

27 giugno 1980: la strage di Ustica. Chi? Cosa? Perché?

Inviato da Sara

Friday 29 June 2007

Ultimo aggiornamento Friday 29 June 2007

Il 27 giugno 1980, alle 21 circa, i radar cessavano bruscamente di registrare la traccia dell'Itavia 870, un Dc-9 in volo tra Bologna e Palermo con a bordo 81 persone di cui 13 bambini. L'aereo sembrava scomparso ma dopo alcune ore, spese in frenetiche quanto disordinate ricerche, si raggiungeva la certezza che era caduto in mare a nord dell'isola di Ustica. Nessun superstite tra gli 81 passeggeri. A 27 anni dalla strage che ha causato la morte di 81 persone la verità è ancora quasi del tutto nascosta.

E non solo. Le stragi di Stato: Piazza Fontana, Il Treno del Sole, la Questura di Milano, Piazza della Loggia, l'italicus, la stazione di Bologna (solo per citare le più note) con mandanti ed esecutori ignoti oppure con molti punti ancora poco chiari. Una memoria che non perdona e uno Stato che non vuole farci i conti. Ustica rimane, con il suo carico di rabbia e dolore, con la voglia di una giustizia e di una verità che tardano, tardano troppo, ad arrivare. Ecco una cronologia delle tappe principali della vicenda del Dc9 precipitato a Ustica.

- 27 giugno 1980: alle 20,59 il Dc9 Itavia Bologna-Palermo scompare. I morti sono 81. La prima ipotesi è di cedimento strutturale. Cominciano i depistaggi. Una telefonata a nome dei Nar: sull'aereo c'era Marco Affatigato, estremista di destra legato ai servizi.

- 18 luglio 1980: trovati in Sila i resti di un Mig 23 libico.

- 2 agosto 1980: attentato alla stazione di Bologna. 85 morti.

- 16 marzo 1982: la relazione della commissione d'inchiesta ministeriale esclude il cedimento strutturale, ma conclude che non è possibile stabilire se è stato un missile o una bomba.

- gennaio 1984: il pm Giorgio Santacroce formalizza l'inchiesta che passa al giudice istruttore Vittorio Bucarelli, che nomina una commissione di periti per stabilire le cause del disastro.

- 10 giugno 1987: la ditta francese Ifremer comincia le operazioni di recupero della carcassa del Dc9. Il recupero sarà incompleto e si concluderà nel maggio del 1988.

- 16 marzo 1989: il collegio dei periti consegna a Bucarelli la relazione con la tesi del missile lanciato da un aereo.

- 10 maggio 1989: la commissione d'inchiesta governativa sostiene la tesi del missile, senza escludere la bomba.

- 23 luglio 1990: inchiesta affidata al giudice Rosario Priore che nomina un altro collegio di periti.

- 19 luglio 1991: la società inglese Winpol, incaricata di completare il recupero, riporta in superficie la scatola nera.

- 23 luglio 1994: per il collegio peritale nominato da Priore è stata una bomba nella toilette dell'aereo, ma due periti presentano un'altra relazione che non esclude il missile.

- 17 giugno 1997: per la perizia radar consegnata a Priore da un collegio di esperti, oltre al Dc9 c'erano aerei militari.

- 23 giugno 2000: il procuratore militare di Roma Antonino Intelisano chiede al gip l'archiviazione dell'indagine sul disastro di Ustica, perché "non ci sono i presupposti per rivendicare spazi di giurisdizione" da parte della magistratura militare.

- 30 aprile 2004: la terza corte d'assise di Roma assolve i generali dell'aeronautica Lamberto Bartolucci, Franco Ferri, Zeno Tascio e Corrado Melillo per i presunti depistaggi. Per un capo di imputazione, nei confronti di Ferri e Bartolucci, riguardante l'informazione alle autorità politiche della presenza di altri aerei la sera dell'incidente, il reato è considerato prescritto.

- 15 dicembre 2005: la Prima Corte di Assise di Appello di Roma assolve, perché il fatto non sussiste, i generali Bartolucci e Ferri, accusati di alto tradimento in relazione ai presunti depistaggi sul disastro di Ustica.

- 1 giugno 2006: procura generale e Governo ricorrono in Cassazione contro la sentenza d'appello.

- 10 gennaio 2007: la Cassazione dichiara inammissibile il ricorso. L'assoluzione perché il fatto non sussiste diventa definitiva.