



Ustica, così cresce il cantiere della memoria

Alla periferia di Bologna, nel vecchio deposito tranviario, prende forma il museo che ricorderà la tragedia del 27 giugno 1980

In realtà gli uomini che adagiano con cura i brandelli del Dc9 Itavia e li ricompongono come pezzi di un collage lavorano al più antico dei rituali della nostra era: una "deposizione". L'aereo acquista qui qualcosa di definitivamente umano, come se fosse esso stesso un corpo

BEPPE SEBASTE

BOLOGNA

Arrivo all'appuntamento nel quartiere Navile, via di Saliceto 1. C'è una palestra, c'è una mensa, c'è la sede del quartiere. A fianco di quest'ultima entriamo, Daria Bonfietti e io, seguendo un'antica rotaia di tram rimasta sul selciato, nello spazio di quello che era una volta il deposito tranviario di Bologna. Sotto il sole di mezzogiorno, guidati dai rumori, ci avviciniamo al luogo deputato alla memoria della tragedia di Ustica. Un pezzo della carlinga dell'aereo Dc9 dell'Itavia, inabissatosi il 27 giugno del 1980 in seguito a «un atto di guerra», è ora davanti a miei occhi, su un camion a rimorchio: una struttura circolare sventrata, lembi di metallo pazientemente ricomposti e adagiati, come fiori rampicanti sulla rete circolare di un gazebo. Per quanto credessi di essere preparato, quello che vedo è bruscamente troppo forte. I vigili del fuoco lavorano alacremente nelle loro divise rosse. Oltre al camion, una gru, un caterpillar, rumori di motori.

Saluto Andrea Benetti, il compagno di Daria, e ci aggiriamo insieme nella luce che stordisce. Guardiamo come bambini i pezzi di aereo della tragedia e i vigili del fuoco che li spostano con la gru, metalli contorti e sformati; anche questa nostra contraddizione «è un atto d'amore», dice Andrea notando il mio imbarazzo. Osservo la fiancata di una fusoliera, il rosso e il bianco dell'Itavia, e solo i buchi dove prima c'erano gli oblò suggeriscono la forma originaria, l'uso originario. Qual è "l'uso" di un relitto aereo, mi chiedo. Forse lo stesso di un corpo morto. E mi accorgo che nella loro concentrazione assorta i vigili del fuoco lavorano al più antico dei rituali della nostra era: la *deposizione*. Adagiare con cura pezzi dell'aereo di Ustica, amorevolmente ricomposti pezzo dopo pezzo come un collage, è pietà in atto. (E noi chi siamo? Testimoni, visitatori del cantiere della memoria).

Il sole è cocente, e resto attonito a guardare nel fragore le vestigia dai colori sbiaditi, sotto un cielo così azzurro che ricorda lo sconcertante dialogo nel film *Shoah* di Lanzmann («C'era un cielo così azzurro anche nel '43-'44, ad Auschwitz?») «Oh sì, anche più az-

zurro, signore»). Andrea e Daria mi raccontano la processione, il convoglio dei pezzi del relitto da Pratica di Mare a Bologna, fino al deposito dei vigili del fuoco a una dozzina di chilometri da qui. Lo hanno fatto viaggiare lungo l'autostrada secondo la logica della forma ricomposta, la "testa" davanti, la cabina di pilotaggio, poi i pezzi centrali e la coda. Hanno portato finora i pezzi più riconoscibili, in questa che sarà la sede del Museo della memoria di Ustica, vecchio deposito degli omnibus a cavallo, come ricordano le arcate della antica scuderia. Mancano parte del tetto e delle mura, e in questo nostro entrare e uscire resta aperto e sospeso, in noi primi visitatori, il pathos della memoria.

*È il simbolo per molti
del bisogno
di capire e ricordare*

Ci sediamo all'ombra, su un gradino. Daria Bonfietti è la fondatrice e l'anima dell'associazione dei familiari delle vittime di Ustica. Già senatrice della Repubblica, ha spinto con tenacia e pazienza la battaglia per la verità su questa strage denegata, fino alla (parziale) vittoria della sentenza del giudice Rosario Priore. Lungo il cammino ha raccolto solidarietà e sostegni importanti, e al comitato fondato nel 1990 aderirono rappresentanti insigni della società civile e del mondo politico-istituzionale. Lei e Andrea Benetti parlano quasi all'unisono. «Abbiamo cominciato questa battaglia come cittadini qualunque, contro le omertà di generali e apparati militari che si trinceravano dietro una banalizzazione sistematica delle cose, che dicevano di non sapere chi fosse presente al lavoro, o che leggevano *Topolino*. Preferivano passare per idioti che assumersi delle responsabilità. L'informazione, i giornali, ci hanno molto aiutato, tanti hanno capito e condiviso il bisogno di verità. Altri si sono inseriti nella vicenda so-



