia avuto numerose occasioni per farlo, non ha provveduto a tutelare le vittime del disastro, fornendo fin da subito ogni tipo di informazione utile. Riguardo alla causa all’origine dell’inabissamento del Dc-9, sulla base della lettura delle relazioni delle varie commissioni, dei collegi peritali e della sentenza-ordinanza del giudice Priore, l’ipotesi che mi convince di più è quella della «quasi collisione», congettura che spiegherebbe la flessione dell’ala sinistra del velivolo, secondo studi metallografici compiuti nel corso dell’istruttoria di Priore. Una simile spiegazione dei fatti implicherebbe la presenza di almeno un secondo velivolo nello spazio aereo del Dc-9, ipotesi che trova sostegno nei dati radaristici.⁵⁶⁶ Nella relazione del collegio Misiti del 1994, si è provato a spiegare le dinamiche del disastro aereo, ammettendo che esso sia avvenuto a causa di una quasi collisione: i due aeromobili si sono avvicinati «a distanza estremamente ridotta, dell’ordine del metro», provocando la flessione e la conseguente rottura dell’ala sinistra del Dc-9, fino all’improvvisa destrutturazione dell’intero velivolo che stava volando a 7600 metri di quota, in una

⁵⁶⁵ Commissione Stragi 22 gennaio 1997, p. 185.

⁵⁶⁶ *Sentenza-ordinanza Priore*, pp. 4947-4965.

situazione di assenza di turbolenza. Reputando valida questa spiegazione dei fatti, l'interrogativo si sposta sull'identità del secondo aereo presente nella rotta del volo IH870. L'analisi del grado di rapporti che il governo italiano ha intrapreso tanto con gli USA e la Francia, quanto con la Libia del colonnello Gheddafi, permette di ipotizzare la presenza di un caccia, forse libico, nello spazio aereo italiano proprio nel momento in cui stava volando l'aeromobile Itavia. Il suo passaggio sul suolo nazionale si può spiegare con il rapporto che si era costituito fra Roma e Tripoli all'inizio degli anni Ottanta e caratterizzato da accordi segreti. La presenza di basi militari Nato sulla penisola adduce all'ipotesi che la sera del 27 giugno 1980 un velivolo militare targato Libia possa essersi nascosto sotto a quello Itavia, per non comparire nei radar delle torri di controllo e non provocare l'allarme presso le basi dell'Alleanza atlantica. Il superamento del Dc-9 compiuto dal caccia, potrebbe aver comportato il disastro aereo.

La vicenda resta ancora priva di una spiegazione comprovata. Spetterà alle autorità giudiziarie e ai periti esperti in materia radaristica e aeronautica cercare di spiegare cos'è successo nelle indagini che sono ancora in corso.

Le recenti rivelazioni di Giuliano Amato alimentano le ipotesi di uno scenario bellico sopra l'isola di Ustica, la sera del 27 giugno 1980. Il presunto coinvolgimento dell'aeronautica francese nella caduta del Dc-9 chiama in causa il premier Macron e la possibilità di desecretare una serie di documenti che si trovano nell'archivio militare di Château de Vincennes. Le risposte ai numerosi dubbi, che permangono sul disastro aereo, potrebbero emergere proprio dalla documentazione conservata Oltralpe. Ciò potrebbe avvenire grazie alla pressione delle autorità politiche italiane e dell'opinione pubblica nell'interesse a porre la parola fine ad una pagina molto triste della storia italiana.

FONTI e BIBLIOGRAFIA

Atti parlamentari

Camera dei deputati, IV Legislatura, Atti Parlamentari, *Discussioni, Seduta di martedì 18 dicembre 1973*, Roma.

Camera dei deputati, VIII Legislatura, Atti Parlamentari, *Discussioni, resoconto stenografico seduta antimeridiana del 17 dicembre 1980*, Roma, pp. 21513-21580.

Camera dei deputati, X Legislatura, Commissione parlamentare di inchiesta sulla condizione giovanile, *14° seduta*, Roma, 28 settembre 1989

Camera dei deputati, XI Legislatura, *Resoconto stenografico n.110*, Roma, 18 dicembre 1992

Camera del Senato, Fondazione Craxi, *Dichiarazione su Ustica del segretario Bettino Craxi*, Roma, 8 novembre 1988.

Camera del Senato, Mozione 1/00042, VIII Legislatura, *seduta di annuncio: 0148 del 3 luglio 1980*.

