



USTICA, A BOLOGNA IL DC9 DEI MISTERI

«E ora restituiteci anche la verità»

di GIANNI LEONI

— AUTOSOLE —

NON CI SONO i rintocchi a morte del campanone, né i preti con i paramenti del lutto e nemmeno i cuscini di fiori con i nastri dorati delle dediche. Lacrime fredde e un velo di tristezza accompagnano questo strano funerale notturno di scheletri metallici, di stracci e di ricordi lontani, che risale la penisola da Pratica di Mare — Roma — a Bologna, in una lunga processione di fari gialli e di lampeggianti blu.

Il Dc9 Itavia «I Tigi», ricomposto sui camion pezzo dopo pezzo, corre sezionato sull'asfalto verso la pista dalla quale staccò le ruote per l'ultima volta, giusto 26 anni fa.

NELLA CARLINGA e nell'abitacolo, nel troncone di coda e in un'ala rattappata distesa sul pianale come un gigantesco surf di scarto, porta con sé l'alone truce dei suoi misteri, i brandelli di mille bugie, l'affronto di tante vergogne, un refolo di nuova speranza e le storie di 81 persone riunite dal destino sul mare di Ustica.

«Adesso che al governo c'è la sinistra farete qualcosa per stabilire la verità?», chiede più tardi un uomo a Sergio Cofferati nella caserma dei vigili del fuoco di Bologna. Tace un po' stupito, il sindaco, ma una risposta indiretta arriva da Roma, con le parole del ministro della difesa Arturo Parisi.

«**IL GOVERNO SI** impegna a promuovere tutte le iniziative che abbiano come obiettivo la ricerca della verità. Il consiglio dei ministri ha già incaricato l'avvocatura dello Stato di ricorrere contro le sentenze sul disastro di Ustica».

Nuove iniziative, dopo una notte di chilometri e di suggestioni, in coda a un lungo corteo di scorta a un simbolo. Fila il pullmino della Cosepuri con gli autisti Claudio Masini e Giuseppe Ferri, e Andrea Benetti, compagno di Daria Bonfietti, presidente dell'associazione delle vittime di Ustica, segnala e registra, avverte, annuncia e parla al telefono in un incessante servizio di regia a distanza.

Appena fuori, nel controluce di un cielo profondo e di piccole stelle, di silenzi, di motori e di voci, i sudari di plastica tutt'intorno alle carcasse del Dc9 filtravano appena la vista su un tragico museo di cavi divelti, di barre piegate, di vernice secca e scolorita, di pannelli ricamati dall'impronta corrosiva della salsedine che nel silenzio dei 3700 metri del fondo del mare, dove l'aereo riposava, ha sbiadito qua e là, con la mano del gioco delle correnti, gli smalti e i ricami di un tempo.

QUEL CHE RESTA di quel volo, parti consistenti e briciole raccolte sul fondo e tra le onde verranno custoditi dai vigili del fuoco fino all'anno prossimo, quando i duemila reperti portati a galla, rimessi insieme, daranno nuovamente forma e linea al Dc9, nel Museo della Memoria in allestimento.

Un'aria fresca e umidiccia gravava sull'aeroporto militare dell'antica Livinium quando il portellone scorrevole

dell'hangar è scivolato con un rantolo tenue e di alito breve, come un sipario aperto sulla scena. E allora gli occhi puntati in batteria,

hanno cercato, laggiù, la parata dei veicoli pronti alla partenza:

14 grandi mezzi, alcuni dei quali sequestrati alla malavita e riadattati.

E ALLE 23,55 il primo troncone di aereo è sfilato sul piazzale in una tempesta di flash e di luci intermittenti. Elena e Paolo De Dominicis, fratelli di Rosa, la hostess del Dc9, hanno stretto gli occhi sui rottami come per cercare qualcosa o per cogliere il più possibile i dettagli di quel passaggio.

