



FONTE:

DATA:

14 GIUGNO 2020

TITOLO:

USTICA, A 40 ANNI DALLA STRAGE: «LA VERITÀ CHE ABBIAMO OGGI»

AUTORE:

MARIA GRAZIA LIGATO

Dopo quarant'anni, la strage più grave della storia della democrazia è ancora senza responsabili. Ma la verità si è fatta largo lentamente, sospinta anche dalla forza di tre donne che non hanno voluto dimenticare. E hanno trasformato il ricordo nella necessità di giustizia

Custodire la memoria e aiutarla a diventare Storia. Una sorella che coltiva il ricordo di una tragedia e lotta perché non la si dimentichi ha richiami che affondano in una tragedia greca, nelle ragioni per cui siamo umani.

Daria Bonfietti ha dedicato la vita a onorare la memoria del fratello Alberto, tra gli 81 morti della strage di Ustica avvenuta 40 anni fa: la notte del 27 giugno 1980, il Dc9 Itavia Bologna – Palermo si inabissò nel Mediterraneo aprendo uno dei capitoli più neri della storia della democrazia.

A lungo insegnante e poi deputata e senatrice, Daria Bonfietti dal 1988 è presidente dell'Associazione dei parenti delle vittime di Ustica che ha fondato e animato, battendosi anche per la creazione del museo dedicato alla memoria della tragedia.

Daria Bonfietti, oggi quale verità abbiamo?

La verità che ci ha consegnato il giudice Priore, dopo la più lunga fase istruttoria della storia: «Il Dc9 è stato abbattuto con un'azione che è stata un atto di guerra non dichiarata in un'operazione di polizia internazionale coperta».

Subito dopo la caduta dell'aereo cominciò il depistaggio.

Il personale militare dell'aeronautica, a ogni livello, alzò una nebbia di menzogne. Furono rinviati a giudizio nove generali e incriminati una sessantina tra sottufficiali e militari per distruzione di prove, fogli spariti, bobine cancellate, radar spenti. Tra prescrizioni e proscioglimenti nessun responsabile è stato individuato.

Non fondò subito l'associazione dei parenti delle vittime.

Appena dopo la sciagura un po' tutti, compreso il Parlamento, si

accomodarono sull'idea del "cedimento strutturale" dell'aereo. Pochi anni dopo era come fosse tutto finito, solo il giornalista Andrea Purgatori sul Corriere della Sera avanzava sospetti che poi diventarono una valanga. Io non riuscivo ad avvicinarmi al pensiero di mio fratello e diciamo che il contorno non mi ci portava, non ero disturbata in questa mia specie di sordità.

Quando riuscì a trasformare il dolore privato in atto pubblico?

Dopo la morte di mia madre rimanemmo soli io e mio padre. Non riuscivamo a guardarci in faccia e pronunciare il nome di Alberto. L'anno in cui morì anche mio padre, concluso l'anno scolastico decisi di andare in Germania, a Göttingen, ad accompagnare gli studenti. Su un pulmino pieno di ragazzi sentii la radio che diceva: "Oggi, 27 giugno, sono passati 5 anni da quando è caduto un aereo civile in Italia..."

Spezzò l'inerzia della vita che continua.

È stato uno squarcio. Ho compreso che il silenzio dei parenti, il mio di sorella, non era giusto. Con il mio compagno abbiamo pensato a un gruppo di pressione: potevo unire le famiglie delle vittime. Fino a quel momento eravamo stati a piangere da soli, intorno al nulla. Solo 39 famiglie hanno portato qualcosa al cimitero, il resto, tra cui io, niente.

Nel Paese l'aria era diversa?

Sì, era partita l'operazione di recupero del relitto, il cedimento strutturale non era più la sola ipotesi sul campo.

L'associazione è nata nell'88. Per più di trent'anni ha tenuto accesa l'attenzione, stimolato l'intervento degli intellettuali, costituito collegi di periti, lei stessa ha smontato interpretazioni assolute. Che cosa le dava forza?

