

Dare luogo al lutto: la costruzione di una memoria per la strage di Ustica

Give Place to Grief: The Construction of Memory for the Ustica Massacre

La sera del 27 giugno 1980 il volo Itavia IH 870, partito da Bologna e diretto a Palermo con 81 persone a bordo, scomparve dai radar pochi minuti prima dell'atterraggio. Alcune ore dopo, i frammenti del relitto del DC-9 furono avvistati nel Tirreno, al largo delle coste di Ustica. Nessuno dei passeggeri e dell'equipaggio sopravvisse.

La causa di questa tragedia rimane uno dei misteri più longevi della storia dell'Italia repubblicana.

Il 27 giugno 2006 un convoglio di camion ha attraversato l'Italia per riportare i frammenti di relitto di nuovo a Bologna. Qui sono stati nuovamente ricomposti e avvolti da un'installazione fortemente emozionale dell'artista francese Christian Boltanski, il cui lavoro da sempre ruota attorno al senso di memoria e di perdita. 81 lampadine pulsano sul relitto, affievolendosi e riaccendendosi senza spegnersi mai, come battiti, respiri; 81 specchi neri proteggono e diffondono 81 voci che compongono un sussurro fatto di pensieri sospesi e interrotti. Il Museo per la memoria di Ustica ha creato un "luogo della memoria" per una strage senza luogo, o meglio, dal luogo inattingibile.

On 27th June 1980, Itavia Airlines flight India Hotel 870 took off from Bologna bound for Palermo with 81 passengers and crew aboard. An hour into the flight, around 9 p.m., it disappeared from the radar screens. A few hours later, wreckage from the DC-9 was spotted in the Tyrrhenian Sea off the island of Ustica, near Sicily. There were no survivors.

The cause of the tragedy remains one of Italy's most enduring mysteries.

On 27th June 2006, a convoy of trucks carrying the airplane's fragments made a journey back to Bologna. Here the plane was reassembled once again. And around the relics, the French artist Christian Boltanski, whose work is always involved with memory and loss, created an emotional installation, with 81 pulsing lamps hanging over the plane, 81 black mirrors with 81 loudspeakers behind them, diffusing a subdued murmur of simple thoughts/worries of everyday life for people going on holiday. The Museum for the Memory of Ustica created a "place of memory" for a massacre without a place: the plane disappeared from the sky and sunk in a deep point of the Mediterranean Sea.



Elena Pirazzoli

PhD in Storia dell'arte, ricercatrice indipendente. Collabora con alcuni istituti storici e fondazioni legate a luoghi di memoria (in particolare con Fondazione Villa Emma di Nonantola e Museo Ebraico di Bologna). Giornalista pubblicista, scrive di arte e cultura per diverse riviste. Ha partecipato alla 14. Mostra internazionale di Architettura La Biennale di Venezia, nella sezione Monditalia, con la ricerca "Urbs Oblivionalis. Urban Spaces and Terrorism in Italy" (Elena Pirazzoli, Roberto Zancan 2014). È autrice di numerosi saggi e articoli incentrati sul nesso fra ricordo, tracce degli eventi ed elaborazione artistica (visiva, architettonica, narrativa, cinematografica)

Parole chiave: Strage di Ustica, museo, arte, reliquie, luogo della memoria (lieu de mémoire)

Keywords: Ustica massacre, museum, art, relics, place of memory (lieu de mémoire)

Un'isola o una strage?

Il 27 giugno 2007 è stato inaugurato a Bologna il “Museo per la memoria di Ustica”. L'occasione di presentare una relazione sulla costruzione di questo luogo in un convegno internazionale mi ha fatto riflettere, attraverso la distanza che permette una lingua straniera, sulla stranezza di questo enunciato: per quale motivo la città di Bologna avrebbe dovuto dedicare un museo alla memoria di un'isola siciliana? Perché è stato creato questo museo *paradossale*, la cui denominazione ci sorprende in quanto bizzarra, inaspettata? È una domanda solo all'apparenza ingenua o, al contrario, provocatoria: cela, infatti, un complesso processo di costruzione della memoria relativa a questa strage, accaduta alla fine della stagione del terrorismo e della strategia della tensione, ma ancora in un quadro di guerra fredda. Come è noto (ma senza darlo per scontato), il nome “Ustica” in questo caso non viene usato per il suo significato originario di denominazione geografica, quanto per un valore “culturale” assunto dopo l'inabissamento del DC-9 Itavia avvenuto il 27 giugno 1980.

Le denominazioni delle stragi che hanno segnato l'Italia repubblicana a volte sono legate ai toponimi interni alla città: piazza Fontana (o “strage di Milano”), piazza della Loggia (o “strage di Brescia”); in altri casi usano i nomi dei treni coinvolti, come Italicus o Rapido 904: il luogo, in quei due casi, è lo stesso, ovvero la Grande galleria dell'Appennino, nei pressi della stazione di San Benedetto Val di Sambro, in provincia di Bologna. Per un po' di tempo, la strage dell'Italicus, avvenuta il 4 agosto 1974, fu nota anche come “strage di Bologna”¹, ma sei anni dopo, di nuovo d'agosto, il capoluogo emiliano doveva venire colpito molto più

direttamente e duramente. L'unica data divenuta “nome” è proprio il 2 agosto (1980), denominazione usata in alternativa a quella di luogo: la strage di Bologna, la strage alla stazione di Bologna. L'attentato al Rapido 904, avvenuto il 23 dicembre 1984, è noto anche come “strage di Natale”. Gli anni Novanta furono segnati da diverse stragi di matrice mafiosa: Capaci, via d'Amelio (a Palermo), via dei Georgofili (a Firenze), via Palestro (Milano), tutte identificate con il luogo. È una prassi di nomina usuale: radicare il fatto, e il trauma, al punto del tessuto urbano reso cratero, vuoto, distruzione e macerie.

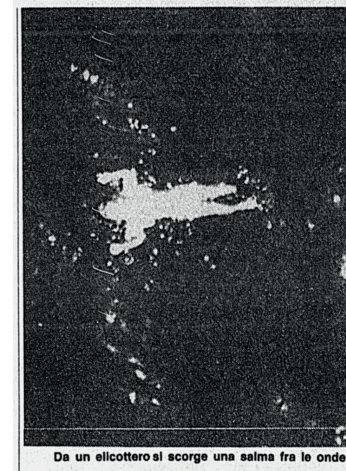
Ma se c'è una strage che si raccoglie quasi icasticamente nel toponimo, quella è “Ustica”. Tuttavia, l'isola situata a nord ovest della Sicilia non fu coinvolta dalla strage, venne scelta come *nome* essendo un toponimo di prossimità.