lo per dire cose sensazionali, indipendentemente dalla verità. Oggi sentiamo il bisogno di raccontare piccole storie, cose che "non fanno notizia" secondo la logica drogata dell'informazione, che implicano quindi un modo diverso di raccontare. Il museo della memoria nasce dal bisogno di riprendere l'intera vicenda e farne un insieme di tante cose normali, un luogo dove si incrociano le vite, piccoli episodi e brandelli di storie, allo stesso modo paziente in cui è stato ricostruito l'aereo ed è stata condotta l'inchiesta. Non ci siamo mai scagliati contro qualcuno, abbiamo capito che arrivare alla verità era un processo lungo e complesso, e solo mettendo insieme tassello dopo tassello, pezzettino dopo pezzettino di verità, si poteva ricostruire il puzzle, fino alla verità non scontata cui è pervenuto il giudice Priore: un giudice normale che si è comportato in modo normale, contro la totale non collaborazione dei vari ufficiali, avieri e addetti radar dell'aeronautica».

«Ora è la politica — continua Daria — che si deve attivare, come per il caso Calipari, e chiedere conto della verità anche agli altri Paesi coinvolti: Francia, Inghilterra, America, forse anche Libia, i cui aerei erano presenti nei nostri cieli. Quello di Ustica non è un evento di cui non si sa cosa sia successo. La sentenza ordinanza consegnata nel settembre 1999 dal giudice Priore (dopo 19 anni) così conclude: "L'incidente è occorso a seguito di azione militare di intercettazione, azione di guerra di fatto e non dichiarata". All'interno di questo scenario è avvenuto l'abbattimento del Dc9. Il museo della memoria di Ustica non è il simbolo di una pacificazione avvenuta, ma di una battaglia per raggiungere la verità, quella di un aereo civile caduto in tempo di pace. Non è più tempo dell'associazione dei parenti delle vittime, ma del Paese, del governo, di tutti gli Italiani uniti nella volontà di sapere la verità su altri civili italiani morti senza un perché».

Ci alziamo. Su dei cavalletti, appena riconoscibile, è appoggiata un'ala del Dc9: una striscia di metallo grigia e liscia, appena ondulata, come il frammento delle spoglie di un enorme insetto morto e abbandonato. È il pezzo più intero. Per terra, a fianco, un altro pezzo d'ala su cui si leggono le lettere VIA, rosso su bianco, a ricordare il nome *Itavia*. Le ali sono salme. Su altri cavalletti sono appesi pezzi di ferro semi-rugginito, vagamente circolari: i due motori dell'aereo. Lo sforzo di riconoscere, di vedere. Senza essere un addetto ai lavori, in questo luogo della memoria in allestimento ci si sente ignoranti, quasi indiscreti. Guardo l'altro pezzo di carlinga già depresso provvisoriamente, il rosso lungo i buchi degli oblò, il bianco intorno. Lo sventramento, l'interno che deborda all'esterno, a mostrare tutto il vuoto, l'assenza, il nulla. La fragilità di ciò che resta, di ciò che resiste, la nudità della struttura, come una devastazione cristallizzata.

Pezzi di aereo come farfalle infilzate, la nudità esposta. Ecco, l'aereo acquista qui qualcosa di definitivamente umano: quelli che sto contemplando sono gli "amabili resti" di un corpo. Ossa, scheletri. Alcune pagine memorabili di Daniele Del Giudice su Ustica (nel suo libro del '94, *Staccando l'ombra da terra*), elencavano i frammenti di metallo, la minuta tecnologia di un aeroplano incollato pezzo dopo pezzo sulla rete che dà la forma della fusoliera. Ogni pezzo, qui e ora, superato il primo impatto emotivo, il pugno al cuore, è carico di una dignità immensa. All'ombra della tettoia, tra il suono delle cicale (i vigili del fuoco

*I morti trovano requie
se hanno
una storia cui credere*

hanno spento i motori, è la pausa del pranzo), nella luce tersa dell'estate, nel silenzio rotto solo dalla monotonia delle cicale, mi aggiro e guardo, tra un fuori e un dentro senza soluzione di continuità, il museo della memoria a cielo aperto: non ancora salvato in memoria, non ancora quindi dimenticato, normalizzato, ma vivo e pulsante. Ogni cosa emana un fortissimo *shining*, come lo splendore, si dice, delle stelle spente.

Che la memoria, anche quella più dolorosa, possa essere esperienza estetica, contro l'anestesia che caratterizza la gran parte della nostra vita, è ciò che da anni Christian Boltanski, grande artista della commemorazione, propone nelle sue esposizioni di volti ingranditi di morti, di oggetti, di abiti dimessi, che come fantasmi raccontano la propria individualità negata e perduta. Non è un caso che con Daria Bonfietti e Andrea Benetti ci siamo incontrati la prima volta a una mostra di Boltanski in corso a Roma. Gli hanno chiesto di collaborare al ricordo di Ustica.