Dopo il dolore e la disperazione nasce un bisogno di verità. A manipolare la verità sono stati gli uomini delle mie istituzioni, del mio Paese. Credo di non aver fatto altro che tirar fuori da me cose che c'erano e che dividevo con mio fratello: gli ideali, la ribellione verso l'ingiustizia. Ho capito che la verità c'era, che era indicibile ma andava perseguita. Se vivi nella rassegnazione e non fai nulla, un po' responsabile sei anche tu. Lo dico anche agli studenti in visita al museo: l'esigenza di verità non deve essere un affare privato fra stato e cittadino, ma un fondamento della società.

Il dolore privato può diventare Storia?

Io ho fatto tutto quello che potevo perché lo fosse, ho cercato elementi di un evento terribile da affidare agli storici. Ricostruire un quadro da consegnare alla Storia è cosa che possono fare solo loro, con i loro strumenti: negli anni Ottanta c'era un chiaro conflitto nell'area del Mediterraneo, quella notte 21 aerei militari (americani, francesi, libici) volavano su Ustica.

Dalle registrazioni della scatola nera si sente che in cabina l'aria era serena. Di colpo quel "Gua..." interrotto del pilota, interpretato come un Guarda! alla vista del missile in arrivo. Cosa pensa?

Che qualcuno può risentire la voce di un marito, di un padre...

Perché avete voluto il Museo della memoria?

La pistola del delitto di solito si butta via, a conclusione delle indagini l'aereo sarebbe stato rottamato. Abbiamo tenuto duro e ottenuto di farne un monumento alla memoria. Quelle 81 vittime ora sono con noi.



Daria Bonfietti (foto Ipa)

Daria Bonfietti: Originaria di Mantova, è stata deputata e senatrice. È fondatrice e presidente dell'Associazione dei parenti delle vittime di Ustica: suo fratello Alberto morì la notte del 27 giugno 1980, quando l'aereo che portava i passeggeri da Bologna a Palermo cadde nel Mediterraneo, abbattuto da un missile sconosciuto. In questi quarant'anni l'associazione ha combattuto contro le bugie e i depistaggi, tenendo alta l'attenzione sulla ricerca della verità.

Museo d'arte e di ricordo

Dopo un accordo con ministero di Difesa e Interni, l'associazione dei parenti delle vittime di Ustica ottiene di trasportare il relitto del Dc9 dall'hangar di Pratica di Mare, nell'agro pontino, a Bologna nel Museo della memoria di Ustica, aperto nel 2007 e realizzato dall'artista francese Christian Boltanski.

Un'operazione epica, che ha coinvolto due donne, due ingegneri: Clara Modesto dei Vigili del fuoco e Raffaella Bruni dell'ufficio Lavori Pubblici del comune di Bologna. Dalle loro voci, il ricordo di una notte speciale.

«Penso che il lavoro non potesse essere eseguito da privati, era lo Stato a doversene fare carico: lo affidò a noi, il corpo dei Vigili del fuoco, abituati a intervenire nelle catastrofi» racconta Clara Modesto, attualmente comandante di Latina. La voce si incrina al ricordo della

prima volta che entrò nell'hangar. «Il relitto era montato su un supporto di legno, come un enorme puzzle. Mi sono fatta il segno della croce, quasi a entrare in un cimitero. Speravo che la fine di quelle persone fosse stata inconsapevole. Ma dentro i motori c'era ancora l'acqua del mare. Potevo esserci io, i miei figli, gente comune che andava in vacanza».

Clara Modesto, l'unica donna nella squadra

Clara e la sua squadra, diretta dal dottor Gregorio Agresta, dovevano trovare più di una soluzione e in fretta: i pezzi del Dc9 si sbriciolavano, l'obiettivo era permettere alla squadra di Bologna di rimontarlo agevolmente. «Non lo smontammo, ma gli costruimmo sopra una contro-gabbia, un "cappotto" che lo copriva tutto. Poi lo abbiamo tagliato in tronconi che potevano essere caricati sui tir. Gli effetti personali, libri, pinne, zoccoli di legno, sono stati sistemati in scatole numerate».



Clara Modesto – Ingegnere, oggi comandante dei Vigili del fuoco di Latina. Nel 2007 era l'unica donna della squadra che progettò le operazioni di messa in sicurezza del relitto del Dc9 per il trasporto da Pratica di mare a Boloana.