La sera del 27 giugno 1980 il volo Itavia IH 870, partito da Bologna e diretto a Palermo con 81 persone a bordo, scomparve dai radar pochi minuti prima dell'atterraggio (fig. 1, fig. 2). Alcune ore dopo, i frammenti del relitto del DC-9 furono avvistati nel Tirreno, in un tratto di mare collocato tra l'isola di Ponza e quella di Ustica. Nessuno dei passeggeri e dell'equipaggio sopravvisse.

Il punto in cui era avvenuto il “disastro” - come il fatto viene chiamato sui quotidiani dei giorni immediatamente successivi² - era un punto inaccessibile: il DC-9 era precipitato da un punto alto nel cielo a uno dei punti più profondi del Tirreno. La difficoltà di attingere il luogo non era solo simbolica, ma pratica: solo 41 corpi delle vittime vennero recuperati nei giorni immediatamente dopo il fatto, il relitto giaceva a 3.700 metri di profondità.



Questa la rotta del DC-9 decollato da Bologna. La linea tratteggiata indica il percorso che l'aereo avrebbe dovuto seguire dal momento in cui si sono interrotti i contatti radio.



Da un elicottero si scorge una salma fra le onde

fig. 1 Mappa della scomparsa dai radar del DC-9 Itavia il 27 giugno 1980, *Il Corriere della Sera*, 28.06.1980

fig. 2 Il corpo di una vittima, *Il Corriere della Sera*, 29.06.1980

Le prime fotografie della “tragedia” - un altro termine utilizzato per riferirsi al fatto in questo primo periodo³ - sono quelle di alcuni corpi, nudi, spogliati dalla violenza dell’impatto contro il muro d’acqua, che galleggiano in mare. Sono queste immagini a veicolare visivamente, per i primi anni, quanto accaduto la notte del 27 giugno 1980.

Nei giorni successivi iniziano a muoversi due processi paralleli e solo in parte intersecati: la dimensione privata del lutto e la dimensione pubblica volta a individuare la causa di quanto accaduto. I familiari delle vittime vennero coinvolti nelle operazioni di riconoscimento o nel parimenti durissimo confronto con l’assenza del corpo dei loro cari. Il governo creò una commissione del Ministero dei Trasporti incaricata di individuare le cause di quello che era stato rubricato come “incidente”. Inizialmente si pensò a un cedimento strutturale, ipotesi tuttavia esclusa dal novero delle possibili cause del disastro già nel dicembre 1980: per una ricostruzione del dibattito mediatico e politico di quei primi anni rimando alle accurate ricerche di Cora Ranci. In un saggio di prossima pubblicazione, Ranci dà le linee di una periodizzazione che permetta di collocare la vicenda del DC-9 Itavia nel quadro storico nazionale e internazionale. Relativamente a questi primi anni dopo il fatto, scrive:

«la commissione d’inchiesta ministeriale giunge infatti alla conclusione che il DC-9 Itavia sia precipitato a causa di un’esplosione esterna o interna. Nonostante ciò, fino al 1986, i provvedimenti messi in atto dalle istituzioni governative e dal Parlamento in merito alla

vicenda di Ustica riguardano esclusivamente l’ipotesi del cedimento strutturale. Il governo reagisce alla tragedia sanzionando l’Itavia, che finisce per divenire un vero e proprio “capro espiatorio” per quanto avvenuto. Per contro, non si registra alcuna reazione significativa nei confronti dell’ipotesi del missile, che lo stesso Ministro dei Trasporti Formica riferisce essere la causa “più probabile” della tragedia. È da rilevare come di fronte all’evidenza del carattere doloso della tragedia di Ustica - risale al 1982 il rilievo di tracce di esplosivo su alcuni rottami del DC-9, cosa che permette al magistrato di formalizzare l’istruttoria per “strage aviatoria” - non vi è in questa fase una tematizzazione politica della questione. Fino al 1986, il caso Ustica non è mai posto all’ordine del giorno dei lavori del Parlamento, né si registrano significativi interessamenti alla vicenda nell’ambito dei partiti o della società civile».⁴

Parallelamente, tra il 1980 e il 1986 le principali testate italiane conducono inchieste per fare luce sui misteri attorno all’inabissamento del DC-9 Itavia, sollevando domande nell’opinione pubblica e tenendo così viva l’attenzione attorno a questo caso, che viene sempre più accostato - per le reticenze e le opacità che lo circondano - alle stragi che colpirono il Paese tra il 1969 e il 1980.

Alla luce delle indagini, le possibili cause dell’inabissamento si ridussero a due alternative: esplosione interna o esterna, bomba o missile. Per cercare di sciogliere i dubbi si rese così necessario il finanziamento da parte del Governo del recupero sottomarino del relitto, che si svolse in due campagne

tra il 1987 e il 1991. I frammenti dell’aereo vennero così ricomposti su una rete metallica in un hangar dell’Aeronautica a Pratica di Mare (Roma).

Nel frattempo, nel 1988 si era costituita l’Associazione dei Parenti delle Vittime della Strage di Ustica: per poter avere voce e peso in ambito mediatico e politico, la dimensione privata si deve trasformare in presenza pubblica.⁵

Grazie a una difficile e lunga inchiesta (condotta tra il 1980 e il 1990 dal giudice Vittorio Bucarelli, poi tra il 1990 e il 1999 dal giudice Rosario Priore), emerse come quella sera vi fosse un’intensa attività militare nei cieli del Mediterraneo. La sentenza-ordinanza emessa nel 1999 dal giudice Priore stabilì che il DC-9 Itavia venne abbattuto «a seguito di azione militare di intercettazione» in un «atto di guerra, guerra di fatto e non dichiarata», con la presenza di aerei statunitensi, francesi, inglesi, belgi e altri oscurati, identificati come MiG libici. Inoltre, nella sentenza si ribadiva come l’inchiesta fosse stata ostacolata da reticenze e false testimonianze: ad alcuni militari vennero contestati diversi reati - falso ideologico, abuso d’ufficio, falsa testimonianza, favoreggiamento, falso, dispersione di documenti -, cui si aggiunse anche il rinvio a giudizio per alto tradimento per quattro generali dell’Aeronautica militare. Nel 2004 questo processo si concluse con l’assoluzione, ribadita anche in appello.⁶

La costruzione di un “luogo della memoria”