Commissione Stragi, X Legislatura, *Relazione sull'inchiesta condotta sulle vicende connesse al disastro aereo di Ustica*, Roma, 1° ottobre 1990.

Commissione Stragi, X Legislatura, *Resoconti stenografici dalla 19° alla 32°*, Roma, 25 maggio 1989 – 12 ottobre 1989.

Commissione Stragi, X Legislatura, *Resoconto stenografico audizione ministro Formica*, 29 giugno 1989.

Commissione Stragi, X Legislatura, *Resoconto stenografico 32° seduta*, Roma, 22 novembre 1989.

Commissione Stragi, X Legislatura, *Resoconto stenografico 56° seduta*, Roma, 27 giugno 1990.

Commissione Stragi, X Legislatura, *Resoconto stenografico 58° seduta*, Roma, 18 luglio 1990.

Commissione Stragi, X Legislatura, *Resoconto stenografico 97° seduta*, 3 dicembre 1991

Commissione Stragi, X Legislatura, *Resoconto stenografico 99° seduta*, 24 gennaio 1992

Commissione Stragi, X Legislatura, *Resoconti stenografici 102° seduta*, Roma, 14 e 15 aprile 1992.

Commissione Stragi, XIII Legislatura, 7° *Resoconto stenografico*, Roma, 22 gennaio 1997.

Commissione Stragi, XIII Legislatura, 8° *Resoconto stenografico*, Roma, 5 febbraio 1997.

Commissione Stragi, XIII Legislatura, *Elaborati presentati dai Commissari vol. III n. 7.*, 28 giugno 2000.

Documentazione tecnico formale vol. 1, *Informazioni supplementari sull'incidente dell'aereo libico su territorio italiano del 18 luglio 1980 – Commissione Italo-libica*, Roma, 22 agosto 1980

Relazione della commissione d'inchiesta tecnica formale Luzzatti incivolo a/m DC9 I-TIGI giorno 27 giugno 1980, Roma, 16 marzo 1982.

Relazione sull'inchiesta affidata al Capo di Stato Maggiore Aeronautica dal signor Ministro della Difesa in data 17 marzo 1989, Roma, maggio 1989.

Atti giudiziari

I sezione, Corte d'Assise di Appello di Roma, Pr. Pen. N. 23/05 R. G. C/ASS, *Sentenza 2° grado*, Roma, 15 dicembre 2005

I sezione, Corte d'Appello di Palermo, *Sentenza n. 788*, 15 aprile 2010.

II sezione, Tribunale Ordinario di Roma, *Sentenza 1887/2004*, 16 gennaio 2004.

III sezione, Corte d'Assise di Roma, Pr. Pen. N. 1/99, *Sentenza 1° grado, Udienza dell'11 dicembre 2001*.

III sezione, Corte d'Assise di Roma, Pr. Pen. N. 1/99, *Sentenza 1° grado, Udienza del 13 dicembre 2002*.

III sezione, Corte d'Assise di Roma, Pr. Pen. N. 527/84 A, *Sentenza I grado*, 30 aprile 2004

III sezione, Corte d'Appello di Roma, *Sentenza n. 2013/2020*, 22 aprile 2020.

III sezione, Corte Suprema di Cassazione, *Sentenza n. 1871/2013*, Roma, 28 gennaio 2013.

III sezione, Tribunale di Palermo, Pr. N. 10354/2007, 10 settembre 2011.

Procura della Repubblica di Crotona, *Richiesta della Procura di Crotona di archiviazione della presunta retrodatazione della caduta del MiG – 23 in Calabria*, Crotona, 21 febbraio 1989.

VII sezione, Tribunale ordinario di Roma, *Verbale di udienza di 1° comparizione RG 71943/08*, 15 dicembre 2008

Suprema Corte di Cassazione, *Relazione sull'amministrazione della giustizia nell'anno 1980*, Roma, 2 gennaio 1981.

Suprema Corte di Cassazione, *Relazione sull'amministrazione della giustizia nell'anno 2013*, Roma, 24 gennaio 2014.

Suprema Corte di Cassazione, *Sentenza III grado*, Roma, 10 gennaio 2007.

Tribunale di Crotona, *Sentenza di archiviazione del giudice istruttore di Crotona della presunta retrodatazione della caduta del MiG-23 in Calabria*, Crotona, 5 marzo 1989.

