

FONTE: 

DATA: 14 MARZO 2016

TITOLO: STRAGI80.IT, ON-LINE LA MEMORIA SULLA STRAGE DI USTICA

AUTORE: REDAZIONE

Stragi80.it è un archivio storico-giornalistico nato nel 2000 da un'idea di due scrittori e giornalisti d'inchiesta, Fabrizio Colarieti e Daniele Biacchessi, che raccoglie documenti e contributi sulla **Strage di Ustica**. Il sito rappresenta un esempio unico nella rete, rispetto al mare magnum di informazioni riguardanti una delle pagine più buie della storia repubblicana.

Stragi80.it conserva, infatti, oltre 600mila pagine di atti giudiziari e parlamentari sulla sciagura aerea del Dc9 della compagnia Itavia precipitato nel Tirreno il 27 giugno 1980 con a bordo 77 passeggeri e 4 membri dell'equipaggio.

Il sito è autofinanziato, non percepisce risorse pubbliche, non ospita inserzioni pubblicitarie e la sua unica missione è quella di mantenere viva la memoria su quanto accadde quella notte.

La raccolta fondi è stata promossa per migliorare i contenuti già disponibili e potenziare il database con documenti non ancora digitalizzati.

La storia

Il 27 giugno 1980, alle 20.08, decolla dall'aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna il volo Itavia 870 Bologna-Palermo. L'arrivo del volo a Punta Raisi è previsto per le 21.13. Non ci sono problemi: il DC9 viaggia regolarmente, con a bordo 81 persone, 64 passeggeri adulti, 11 ragazzi tra i due e i dodici anni, due bambini di età inferiore ai 24 mesi e 4 uomini d'equipaggio.

Durante il volo non è segnalato nessun problema, ma poco prima delle 21, dopo un ultimo contatto radio con la torre di Ciampino, del DC 9 si perdono le tracce radar. La mattina dopo tutti i giornali riportano notizie della tragedia e si cominciano anche a fare le prime ipotesi sulle cause del disastro. Passano i giorni; la lettura dei giornali ci permette di capire le prime inquietudini: "Il silenzio delle autorità alimenta i sospetti di una collisione. Forse i radar della Nato hanno "visto" la tragedia del DC 9 scomparso in mare", "Il DC 9 Itavia aveva strutture logore oppure è stato investito da 'qualcosa'".

Le indagini procedono a rilento: solo il 16 marzo 1989 il primo collegio peritale, nominato nel novembre 1984 - a quattro anni dalla tragedia

- consegna al giudice istruttore Vittorio Bucarelli la sua relazione. Secondo i sei periti che compongono il collegio “tutti gli elementi a disposizione fanno concordemente ritenere che l'incidente occorso al DC9 sia stato causato da un missile esploso in prossimità della zona anteriore dell'aereo. Allo stato odierno mancano elementi sufficienti per precisarne il tipo, la provenienza e l'identità”. Ricevono dal giudice il compito di proseguire le indagini per identificare il tipo di missile, ma le forti pressioni fanno vacillare le iniziali certezze investigative: due periti su sei non sono più certi del missile. Poi, a seguito di uno scontro con l'on. Giuliano Amato, che ha seguito la vicenda come Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Bucarelli abbandona l'indagine, che viene affidata nel 1990 al giudice Rosario Priore.

Con il passare del tempo l'opinione pubblica diventa protagonista di un'ampia mobilitazione che porta il Parlamento ad interessarsi direttamente della vicenda con la Commissione Stragi, presieduta dal compianto senatore Libero Gualtieri, che approva nell'aprile del 1992 una relazione: “per la Commissione è possibile indicare al Parlamento le responsabilità delle istituzioni militari per avere trasformato una ‘normale’ inchiesta sulla perdita di un aereo civile, con tutti i suoi 81 passeggeri, in un insieme di menzogne, di reticenze, di deviazioni, al termine del quale, alle 81 vittime, se ne è aggiunta un'altra: quell'Aeronautica militare che, per quello che ha rappresentato e che rappresenta, non meritava certo di essere trascinata nella sua interezza in questa avventura”.