Gli anni Novanta furono un decennio cruciale per la vicenda della strage di Ustica: l’inchiesta passò nelle mani del giudice istruttore Priore, che iniziò un lavoro di indagine molto più approfondito di quanto fatto in passato, ascoltando centinaia di testimoni,

richiedendo perizie e rogatorie internazionali. Questo nuovo impulso all'inchiesta giudiziaria fu possibile anche grazie all'attenzione dell'opinione pubblica, tenuta viva dalle inchieste giornalistiche, i programmi televisivi, le commemorazioni. In particolare, il film *Il muro di gomma* di Marco Risi, uscito nel 1991, ebbe un ruolo importante nella creazione di un immaginario attorno alla strage e di una chiave di accesso al complicatissimo quadro della situazione. Risi racconta il primo decennio di questa vicenda attraverso il lavoro di un inviato del *Corriere della Sera* a Palermo all'indomani della scomparsa del DC-9 (ovvero, l'esperienza del giornalista Andrea Purgatori, che contribuì anche alla sceneggiatura): la ricostruzione del film copre tutto l'arco dei fatti avvenuti fino allora, dalla sera del mancato atterraggio, all'inizio dei lavori della commissione d'inchiesta.⁷ Il monologo finale di Corso Salani, l'attore che interpreta il giornalista, si chiude con queste parole, dettate per telefono alla redazione:

«Ci sono voluti dieci anni, dieci anni di bugie, dieci anni di perché senza risposta. Perché chi sapeva è stato zitto? Perché chi poteva scoprire non si è mosso? Perché questa verità era così inconfessabile da richiedere il silenzio, l'omertà, l'occultamento delle prove? C'era la guerra quella notte del 27 giugno 1980: c'erano 69 adulti e 12 bambini che tornavano a casa, che andavano in vacanza, che leggevano il giornale, o giocavano con una bambola. Quelli che sapevano hanno deciso che i cittadini, la gente, noi non dovevamo sapere: hanno manomesso le registrazioni, cancellato i tracciati radar, bruciato i registri,

hanno inventato esercitazioni che non sono mai avvenute, intimidito i giudici, colpevolizzato i periti. E poi, hanno fatto la cosa più grave di tutte: hanno costretto i deboli a partecipare alla menzogna, trasformando l'onestà in viltà, la difesa disperata del piccolo privilegio del posto di lavoro in mediocrità, in bassezza. Ora, finalmente, mentre fuori da questo palazzo, dove lo Stato interroga lo Stato, piove, a molti sembra di vedere un po' di sole. Aspetta. Queste ultime tre righe non mi piacciono. Aggiungi soltanto... Perché?».

Nel dodicesimo anniversario della strage vennero organizzate due iniziative parallele, una a Bologna e una a Palermo. L'anno successivo, il 27 giugno 1993, il rapporto simbolico tra i due luoghi di partenza e mancato arrivo si strinse ancora di più: un aereo con alcuni familiari e rappresentanti politici partì dal capoluogo emiliano in direzione di quello siciliano, effettuando la stessa tratta e la stessa tempistica del DC-9 Itavia, in modo da passare alle 20.59 nel punto in cui si interruppe quel volo. Sotto, sul mare, il punto dell'inabissamento venne segnato dall'arrivo di alcune imbarcazioni salpate dalla Sicilia, da dove vennero gettati fiori tra le onde. Il luogo inatingibile fu, in quell'occasione, colto e segnato: questo avvenne nell'unico modo possibile, ovvero *passando*. Probabilmente grazie alla riappropriazione – benché solo temporanea, *transeunte* – del luogo dell'accadimento, fu possibile iniziare il processo di costruzione di un luogo della memoria, necessariamente posto altrove. Perché, a differenza delle altre stragi, l'abbattimento e la caduta del DC-9 non hanno creato un vuoto fisico visibile e tangibile.

Dal punto di inabissamento si decise di tornare al punto di partenza.

A partire dal 1992, infatti, l'Associazione Parenti delle Vittime della Strage di Ustica iniziò a promuovere la creazione di un segno (un monumento o un museo) in ricordo della vicenda. Il luogo prescelto fu Bologna: l'aeroporto da cui il DC-9 era partito, una città e un territorio sensibilizzati negli anni attraverso diverse iniziative, il primo punto della rete di luoghi connessi alla strage di Ustica. Questa scelta segnò l'inizio del paradosso del "Museo per la memoria di Ustica a Bologna" e ne dà la spiegazione. La strage di Ustica, anche territorialmente, non si limita all'isola siciliana (storicamente legata a esili e confini, capace di evocare lontananza anche solo pronunciandone il nome), quella strage coinvolge una rete di luoghi che attraversano l'Italia intera. Bologna, Palermo, Ustica, Ponza, il mar Tirreno al centro del Mediterraneo, ma anche Roma-Ciampino, Marsala, Poggio Ballone: i luoghi del volo e della sua interruzione, più i luoghi dei centri radaristici che controllavano quel volo, toponimi emersi pian piano durante le inchieste giudiziarie e giornalistiche.

La definizione di "luogo di memoria" nasce dall'invenzione concettuale dello storico francese Pierre Nora secondo il quale per *lieu de mémoire* si intende una «unità significativa, d'ordine materiale o ideale, che la volontà degli uomini o il lavoro del tempo ha reso un elemento simbolico di una comunità (Pierre Nora, 1984)»⁸. I *lieux de mémoire* per Nora non sono necessariamente ancorati a un luogo fisico, ma sono nodi significativi, precipitati di senso, per l'identità collettiva di una comunità: eventi, date, personaggi, edifici, libri, archivi.⁹ Nel caso particolare

della ricerca di Nora, si trattava dell'identità nazionale francese: da quel lavoro scaturì un paradigma storiografico mutuato successivamente per analizzare altre comunità nazionali.¹⁰

A Ustica non è stato ancora dedicato un lavoro storiografico vero e proprio, ma pian piano, grazie al lavoro dell'Associazione dei parenti delle vittime, sono stati realizzati progetti che aiutano a comprendere sempre meglio sia il quadro in cui accadde la strage, sia le narrazioni mediatiche successive ai fatti, le reazioni politiche e le costruzioni memoriali. Potremmo dire che «la volontà degli uomini» sta rendendo Ustica (la strage di) un luogo della memoria dell'Italia repubblicana.

È in questo quadro che si colloca anche la costruzione del Museo per la memoria di Ustica a Bologna.