I lavori durarono due mesi. «Non facevamo pause, volevamo solo mettere quei pezzi sui pianali dei Tir, con la maggior delicatezza possibile, come un rito di sepoltura. Il mio secondo figlio era nato da pochi mesi, forse avevo una sensibilità diversa. Non abbiamo mai trattato l'aereo come un pezzo di ferro, ma come un pezzo di Storia».

Alla fine tutti i tronconi vengono montati su 12 Tir, in una colonna che si incammina verso l'Autostrada del sole. Aprono e chiudono il convoglio due auto, la liturgia di un funerale straniante. «Un feretro lunghissimo, un'immagine indelebile. Ci ho ripensato vedendo, in questi giorni, la colonna dei morti di Bergamo».

Il convoglio viaggia nella notte tra il 26 e 27 giugno, sorvolato da due elicotteri del ministero dell'Interno. Lungo il percorso la gente applaude, un omaggio a chi era tra quelle lamiere.

Raffaella Bruni, il Museo della Memoria

«Alle 5 del mattino arriva la colonna al Cantagallo» ricorda Raffaella

Bruni . «Io aspettavo lì, insieme a Daria Bonfietti. È stato toccante». La fase delicatissima del trasporto si sta concludendo. Ora tocca all'ingegner Bruni prendere in consegna i resti del Dc9 che verranno portati alla vecchia sede tranviaria cittadina dove sorge il museo.



Raffaella Bruni – Ingegnere, oggi dirigente dei Lavori pubblici del comune di Bologna. Ha diretto i lavori del Museo della Memoria, occupandosi anche del restauro e del “riasseblaaio” del relitto.

«Abbiamo scavato una “vasca” sotto il livello del pavimento, abbiamo collocato lì dentro il relitto, rimontandolo un pezzo alla volta». Le parti, recuperate a 3500 metri sul fondo del mare, non erano state lavate e il sale corrodeva le vernici. «Nei lavori di restauro ogni pezzo è stato staccato, lavato e ricollocato al suo posto».

All'artista francese Boltanski, da sempre poeta della memoria, viene dato il compito di costruire una storia visiva che contenga il ricordo di una ferita che non si rimargina.

«Ogni cosa parla dell'evento, 81 specchi neri diffondono un audio sommesso, voci che emanano pensieri interrotti: ho preso quel costume? Devo chiamare l'ufficio, ho fatto i compiti... 81 lampadine pulsano, affievolendosi e riaccendendosi, senza spegnersi» racconta Bruni.

E chiede: «Ha mai visto i mazzi di fiori lungo l'autostrada? Lì è rimasta attaccata la vita. Salvare l'aereo dalla rottamazione era indispensabile, è la scatola in cui i parenti rileggono l'ultimo momento di presenza. È ciò che ha contenuto il loro corpo nell'ultimo atto della loro vita»

Una strage senza colpevoli

Il 27 giugno 1980 il Dc9 Itavia Bologna-Palermo scompare dai radar e cade nel Mediterraneo senza aver lanciato segnali di emergenza. Si parla di cedimento strutturale o di una bomba. Poco dopo sui monti della Sila, viene ritrovato il relitto di un Mig libico.

Una perizia rivela la presenza di un caccia sconosciuto accanto all'aereo al momento dell'esplosione. Secondo un documento ufficiale della Nato nei cieli di Ustica c'erano 21 aerei militari (alcuni americani e inglesi): il Dc9 volò per un'ora dentro uno scenario di guerra.

Le condanne richieste per ufficiali e sottufficiali dell'Aeronautica per alto tradimento, depistaggio e distruzione di prove non vengono confermate. Nel corso degli anni, 13 persone a vario titolo testimoni di quella notte muoiono per suicidio o in incidenti sospetti.

Nel 2013 la Cassazione conferma che fu un missile ad abbattere il Dc9. Successivamente vengono confermati i risarcimenti ai familiari e alla compagnia Itavia fallita dopo il disastro. Ufficialmente non c'è nessun responsabile.

leggi l'articolo su:

<https://www.iodonna.it/attualita/storie-e-reportage/2020/06/14/ustica-a-40-anni-dalla-strage-la-verita-che-abbiamo-oggi/>