Tribunale di Roma Procedimento Penale Nr. 527/84 A G.I. - *Sentenza-ordinanza del giudice istruttore Rosario Priore*, Roma, 31 agosto 1999.

Fonti a stampa

Archivio online Avanti!

<https://avanti.senato.it/controller.php?page=archivio-pubblicazione>

Archivio online Corriere della Sera

<https://archivio.corriere.it/Archivio/interface/view.shtml#!/NzovcGFnZXMvcmNzZGF0aWRhY3MxL0AxNDYzMg%3D%3D>

Archivio online Il Messaggero

<https://archivio.ilmessaggero.it/>

Archivio online La Stampa

http://www.archiviolaStampa.it/component/option,com_lastampa/task,ricerche/Itemid,3/

Emeroteca sulla Strage di Ustica

https://ladigacivile.eu/emeroTeca_ustica

Storiografia

ALEGI Gregory, TRICARICO Leonardo, *Ustica, un'ingiustizia civile*, Rubbettino, Soveria Mannelli, 2021.

ALESSANDRINI Luca (a cura di), *1980: l'anno di Ustica*, Mondadori, Milano, 2020.

ALESSANDRINI Luca (a cura di), *Ustica e gli anni Ottanta*, Manni, San Cesario di Lecce, 2023.

AMELIO Erminio, BENEDETTI Alessandro, *IH870: Il volo spezzato. Strage di Ustica: le storie, i misteri, i depistaggi, il processo*, Editori riuniti, Roma, 2005.

ASSOCIAZIONE PARENTI DELLE VITTIME DELLA STRAGE DI USTICA (a cura di), *Il dolore civile. La società dei cittadini dalla solidarietà all'autorganizzazione*, Guerini e Associati, Milano, 1993.

BAIONI Massimo, CONTI Fulvio (a cura di), *La politica nell'età contemporanea*, Carocci, Roma, 2020.

BARBAGALLO Francesco, *Storia contemporanea. Dal 1815 a oggi*, Carocci, Roma, 2014.

BENADUSI Lorenzo, *Oltre il paradigma della crisi: per una diversa lettura degli anni Ottanta*, n. 15 a. 39 (2016), "Ventunesimo Secolo", pp. 92-112.

BONAZZI Franco, FARINELLI Francesco, *Ustica. I fatti e le fake news*, LoGisma, Vicchio, 2019.

BORDONI Antonio, *Ustica, il relitto parla*, IBN, Roma, 2022.

BROGNERI Enrico, *Ai margini di Ustica*, Edizione a cura dell'autore, Catanzaro 1988.

CARDINI Flaminia, *Ustica: la via dell'ombra*, Sapere 2000, Roma, 1990.

CAVICCHIOLI Sandra, PEZZINI Isabella, *La Tv-verità. Da finestra sul mondo a panopticon*, RAI, Roma, 1993.

CRAINZ Guido, *Storia della Repubblica. L'Italia dalla Liberazione ad oggi*, Donzelli, Roma, 2016.

CRAINZ Guido, *Il paese reale*, Donzelli, Roma, 2012.

CUCCHIARELLI Paolo, *Ustica e Bologna: attacco all'Italia*, La nave di Teseo, Milano, 2020.

DE PROSPO Mario, *Protagonisti contro voglia. Governi e militari durante le indagini sulla strage di Ustica (1980-1992)*, Le Monnier, Milano, 2022.

DI STEFANO Luigi, *Il buco: scenari di guerra nel cielo di Ustica*, Vallecchi, Firenze, 2005.