Attorno al relitto: il Museo per la memoria di Ustica a Bologna

Nel 1992 l'Associazione Parenti delle Vittime della Strage di Ustica affidò agli architetti Letizia Gelli e Gian Paolo Mazzucato la progettazione per un segno memoriale dedicato alla strage. I due architetti avevano già disegnato altri monumenti dedicati in particolare alla memoria della Resistenza: nel 1963 avevano partecipato insieme al Gruppo Architetti Urbanisti "Città Nuova" al concorso per il Museo Monumento al Deportato Politico e Razziale di Carpi (MO), qualificandosi al secondo posto; nel 1973 avevano realizzato il Monumento ai caduti di Sabbiuino sulle colline di Bologna e nel 1976 quello per le donne partigiane all'interno del Parco di Villa Spada, sempre a Bologna.¹¹

Nelle prime ipotesi di progetto (fig. 3) emergono

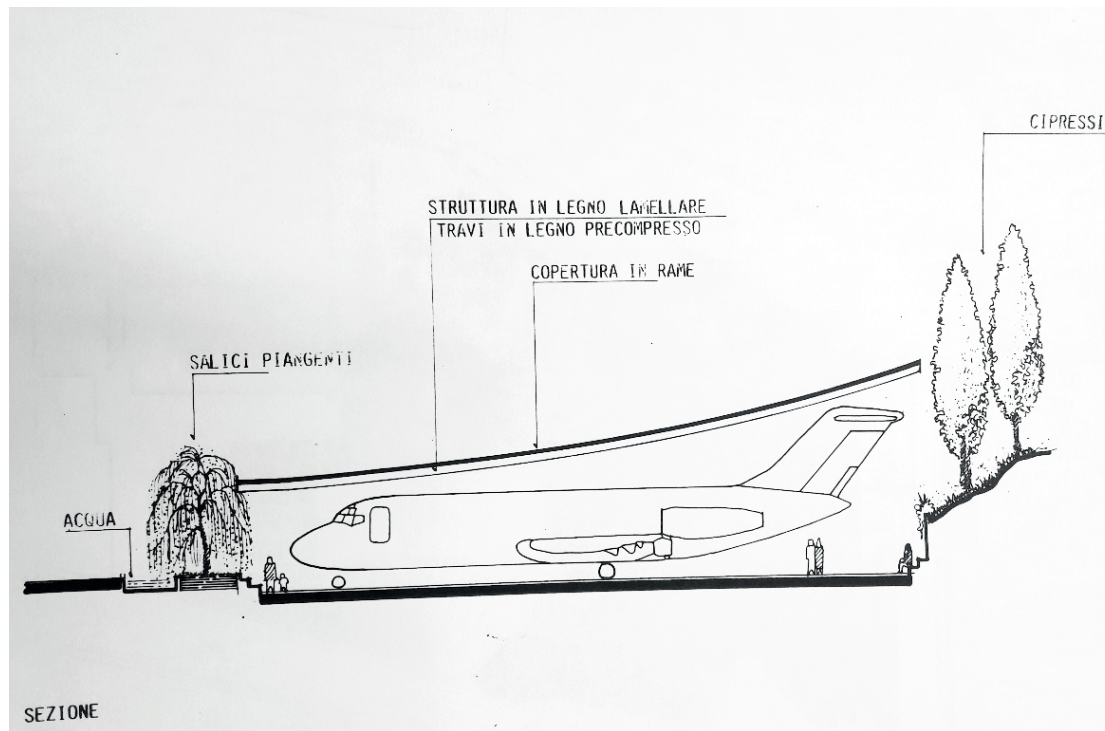


fig. 3 - Gian Paolo Mazzucato e Letizia Gelli, Ipotesi di tettoia per il relitto del DC-9 Itavia, 1992

già chiaramente alcuni punti fermi e alcuni dubbi fondamentali. Il fulcro del lavoro dovrà essere il relitto del DC-9, che nel 1992 era stato ricomposto a partire dai frammenti recuperati dal fondo del Tirreno e si trovava a disposizione dei periti. Quando saranno concluse le indagini e i processi, «L'aereo ricostruito non deve essere disperso né dimenticato: deve diventare oggetto di memoria collettiva»: questo è il primo punto dello «Schema di progetto (Ipotesi)» elaborato nel 1992 e firmato in particolare da Letizia Gelli.¹²

Allo stesso tempo, si pone la questione di quale città può essere più opportuna per ospitare, o meglio, per *dare luogo* alla memoria della strage: per la Gelli è necessario riflettere insieme ai parenti delle vittime sul «dove», dato che «Se questa memoria deve avere un suo significato dinamico destinato a evolversi nel tempo sarebbe meglio scegliere, se possibile, Bologna anziché un qualche luogo da Roma a Ustica che non avrebbe la forza politica e civile di custodirla, preservarla, tenerla in vita». In quel momento, Bologna sembra la scelta anche politicamente più adeguata alla costruzione di un luogo per la memoria della strage di Ustica: la città ha una tradizione di cura delle memorie resistenziali (come lo stesso lavoro degli architetti Gelli e Mazzucato testimonia) e di sensibilità per i temi di impegno civile di cui è esempio anche la parallela mobilitazione e commemorazione per la strage del 2 agosto alla stazione.

Ma il punto forse più interessante di questa prima ipotesi stesa da Letizia Gelli è l'idea che per poter dare «significato» alla vicenda della strage sia necessario

«costruire un museo-archivio, con foto,

testimonianze, documenti, documentari, prove, promemoria, un luogo anche di studio e documentazione di tutte le stragi avvenute in Italia, oggi senza colpevoli, via via con nuove prove e forse in futuro dei colpevoli: tale documentazione è destinata ad arricchirsi nel tempo. Il mettere insieme con chiarezza gli eventi e le immagini che documentano le stragi italiane, ordinate in modo da renderle comprensibili e in successione nel tempo con sentirebbe di capire che il nostro paese è stato teatro di una guerra non dichiarata: ci consentirebbe di conservare la memoria e ci consentirebbe di arricchire questo patrimonio nel tempo grazie al contributo di ogni singolo visitatore».