Poi, lei, in un sussurro: «E' la prima volta che vedo l'aereo. Sono venuta perché è l'ultimo posto che ha visto mia sorella viva». Anche Gianfranco Fontana era lì, e a quel transito ha abbracciato la moglie. «Enzo, quella sera...». Enzo, suo fratello, era il secondo pilota. Così, tra flash, lacrime, soste, ripartenze, sfoghi e ricordi, i resti di «I tigi» hanno preso la strada per il Museo della Memoria.

UN VIAGGIO nel buio al seguito di uno scomodo fantasma di ferro e di stracci, oltre 400 chilometri dietro a un ricordo, una lunga colonna di scorta a un simbolo e una scia di sospetti. E alle 11,33, il Dc9 è atterrato nella città dalla quale aveva cercato il cielo per l'ultima volta. Oggi riprende il suo cammino, stavolta terreno e di piccoli passi verso una nuova verità.



IL COMMENTO

RELIQUIA E SIMBOLO DI UNA TRAGEDIA DELLA GENTE COMUNE

TORNA UN SIMBOLO. Non un aereo. Con l'arrivo della carcassa del Dc9 Itavia caduto nel mare di Ustica il 27 giugno dell'80 (i morti furono 81, una strage), Bologna riannoda un pezzo cruciale della sua storia recente. «Sventurata la terra che ha bisogno di eroi», fa dire Brecht a Galileo. Ed è proprio questo, il fatto che non ci sono di mezzo protagonisti grandiosi, o imprese straordinarie, a solennizzare il significato della tragedia di quella sera e del ritorno di ieri.

QUI SI PARLA DI GENTE COMUNE, di uomini e donne come noi, di un normale aereo di linea che in una normale sera di vacanze si è ritrovato a volare sulla rotta della tragedia. Per questo quel relitto ci è più drammaticamente familiare, ci commuove, così rimesso insieme, come se rientrasse con tutte le sue ferite ben visibili un parente inviato a combattere senza preavviso sul fronte più rischioso. E per questo il Museo della Memoria che nascerà intorno al Dc9 non potrà essere una teca riposante, da reperto archeologico, ma un avvertimento ancora vivo sul 'passato che non passa'. E' come se l'aereo di Ustica andasse a prender posto accanto all'orologio fermo, davanti alla stazione, sulle 10 e 25 della strage del 2 agosto, o venisse posto nella piazzetta che ricorda l'assassinio di Marco Biagi.

La catena delle stragi oscure, dei colpi scagliati dal terrorismo nel capoluogo emiliano è lunga, carica di sospetti, di sentenze dubbie, di reticenze, di complicità, di zone d'ombra da cui la città emerge ora come terreno di coltura del terrorismo, ora come vittima predestinata, ora — c'è da rabbrivire — come luogo prescelto dagli attentatori semplicemente per la sua comodità logistica.

Ha ragione la senatrice Bonfietti quando afferma che il trasferimento definitivo dell'aereo a Bologna, la città da cui decollò e a cui appartenevano molti dei passeggeri, non è un punto d'arrivo, ma di partenza. Per fare piena sulle colpe e sui segreti di Stato — di vari Stati, amici in testa — che hanno finora nascosto la verità. Aggiungere che la memoria è la via maestra per agire nell'oggi non è, però, superfluo.

BOLOGNA COLTIVA il senso del proprio passato e dell'identità collettiva che ne deriva con passione antica e solidale. Ma è ben vero che negli ultimi anni la città è scossa dal moltiplicarsi di problemi stringenti su cui le risposte tardano, o mancano del tutto. Parlo della Bolo-

gna che fatica dannatamente di fronte all'immigrazione, alla lotta al degrado, alle nuove povertà, alle spinte multiculturali che vi si impiantano, alla necessità di fare della legalità non un proclama dall'alto ma una realtà vissuta, quotidianamente, dal basso, dai cittadini. E parlo, ancora, di una città che mentre custodisce e vuol diffondere — anche tra i giovani che non sanno, si spera — i fatti oscuri di un passato che continua a inquietare, si interroga poco o niente, e annaspa, sul proprio presente. Sullo sviluppo urbanistico. Sulle infrastrutture. Sulle modernizzazioni. Sullo scatto dell'innovazione. Sul futuro di un'università che scoppia. Sulla ricerca di una dimensione europea. Non torna un aereo. Torna un simbolo. Se incarna il colpo d'ala che questa Bologna attende, il relitto ci aiuterà davvero. Come certe reliquie. E non sarà un'altra medaglia al dolore da appuntare sul gonfalone.