Il 15 maggio 1992 i generali, ai vertici dell'Aeronautica all'epoca dei fatti, sono incriminati per alto tradimento, “perché, dopo aver omesso di riferire alle Autorità politiche e a quella giudiziaria le informazioni concernenti la possibile presenza di traffico militare statunitense, la ricerca di mezzi aeronavali statunitensi a partire dal 27 giugno 1980, l'ipotesi di un'esplosione coinvolgente il velivolo e i risultati dell'analisi dei tracciati radar, abusando del proprio ufficio, fornivano alle Autorità politiche informazioni errate.”

Nei primi mesi del 1994 vengono resi noti i risultati delle perizie ordinate dal Giudice Priore. Queste perizie parziali, che dovrebbero essere le fondamenta della perizia conclusiva, escludono che sul DC9 sia esplosa una bomba. Non ci sono tracce di esplosione sui cadaveri, non ci sono segni di “strappi” da esplosione sui metalli, le analisi chimiche non danno spazio all'ipotesi di una bomba e anche gli esperimenti e le simulazioni di scoppio danno risultati negativi. Invece, alla fine del luglio 1994 gli stessi periti si pronunciano per la bomba, anche se poi non sanno dire come era fatta, né dove era collocata. Ma per i PM Coiro, Salvi e Rosselli e lo stesso giudice Priore, “il lavoro dei periti d'ufficio è affetto da tali e tanti vizi di carattere logico, da molteplici contraddizioni e distorsioni del materiale probatorio da renderlo inutilizzabile”. Restano comunque molti dubbi sull'attività di quei periti, alcuni dei quali sono stati estromessi, per indegnità, dal loro ruolo proprio dal giudice istruttore che li aveva

nominati.

Le indagini si concentrano allora sullo scenario radar, e per capire la situazione di un cielo che si vuol far credere vuoto da ogni presenza di aerei militari si chiede anche la collaborazione della Nato. E così, a fine agosto del 1999, il giudice Rosario Priore concludendo la più lunga istruttoria della storia giudiziaria del nostro Paese può sentenziare "l'incidente al DC9 è occorso a seguito di azione militare di intercettamento". Dunque c'era la guerra, quella notte del 27 giugno 1980 nel cielo di Ustica e il DC9 è stato abbattuto, è stata spezzata la vita a 81 cittadini innocenti con un'azione, che è stata propriamente atto di guerra, guerra di fatto e non dichiarata, operazione di polizia internazionale coperta contro il nostro Paese, di cui sono stati violati i confini e i diritti. Nessuno ha dato la minima spiegazione di quanto è avvenuto.

Nell'ottobre del 2000 inizia il processo davanti alla terza sezione della Corte d'Assise di Roma contro i vertici dell'Aeronautica che nell'aprile 2004 vengono assolti per prescrizione; si riconosce comunque che hanno omesso di riferire alle autorità politiche i risultati dell'analisi dei tracciati radar di Fiumicino/Ciampino - (i nastri di Ciampino sono quelli in cui tanti, negli anni successivi, hanno poi visto la presenza di una manovra d'attacco al Dc9) - conosciuti nell'immediatezza della tragedia, e hanno fornito informazioni errate alle autorità politiche escludendo il possibile coinvolgimento di altri aerei militari nella caduta dell'aereo civile. Intanto però il governo ha cancellato dal nostro ordinamento il reato di alto tradimento - o meglio lo ha mantenuto soltanto nel caso che ci sia uso della forza - e quindi è abbastanza scontata la successiva assoluzione in Appello, poi confermata, all'inizio del 2006 dalla Cassazione.

Nel marzo 2008 la magistratura ha riaperto l'inchiesta e promosso nuove rogatorie verso Francia, Stati Uniti e Nato. Diversi processi civili intentati dai familiari delle vittime hanno portato alla condanna dei Ministeri della Difesa e dei Trasporti per la mancata sorveglianza dell'aerovia percorsa dal Dc9 evidenziando anche innumerevoli depistaggi.

La cronologia degli eventi: stragi80.it/cronologia

I documenti ufficiali: stragi80.it/doc

leggi l'articolo su:

<http://www.antimafiaduemila.com/home/di-la-tua/239-parla/59348-stragi80-it-on-line-la-memoria-sulla-strage-di-ustica.html>