In questo passaggio emergono due elementi rilevanti: in primo luogo, come nei primi anni Novanta la strage di Ustica venga ormai accostata alle altre stragi che hanno segnato l'Italia repubblicana. Ustica è divenuta oggetto del lavoro della Commissione Stragi nel 1988,¹³ incaricata di indagare sui principali nodi della storia dell'Italia repubblicana: ciò ha probabilmente contribuito a fare sì che nell'opinione pubblica Ustica venga percepita vicina alle cosiddette «stragi di Stato», a causa delle opacità e i depistaggi che la circondano.¹⁴ A quasi trent'anni di distanza, sappiamo ora che si trattò di una vicenda differente, pur tuttavia segnata da analoghe azioni di depistaggio e reticenze. Dal punto di vista progettuale è invece molto interessante l'idea che un museo-archivio potesse essere la forma (e lo strumento) migliore per dare corpo alla memoria: non si trattava, infatti, di *commemorare* qualcosa di noto, ma di *costruire una memoria* ancora

assente nell'opinione pubblica. Quindici anni dopo, nel 2007, questo fondamentale nodo concettuale prese la forma di un «per»: il Museo «per» la Memoria di Ustica e non «della», perché una memoria definita e condivisa di questa vicenda ancora manca.¹⁵

Nel 1993 il sindaco di Bologna, Walter Vitali, accolse la richiesta dell'Associazione parenti delle vittime e deliberò di destinare uno spazio per la realizzazione del monumento: l'area individuata è situata nella prima periferia a nord della città, appena oltre il fascio ferroviario. La cosiddetta «Zucca» era stata utilizzata come deposito tramviario fin dai primi del Novecento e nei primi anni Novanta era in corso di trasformazione in parco urbano.

Nel corso di quell'anno Gelli e Mazzucato elaborano diverse varianti (fig. 4) del «Monumento-Museo-Archivio», prevedendo l'inserimento nel giardino del relitto, o meglio – in attesa della fine della sua funzione di «testimone» – di una sagoma del DC-9 realizzata in tubo di rame. Nei successivi disegni cambiano le tettoie (da più aperte a più chiuse) per proteggere l'aereo, mentre rimangono costanti le presenze di una vasca d'acqua profonda 30 cm in cui posare il DC-9 (o il suo simulacro) e di alcuni alberi, come cipressi e salici, tipicamente usati nei cimiteri e nei parchi delle rimembranze dedicati ai caduti. Per completare il progetto, si ipotizzava di destinare all'archivio uno degli ex capannoni ferroviari, collegandolo al memoriale attraverso una passerella.

Nel corso degli anni Novanta i due architetti elaborarono diversi progetti per il monumento-museo-archivio, ma è solo nel 2001 che viene stipulato un Protocollo d'intesa tra Ministero della Giustizia, Ministero per i Beni e le Attività culturali, Regione

MUSEO DELLA MEMORIA	
IPOTESI DI INSERIMENTO DEL D.C.9 NEL GIARDINO DELLA ZUCCA	
ASSOCIAZIONE PARENTI VITTIME STRAGE DI USTICA	
<p>SCHEMA DI PROGETTO PER UN MONUMENTO ALLA STRAGE DI USTICA INTEGRATO CON UN MUSEO - ARCHIVIO STRAGI DA INSERIRE AL 1° PIANO DELLA TERZA CAMPATA DELLE FABBRICHE ESISTENTI NEL GIARDINO DELLA ZUCCA (INSERIMENTO NEL PROGETTO DEL COMUNE)</p>	
PROGETTISTI	GRUPPO ARCHITETTI URBANISTI CITTA' NUOVA ARCH. LETIZIA GELLI MAZZUCATO ARCH. GIAN PAOLO MAZZUCATO
GIUGNO 1993	

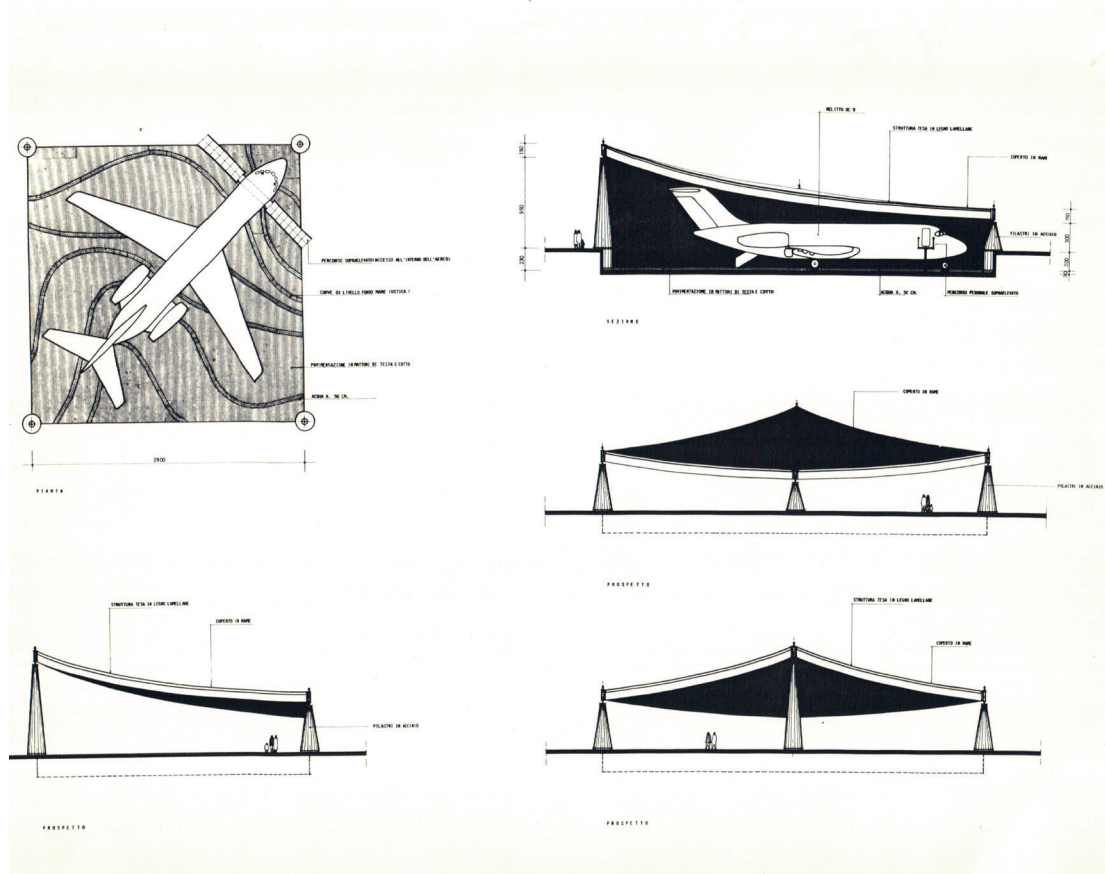


fig. 4 Gian Paolo Mazzucato e Letizia Gelli – Gruppo Architetti Urbanisti Città Nuova, Museo della memoria – Ipotesi di inserimento del D.C.9 nel Giardino della Zucca, giugno 1993

Emilia-Romagna, Provincia di Bologna e Comune di Bologna per la sua effettiva realizzazione.