L'INTERVISTA LA FIGLIA DEL PROPRIETARIO DI ITAVIA MORTO UN ANNO FA

Mio padre Aldo, la vittima numero 82

di RITA BARTOLOMEI

— BOLOGNA —

La donna scoppia a piangere, quando entrano nel piazzale dei pompieri i giganteschi tir con i resti del Dc 9.

Confusa tra i parenti dei morti, una di loro. Luisa Davanzali è la figlia di Aldo, il padrone dell'aereo, «la vittima numero 82», ha appena tradotto al microfono Daria Bonfietti, presidente dell'associazione familiari, testarda fino ad arrivare qui, al museo della memoria. C'è quella «A» sbrindellata, la «A» di «Itavia», rossa sul bianco del jet, uno schianto al cuore. S'indigna la Bonfietti: «Dissero che era stato un cedimento strutturale e tolsero le concessioni a Davanzali. Poi la commissione appurò che non era vero niente. Povero Aldo, morto senza essere riuscito a vedere questa cosa. Il museo dev'essere dedicato anche a lui».

La figlia ascolta, si commuove, quasi corre ad abbracciare la Bonfietti che piange anche lei e si fa forza: «Adesso passa, vi assicuro che passa». Ma poi la voce s'incrina ancora mentre ricorda l'ostinazione sua e di Andrea Benetti, il compagno di vita, che ha lavorato dieci anni per arrivare a questo risultato.

Signora Davanzali, suo padre è morto l'anno scorso.

«Ma si ammalò subito dopo Ustica. Era rimasto un uomo solo, senza lavoro. Era un imprenditore importante, ad Ancona. In un momento tutti gli hanno voltato le spalle, anche le banche. Ha perso ogni cosa, noi figli abbiamo dovuto ricomprare i beni personali. Io oggi vorrei soltanto che qualcuno si mettesse una mano sulla coscienza. Chiedo semplicemente che si dicano due parole anche per lui, per papà. E' morto con i passeggeri del 'suo' jet. Poi ha affrontato la malattia, un altro calvario. Non dormiva più, aveva gli incubi la notte.

La sera del 27 giugno era distrutto. Noi abbiamo fatto causa allo stato, chiediamo un risarcimento».

Oggi c'è il museo di Ustica ma solo un pezzo di verità.

«La sentenza dei generali mi ha sconvolto. Quella conclusione che il fatto non sussiste: com'è possibile...? Mio padre era stimato da tutti, la sentenza di Priore lo ha scagionato ma lui stava già troppo male per accorgersene. Ormai viveva ritirato nella casa di Sirolo, è morto lì».

Lei non ha mai pensato di riprovarci? Di ricominciare a occuparsi di aerei?

«E' stato il mio sogno, in un certo senso lo dovevo a papà. Un giorno alcune persone

dell'Aeronautica vennero a trovarlo. Gli proposero un'Itavia 2. Lui lasciò perdere. Anch'io ho rinunciato al progetto».

Un vigile del fuoco davanti ai resti del Dc 9 l'ha abbracciata.

«Mi ha commosso. Mi ha raccontato che suo fratello lavorava da noi. Mio padre era così buono. Sa quante lettere e telefonate mi sono arrivate, quando è morto? Mi hanno scritto i piloti, mi hanno scritto dall'Aeronautica. Oggi non riesco a rassegnarmi. Continuo a chiedermi: ma questi generali, questi generali che sono stati discolpati... Vorrei che morendo, un giorno, qualcuno di loro lasciasse una lettera per spiegare finalmente com'è andata. Non per me, magari io non ci sarò più. Penso a mia figlia. E' per lei che chiedo la verità».