«Quando l'artista Christian Boltanski ha sentito questa parola — museo della memoria — si è spaventato, lui non ama i musei. Non sappiamo come sarà chiamato, ma è la metafora di tutta la vicenda: il relitto ripescato, la verità che riemerge, ciò che scompare e poi torna alla luce. A noi — dice Daria — non è parso vero che un artista rappresentasse così la memoria, e abbiamo avuto voglia di contattarlo e di coinvolgerlo, anche se all'idea di questo museo lavoriamo da anni. Dal punto di vista delle perizie, giudiziario, quel relitto non parla, o non parla più — anche se può escludere ad esempio di avere avuto una bomba a bordo o un "cedimento strutturale". Ma adesso il relitto parla perché è carico di simboli e di storie: racconta la vita e la morte delle persone, una verità che va a fondo e riemerge, la fatica del ripescaggio, l'immenso lavoro per metterlo insieme, meccanico e intellettuale, e quello altrettanto paziente dell'indagine e del processo. È un simbolo che moltiplica i suoi significati, e vorremmo che moltiplicasse le sensazioni nella gente. Quando è nata l'idea, col secondo ripescaggio del relitto, e poi col vederlo ricostruito nell'hangar di Pratica di Mare, non potevamo pensare che quei pezzi di aereo che hanno visto gli occhi dei nostri cari prima di morire sarebbero finiti in una discarica. Non potevamo che portarlo in un luogo costruito appositamente per mantenerlo. L'ultima domenica di giugno, a Bologna, molti cittadini lo aspettavano emozionati. È un simbolo che vale per molti, di un bisogno di memoria. Il sindaco lo sta vivendo come noi, un evento importante da realizzare insieme alla città, che sarà inaugurato nel prossimo anniversario, il ventisettesimo, il 27 giugno 2007. Ricordo della ricerca di giustizia, del bisogno di trasparenza e di verità, e anche di un problema di democrazia: che i cittadini non siano considerati sudditi».

Guardo da vicino i motori, le cinghie di trasmissione, le rotelle, gli ingranaggi, le ventole accostate l'una all'altra, grandi e spente, come in una didascalia meccanica. Coll'emozione e il timore di chi si avvicina troppo a qualcosa che va preservato, da un'estremità aperta guardo un altro pezzo di aereo. In fondo si intravede la forma della toilette. Guardo l'interno deturpato, lo spazio vuoto che fu abitato dalla vita e dalla morte. Vuoto? C'è il vuoto, l'assenza, intorno a cui la struttura, fragile come nuvola, forma tenuta insieme dal desiderio ostinato di una forma, racchiude la preziosa pienezza di questo vuoto circolare. C'è qualcosa nella forma di una fusoliera che invita alla con-

templazione. E poi ancora un altro pezzo di aereo depresso, nella parte più coperta dell'area: la punta arrotondata fa intuire la cabina di pilotaggio. Visto da fuori, questo pezzo più ancora degli altri sembra un collage fatto di tanti frammenti di carta



strappata, rossa e bianca, come i quadri-collage di Mimmo Rotella. Là dentro, come negli altri pezzi di fusoliera, lo sguardo passa, attraversa da parte a parte. Lo sguardo, come l'aria, percorre i resti e li trafigge. Le cicale insistono nel silenzio azzurro.

Difficile è uscire fuori, trovarsi nelle strade del quartiere, un giorno d'estate a ora di pranzo. Da un ultimo sguardo al cantiere, ai camion rossi e alle gru. Il capannone manterrà la struttura originaria ottocentesca, con le vecchie porte e le arcate, tutto il resto di vetro, grazie al lavoro degli architetti di Bologna Letizia e Gianfranco Mazzucato, che hanno preso a cuore il progetto. Ma come sembra effimero e polveroso il resto della città, come tutto appare fragile e provvisorio uscendo da quel cantiere, allontanandosi dall'aereo, dalla deposizione e ostensione di quel corpo, di quella pietà. Nel cortile esterno appoggio lo sguardo su due lapidi commemorative dei dipendenti dell'azienda di trasporti deceduti per cause belliche. Leggo i nomi dei tranvieri caduti nelle guerre del Novecento. I nomi, come i volti, danno il senso di una fratellanza universale, ordinaria. I volti e i nomi dei morti trovano requie se hanno una storia in cui credere, almeno per i vivi. I nomi e i volti dei caduti di Ustica, abbattuti in tempo di pace, sono in cerca dell'una e dell'altra.

IL PROGETTO

Il Museo della memoria di Ustica, ospitato nel vecchio deposito tranviario di Bologna, al quartiere Navile, raccoglierà, oltre al relitto del Dc9 Itavia ripescato dai fondali del Tirreno e ai ricordi delle vittime, tutti gli atti giudiziari, processi e sentenze, sul mistero di quella tragedia, e tutte le opere d'arte, di musica, cinema e teatro che Ustica ha ispirato. Per l'inaugurazione si punta sulla data del prossimo anniversario, il ventisettesimo: il 27 giugno del 2007