Nel nuovo progetto del luglio 2002 viene abbandonata l'ipotesi di creare una struttura ex novo all'interno del parco, prevedendo di collocare il relitto all'interno di tre capannoni dell'ex deposito tramviario, riadattati per questa nuova funzione. Data l'imminente conclusione dell'iter peritale attorno al relitto, il Ministero di Grazia e Giustizia aveva concesso, nel Protocollo d'Intesa dell'anno precedente, la sua cessione al museo da realizzare a Bologna.

Si aprì allora la riflessione su come trattare l'oggetto di questo museo: un oggetto *unico*, fatto però di migliaia di pezzi. In un primo momento si ipotizzò di posizionare i frammenti su una sagoma di plexiglas riprodotte l'aereo. Successivamente, prevalse l'idea di conservare intatto il relitto nella forma in cui era stato ricostruito dopo il recupero dal mare e valutato dalle perizie: i frammenti catalogati uno a uno con schede usate dall'Alitalia per censire il "materiale inefficiente" e montati su una struttura costituita da una rete metallica. È in questo modo, infatti, che l'immagine del relitto era stata diffusa dai media per quindici anni, sostituendo le prime – insostenibili – fotografie dei corpi affioranti dal mare. Esporre il relitto ricomposto, allo stesso tempo *testimone* muto e *corpo del reato*, permetteva anche di ricordare il lungo processo per fare luce su quanto accaduto.¹⁶

Nelle prime ipotesi di allestimento, si prevedeva che una passerella passasse attraverso il corpo del relitto, ma l'idea venne scartata: sarebbe stato estremamente coinvolgente e drammatico (forse troppo) per i visitatori poter entrare nell'aereo, ma avrebbe comportato dei rischi vista la presenza di

frammenti sporgenti, deformati e taglienti. Oltre all'aereo ricomposto, secondo il Protocollo d'Intesa del 2001, alla quota di terreno doveva essere realizzata una "Galleria della Memoria" dove «conservare copie dei materiali relativi alle indagini e al processo ed altri reperti», ovvero ospitare l'archivio ipotizzato fin dal 1992.

Nel maggio 2006 un corteo di trasporti eccezionali attraversò mezza Italia per portare a Bologna il corpo dell'aereo, diviso in parti (i due tronconi della fusoliera, le ali, la coda, tutti gli elementi che ne costituivano gli arredi). Il convoglio, scortato dalle forze dell'ordine e atteso dai parenti delle vittime e da una delegazione di rappresentanti politici, sembrava quasi un corteo funebre, culminato con la deposizione del relitto all'interno dello spazio del museo. Per ultima venne calata la coda, la porzione più alta: solo allora fu terminato il tetto dell'edificio, quasi come la chiusura di un sarcofago.¹⁷ Oltre agli aspetti simbolici di questo atto, vanno tuttavia valutati quelli pratici e oggettivi: l'edificio destinato ad accogliere il relitto non ha le dimensioni ragguardevoli di un hangar aeroportuale (come a Pratica di Mare) in quanto si tratta del riadattamento di tre capannoni per tram dove sono state eliminate le partizioni interne. Per poter ospitare il relitto del DC-9 è necessario scavare un'invaso profondo tre metri, in cui collocare l'aereo in diagonale. Attorno a tutto il perimetro della vasca viene realizzata una passerella per il pubblico. La percezione del relitto, per il visitatore, è così molto diversa rispetto a quanto proposto dalle immagini di Pratica di Mare: l'aereo si trova sempre a una distanza ravvicinata, fruibile tuttavia non dal basso (come su una pista di decollo), ma all'altezza della cabina. Una

visione inconsueta, che risemantizza l'aereo come oggetto di osservazione su cui, tuttavia, è difficile sostenere lo sguardo.

Si pose allora il problema di quale narrazione della strage proporre: una questione tutt'altro che secondaria, data la complessità di una vicenda ancora aperta e per di più oggetto di un iter giudiziario *in itinere*. L'unica possibilità sembrò quella di creare un luogo per tenere vivo il ricordo del fatto e crearne una memoria per le nuove generazioni. Per fare questo l'Associazione dei parenti delle vittime – motore e volontà dell'intera operazione – scelse di affidarsi allo sguardo autoriale di un artista, il francese Christian Boltanski, che ha proposto un'interpretazione della vicenda e degli oggetti rimasti – le *reliquie* – attraverso il veicolo dell'emozione, non dell'informazione. Per ragioni spaziali, infatti, l'archivio non poteva essere collocato insieme all'aereo, togliendo al museo la possibilità di essere almeno spazio di conservazione dei documenti "per" la ricerca storica ("per", come nella denominazione del museo, nella stessa accezione di azione di innesco di un processo, in questo caso non memoriale ma storiografico).¹⁸ Nell'attesa, l'arte viene scelta come strumento di attivazione.

L'intervento di Boltanski si configura in modo apparentemente minimo (fig. 5, fig. 6): sopra al relitto vengono sospese 81 lampadine a incandescenza, che pulsano lentamente, al ritmo del respiro, senza spegnersi mai. Sulle due pareti in muratura, alternate a quelle chiuse da vetrate schermate, lungo il ballatoio che percorrono i visitatori, sono disposti 81 specchi neri inclinati: 81 finestri ciechi in cui specchiarsi, dietro ai quali sono posti degli altoparlanti che diffondono nell'aria voci sussurranti progetti,



fig. 5 Museo per la Memoria di Ustica, installazione di Christian Boltanski (foto: Elena Pirazzoli)



fig. 6 Museo per la Memoria di Ustica, installazione di Christian Boltanski (foto: Elena Pirazzoli)

speranze, dimenticanze, quei piccoli pensieri che affollano la mente durante un tempo sospeso come può essere quello di un volo breve, poco più di un'ora. L'effetto sonoro, un bisbiglio, sembra uno sciabordio, un rumore quasi acquoso, apparentemente incomprensibile nella sua totalità, ma, accostando l'orecchio a uno specchio, capace di riverberare qualcosa di noto, di vicino ai nostri *comuni* pensieri. Visitato in ore serali, col variare delle luci da fioche a intense, il relitto sembra apparire dall'oscurità, in una cadenzata e ripetuta – quasi rituale – riemersione dagli abissi, reali e metaforici.