- EQUIZI Gregorio, FILISNI Giampaolo, *La strage di Ustica, il processo e le verità oscure*, Bulzoni, Roma, 2023.
- FASANELLA Giovanni, PRIORE Rosario, *Intrigo internazionale. Perché la guerra in Italia. Le verità che non si sono mai potute dire*, Chiarelettere, Milano, 2010.
- FAZZINO Cesare, NARDI Catullo, *Libro bianco Dossier Ustica a cura del Comitato studi per Ustica*, Nuove Grafiche Artabano, Omegna, 1998.
- FISCHER Silvio Pavle, *Oltre il velo della verità. La strage di Ustica e il dovere di giustizia*, Elison Publishing, Lecce, 2023.
- FUMIAN Carlo, VENTRONE Angelo (a cura di), *Il terrorismo di destra e di sinistra in Italia e in Europa*, University Press, Padova, 2018.
- GINSBORG Paul, *Storia d'Italia dal dopoguerra a oggi*, Einaudi, Torino, 2006.
- GIOVAGNOLI Agostino, PONS Silvio (a cura di), *L'Italia Repubblicana nella crisi degli anni Settanta. Tra guerra fredda e distensione*, Rubbettino, Soveria Mannelli, 2003.
- LABANCA Nicola, *La politica militare della Repubblica, Quadri e cornici*, in *Le armi della Repubblica. Dalla liberazione ad oggi. Gli italiani in guerra. Conflitti, identità, memorie dal Risorgimento ai nostri giorni*, Volume V, a cura di Idem, Utet, Torino, 2009.
- LOMELLINI Valentine, *«Il lodo Moro»*, Laterza, Roma-Bari, 2022.
- MERLATI Mariele, *Frammenti di storia internazionale. La strage di Ustica e il triangolo Italia-Malta-Libia nell'estate del 1980*, n. 3 (2017), "Rivista di Studi e Ricerche sulla criminalità organizzata", Università degli Studi di Milano, pp. 32-51.
- PAOLINI Marco, DEL GIUDICE Daniele, MARCHIORI Fernando (a cura di), *I Tigi da Bologna a Gibellina*, Einaudi, Torino, 2009.
- PEDDE Nicola, *Itavia: storia della più discussa compagnia aerea italiana*, Eliconie, Roma, 2003.
- PERUGINI Alfonso, *Il muro di gomma: indagine sulla strage di Ustica*, A. Re. Ci. Studio, Avellino, 2023.
- PIRAZZOLI Elena, *Bologna, estate 1980*, "Rivista trimestrale di cultura e di politica", n. 4 (2010), pp. 701-709.
- PIRAZZOLI Elena, *In attesa della storia: il Museo per la memoria di Ustica a Bologna*, "Italia Contemporanea", n. 1 a. 289 (2019), p. 122-146.
- RANCI Cora, *Ustica. Una ricostruzione storica*, Laterza, Roma-Bari, 2020.

TURNATURI Gabriella, *Associati per amore. L'etica degli affetti e delle relazioni quotidiane*, Feltrinelli, Milano, 1991, pp. 19-33.

VALENTI Cristina, *Ustica e le arti*, Titivillus, Corazzano, 2007.

VENEZIANI Massimo, *Controinformazione. Stampa alternativa e giornalismo d'inchiesta dagli anni Sessanta a oggi*, Castelvecchi, Roma, 2006.

VIOLI Patrizia, *Paesaggi della memoria: il trauma, lo spazio, la storia*, Bompiani, Milano, 2014.

ZAMBERLETTI Giuseppe, *La minaccia e la vendetta. Ustica e Bologna: un filo tra due stragi*, Francoangeli, Milano, 1995.

Materiale audio e video

Mario e Vittorio Cecchi Gori, Maurizio Tedesco (Produttori), Marco Risi (Regia). (1991) *Il muro di gomma* [Film]. Italia.

Puntata di *Telefono Giallo*, RAI 3, 6 maggio 1988

<https://www.raiplay.it/video/2018/01/Telefono-giallo-Puntata-del-06051988-e19ec880-932d-4aac-b9fd-935e511606d2.html>

Registrazione spettacolo *I—TIGI Canto per Ustica* di Marco Pasolini andato in onda su Rai Due il 6 luglio 2000

<https://www.youtube.com/watch?v=ZvcX6gibm6A>

TG2 Stanotte, 27 giugno 1980.

<https://www.youtube.com/watch?v=WGXOYYjlfjQ>

Siti

<https://www.air-accidents.com/main.asp>

<https://anjaqantina.jimdofree.com/>

<https://www.ansa.it/>

<https://archivio.quirinale.it/aspr/>

<https://www.cortedicassazione.it/corte-di-cassazione/it/homepage.page>

<http://www.disastroustica.it/>

<https://www.gazzettaufficiale.it/>

<https://www.interno.gov.it/it>

<https://www.jolefilm.com/>

<https://ladigacivile.eu/>

<https://leg16.camera.it/1>

<https://www.panorama.it/>

<https://patrimonio.archivio.senato.it/>

<https://www.quirinale.it/>

<https://www.senato.it/Leg16/home>

<https://www.sicurezzanazionale.gov.it/sisr.nsf/index.html>

<https://www.stragediustica.info/>

<https://www.stragi80.it/>