Attorno al relitto sono collocate nove casse coperte da un telo di plastica nera – bare? Scatole nere? – al cui interno sono stati deposti gli oggetti rinvenuti in mare insieme ai frammenti del DC-9, gli effetti personali delle vittime (fig. 7): abiti estivi, sandali, libri, giocattoli, creme solari, pinne, boccagli, chiavi di casa... Molti lavori di Christian Boltanski sono incentrati sugli oggetti personali, in particolare gli abiti usati, per evocare il tema della perdita, intesa in senso ampio come trasformazione, cesura, luttuosa o generativa. Davanti a una certezza di scomparsa, a una *reliquia* reale, l'artista ha esitato ad accettare l'incarico,¹⁹ chiedendosi quale diritto aveva di interagire con questi resti dolorosi e come poterlo fare. Contrariamente ai suoi lavori precedenti, Boltanski qui non ha esposto gli oggetti, ma li ha celati, dopo averli fotografati uno a uno. È una nuova "deposizione": dopo quella processuale, con un rituale quasi sacrale questi resti vengono deposti nelle casse allo stesso modo in cui le reliquie dei santi venivano deposte in un altare.²⁰

Le loro immagini – i simulacri – vengono raccolte per serialità in un piccolo libro, *Lista degli oggetti personali*

appartenuti ai passeggeri del volo IH 870, disponibile all'ingresso del museo: le tavole fotografiche raccolgono, suddivisi per serie, gli scatti degli abiti estivi, i sandali, le creme solari... cose *comuni*, che ci accomunano alle vittime e attivano prossimità ed empatia, sollevando così domande, dubbi, ricerche di verità.

La simulazione di presenza: l'Itavia rediviva di Flavio Favelli

Tra il 2006 e il 2007, mentre Boltanski lavorava sul relitto del DC-9 Itavia, sulle reliquie dei suoi passeggeri e dell'equipaggio, sottolineando l'assenza, il vuoto lasciato dalle vittime, un altro artista, Flavio Favelli, elaborava un progetto incentrato su una simulazione di presenza. Nel 2006, invitato a partecipare ad *Ambient Tour*, una mostra collettiva della Fondazione Sandretto Re Rebaudengo di Torino sul tema dell'ambiente prevista per la primavera successiva, propose un lavoro intitolato *My Deep Dark Blue (Abissi)*.

Raccontando la genesi di quel progetto, Favelli scrive come a tredici anni, in vacanza coi nonni nell'Appennino pistoiese, era rimasto profondamente colpito da un'immagine apparsa sulla prima pagina de *Il Resto del Carlino* del 29 giugno 1980: la fotografia in bianco e nero di uno dei corpi delle vittime della strage di Ustica che galleggiava sul mare.

«L'immagine sulla prima pagina del Carlino era una foto in bianco e nero (allora i giornali non stampavano a colori) con un manichino bianco – ma era uno dei primi cadaveri affiorati – e il mare nero come il fondo di un pozzo, un rettangolo di

abisso anonimo come è anonima la Natura che rende tutto anonimo e fa scorrere tutto senza pietà e ricordo. È come se questa foto avesse reagito con l'ambiente domestico e le vicende familiari, ammantandosi di varie immagini che poi rilasciano, nel tempo, a poco a poco, una scia di *flash* che, non si sa quando e come, ogni tanto mi si accendono ed emergono per un contatto casuale fra luoghi, visioni, ricordi, rumori...

[...]

La faccenda della Strage di Ustica è così diversa dalle altre: un aereo che incontra il mare è spaventoso e lo è ancora di più se la carcassa viene ricostruita ed esposta».²¹

Nella mostra torinese, Favelli presentò *Cerimonia (India Hotel 870)* (fig. 8), una fodera fatta in Airtex, materiale tecnico usato per coprire e proteggere gli aerei quando escono, nuovi, dalla fabbrica (in questo caso, la McDonnell Douglas), cucita su misura per il relitto del DC-9 Itavia ed esposta ripiegata e suddivisa nelle tre parti che la compongono: ali, fusoliera, coda. Un "abito da cerimonia", nelle parole dell'artista, adeguato a una nuova uscita dall'hangar, una nuova vita. Nel 2010, trentennale della strage, la fodera/abito venne dispiegata in due delle principali piazze di Bologna (piazza Maggiore e poi in piazza Otto Agosto): una tela color crema di 37 metri di lunghezza e 33 di apertura alare, con due scritte rosso pompeiano ai lati della fusoliera indicanti "Itavia". In quell'occasione Favelli ha realizzato anche *Itavia Aerolinee*, una vetrina di gadget di quella compagnia presso l'Emporio della cultura della città, affacciato su piazza Maggiore, accanto a quelle di altre glorie locali come Ferrari,



fig. 7 Christian Boltanski, *Lista degli oggetti personali appartenuti ai passeggeri del volo IH 870*, Museo per la Memoria di Ustica, Comune di Bologna, 2007

Ducati, Bologna FC. Una simulazione di presenza che prende forma in cartoline, manifesti, modellini, foulard, tutti oggetti ritoccati dall'artista per comporre un possibile Itavia Store, un'immaginaria produzione di merchandising. Anche il design dell'allestimento contribuisce a creare una vetrina che riporta indietro nel tempo, ricostruendo una normalità straniante, come se nulla fosse accaduto e come se Itavia fosse ancora una compagnia attiva sui cieli italiani. Come se non fosse stata costretta al fallimento dopo la revoca della licenza di volo avvenuta in conseguenza alla strage.²²(fig. 9, fig. 10)

Un'analogia sensazione di straniamento, anzi, di spaesamento, la provoca anche un altro lavoro di Favelli, esposto sempre nella mostra di Torino del 2007, *Nazioni (stanza della geografia)*: alcune mappe storiche, comprate in collezioni antiquarie e rielaborate dall'artista tramite collage (fig. 11), in modo da mutare la conformazione del territorio italiano.

«È una personalissima visione della geografia, cioè l'idea su carta dell'ambiente. Il mio *Ambient Tour*. È la Stanza della Geografia, l'immagine cartacea dell'ambiente, ogni grande museo storico ha una stanza della geografia. Sono delle carte geografiche mentali; l'isola di Ustica è di fronte a Roma, si vede da Ostia. L'Eritrea, il mare di Palermo "annullato". Sono altri mondi, che non esistono, ma sono vicini.

[...] Mi ha colpito in particolare una grande carta dell'Italia meridionale degli anni Cinquanta a uso dell'aeronautica militare, su cui ho segnato una parte sola, il mare a lato di Ustica, l'isola



fig. 8 Flavio Favelli, *Cerimonia (India Hotel 870)*, tela Airtex cucita e vernice, 37x33 m, 2007-2010

della strage; fra l'altro il DC9 è caduto più vicino all'isola di Ponza, ma non si sa come è sempre stata chiamata strage di Ustica, perché è un'isola più sperduta. L'aereo è caduto nel punto Condor, è un buco nero della copertura radar (se tutta questa vicenda fosse stata studiata a tavolino non sarebbe venuta così bene) è uno dei punti più profondi del Mediterraneo, più di 3700 metri. 39 gradi 43 primi nord e 12 gradi 55 primi est, è caduto lì. La mappa che ho scelto è solo mare, (apparentemente) anonimo mare, "schedato" da dei segni (militari), con una piccola innocua isola. Un'isola anonima in mezzo al mare, potrebbe essere un mare lontano o vicino... I mari nelle mappe sono tutti uguali. È un'isola anonima (tranne che per pochi sub) in un punto del Tirreno anonimo che da trent'anni è stato sezionato e schedato da centinaia di carte, tracciati radar e milioni di pagine di scritti dei numerosi processi. Questo punto di mare è forse l'area di acqua dove più intensamente si è immaginato, visto, provato a vedere quello che pochi sanno e che tanti vorrebbero sapere. L'area dove si è consumato il più grande mistero dell'aeronautica. Gli ottantuno morti, il fallimento dell'Itavia, la guerra fredda, la Nato, l'aeronautica, la politica, le cause (collisione, cedimento, bomba, missile) sono solo la superficie di quello che per me è "la Strage di Ustica". Il sociale, il pubblico, il politico, la memoria collettiva, tutto ciò che hanno scritto sui giornali, per me viene dopo. Ustica è l'isola che c'è perché meno esiste e più è presente, nella vicenda che viene chiamata e associata al nome dell'isola; un'isola senza tesoro, l'isola problema, l'isola isolata. La "faccenda" ha il nome

dell'isola non perché sia la terra ferma più vicina in una situazione che di fermo non ha nulla, ma perché si è preso l'isola più isolata, più lontana da tutto e più vicina al mare profondo...». ²³

La restituzione di un'Itavia *rediviva*, attraverso la negazione del trauma, per contrasto ce lo pone davanti con rinnovata forza. Fondendo la dimensione pubblica della memoria di Ustica con il ricordo e la paura privati, intimi, Favelli racconta l'interruzione repentina di un volo, di un'impresa italiana, della propria estate, delle vite che erano a bordo di quel DC-9.

L'intera vicenda della costruzione della memoria della strage di Ustica mette in luce come sia stata fondamentale la «volontà degli uomini» – ricordando la definizione di *lieu de mémoire* di Pierre Nora – per attivare un processo grazie al quale il *lutto*, da momento privato, è diventato un processo pubblico: nell'attesa di poter "raccontare la storia", il veicolo per creare la memoria collettiva della strage di Ustica è quello dell'emozione, attivata dall'arte, che innesca domande, ricerche, richieste. Il lutto privato, allora, diventa *lutto civile*.

Notes

1. Ad esempio, la definì in questo modo Pier Paolo Pasolini nel famoso articolo *Cos'è questo golpe? Io so* sul "Corriere della Sera" del 14 novembre 1974.
2. Per la ricostruzione della trattazione politica e mediatica di questa strage, si veda Cora Ranci, *La vicenda di Ustica: proposta per una periodizzazione*, in corso di pubblicazione negli atti del convegno "1980. L'anno di Ustica", tenutosi a



fig. 9 Flavio Favelli, *Vola Itavia*, smalto su poster, 60x50 cm, 2010

fig. 10 Flavio Favelli, *Itavia (fiori)*, pennarelli su foulard MaxMara, 86x86 cm, 2010

il 2001.

14. Si veda il già citato saggio di Cora Ranci.

15. L'idea venne nel maggio 2007 a Daria Bonfietti, presidentessa dell'Associazione Parenti delle Vittime della Strage di Ustica dopo un incontro con alcuni studenti del Dams di Bologna all'interno del seminario "Pratiche espositive nel Novecento e nell'attualità. Architettura dei musei, arte del display e comunicazione visuale" a cura di Mario Lupano, con Antonella Huber ed Elena Pirazzoli. I ragazzi, nati tutti dopo il 1980, non conoscevano quella vicenda e non riuscivano a identificare la propria esperienza in un museo "della" memoria.

16. Si veda anche Antonella Huber, *Declinazioni di risarcimento: i musei della memoria*, in *Monumento e memoria dall'antichità al contemporaneo*, Atti del convegno, Bologna 11-13 ottobre 2006, a cura di Sandro De Maria, Vera Fortunati, Bologna, BUP, 2010, pp. 248-253.

17. Si veda Daniele Salerno, *Forme della memoria e della commemorazione. Ricordare la strage di Ustica*, in *En torno a la semiótica de la cultura. Actas del I Congreso Internacional del GESC*, Marcello Serra (coordinador), Madrid, Fragua, 2012, pp. 245-255, che in particolare sottolinea la presenza di elementi della ritualità funebre nell'atto fondativo del museo. Si veda anche il capitolo finale di Patrizia Violi, *Paesaggi della memoria. Il trauma, lo spazio, la storia*, Milano, Bompiani, 2014, dedicato a una lettura semiotica del museo: "Quando il trauma incontra l'arte: il Museo per la Memoria di Ustica a Bologna".

18. L'archivio dell'Associazione dei Parenti delle Vittime della Strage di Ustica è stato depositato presso l'Istituto per la storia e le memorie del '900 Parri Emilia-Romagna a Bologna.

19. Incarico per il quale l'artista non ha chiesto alcun compenso.

20. Si veda Elena Pirazzoli, *Intervista a Christian Boltanski*, in "il Mulino", 2013, 5, pp. 875-888.

21. Si veda un saggio dello stesso Favelli, *Vari abissi*, 8 aprile 2016, <https://flaviofavelli.com/2016/04/08/vari-abissi/>

22. Il 22 ottobre 2013 la Corte di Cassazione ha accolto il ricorso degli eredi di Aldo Davanzali (patron dell'Itavia), stabilendo che il depistaggio nelle indagini portò al fallimento della compagnia aerea.

23. Flavio Favelli intervistato da Ilaria Bonacossa nel catalogo della mostra *Ambient Tour*, a cura di Francesco Bonami, Fondazione Sandretto Re Rebaudengo, Torino, 2007.