

Clara Modesto

L'ultimo viaggio

Bologna ha aperto al pubblico il museo della memoria che ospita i resti del DC9 esploso il 27 giugno 1980 nei cieli a nord di Ustica

“Il progetto del museo è stato reso possibile dal contributo di molti”

Il cerchio si è chiuso. Il DC9 ITAVIA non effettuerà più nessun viaggio né aereo, l'ultimo fu il 27 giugno 1980, né terrestre, l'ultimo è stato la notte del 26 giugno 2006, ventisei anni dopo. I resti di quel DC9, con il loro carico di drammi umani e di misteri che ancora avvolgono la sciagura, ormai sono stati mostrati ai cittadini di Bologna, ai parenti delle vittime, ai giornalisti, ai fotografi, adesso che è stato aperto al pubblico il museo della memoria realizzato dall'architetto Christian Boltanski.

I vigili del fuoco quei resti li conoscevano bene: li hanno trasportati avvolti “in sudari di cellophane”, come hanno scritto i giornali, in una lunga notte d'estate, sui loro TIR. Hanno consegnato ai parenti delle vittime un oggetto su cui piangere i propri cari, come se quei resti fossero la tomba che non c'è. In tal modo i vigili del fuoco hanno consegnato alla città di Bologna un pezzo di storia italiana la cui conclusione ancora non è stata scritta e forse difficilmente lo sarà mai.

Mentre ascolto il sindaco di Bologna, Sergio Cofferati, che parla di “un museo fortemente voluto da questa città, che è stato reso possibile dal contributo di molti”, il mio personale pensiero va a quando fui incaricata di occuparmi del trasporto dell'aereo.



I resti della carlinga del DC-9 Itavia in una foto di repertorio

Ne avevo sentito parlare, a seguito delle vicende giudiziarie che sono seguite per tanti anni alla sciagura, ma mai avrei immaginato che un giorno quell'aereo sarebbe entrato a far parte della mia vita: ero una bambina quando si inabissò nelle acque del mar Tirreno.

A maggio dello scorso anno, quando ormai bisognava onorare l'impegno preso dai vigili del fuoco per effettuare il trasporto dei resti del DC9, andai all'aeroporto militare di Pratica di Mare dove sedici anni prima quei resti erano stati trasportati da Napoli, sempre dai vigili del fuoco. I portoni dell'hangar, rimasti chiusi per tanti anni, opponevano resistenza, da fuori vedevo sporgere una sorta di enorme puzzle, non appoggiato su un piano, come di solito avviene, ma su una struttura sagomata. Man mano che mi avvicinavo le tessere del puzzle sembravano cambiare consistenza e acquisire forme e dimensioni tutte diverse fra di loro.

Si intravedeva una scritta fra le lamiere: si trattava del DC9 e la scritta sul fianco dell'aereo era appunto ITAVIA. In quel momento non riuscivo a pensare al lavoro che mi aspettava, ho pregato per le ottantuno vittime quando sono entrata nella "pancia dell'aereo", come si fa quando si entra in un cimitero, ed ho immaginato i volti di tutte quelle persone, persone "normali" come le ha definite il ministro Giovanna Melandri. Pensavo ai genitori dei tredici bambini che in quella tragica notte hanno trovato la morte, pensavo alla fragilità umana e a come certe cose possono capitare a chiunque.

Mi sono sentita investita di una grande responsabilità, bisognava contribuire, con tutte le nostre energie, a riportare il DC9 a Bologna da dove era partito 26 anni prima. L'ipotesi di smontare gli oltre duemila pezzi con i quali l'aereo era stato ricomposto fu la prima ipotizzata e concordata con l'ufficio tecnico del comune di Bologna. Ma a pensarci bene erano stati impiegati anni per catalogare e ricomporre gli oltre duemila pezzi, grazie anche a un gruppo di esperti arrivati dagli Stati Uniti. Sarebbe stato drammatico sprecare tutto quel lavoro, perché ci sarebbero voluti mesi interi prima che l'aereo, una volta smembrato e trasportato a Bologna, potesse essere nuovamente ricomposto. Senza nascondere la preoccupazione che nello smontare i vari pezzi qualcuno potesse andare perduto, sfaldarsi.

Si cominciò così a pensare ad un'altra soluzione, che a prima vista sembrava improponibile e fantascientifica. Trasportare l'aereo senza smontarlo. Ma come si può trasportare via terra un aereo, che viaggia in aria, non è stato progettato per passare sotto i ponti, non affronta curve, non passa sotto gli alberi? I resti dell'aereo erano stati appoggiati su una grata metallica per essere catalogati e per effettuare le perizie ma non per essere trasportati: la struttura era perciò labile, appena si provava a toccarla cedeva, il metallo era slabbrato, si sfogliava come fosse un velo di cipolla. Il troncone di coda era appoggiato su una struttura metallica di tubi innocenti e le ali giacevano a terra. L'ala sinistra era spezzata in due e la parte più vicina alla fusoliera, con ancora il carrello attaccato, era lunga nove metri e larga più di quattro metri e mezzo, l'altra ala era molto danneggiata.

E a questo punto è venuta fuori la genialità dei vigili del fuoco. L'ing. Gregorio Agresta, responsabile della task force dei vigili del fuoco incaricata della missione, insieme con l'ing. Raffaella Bruni, capo tecnico del comune di Bologna, valutano diverse soluzioni. Il capo reparto Romolo Musilli, che ha partecipato agli avvenimenti degli ultimi quaranta anni del Corpo Nazionale, mette tutta la sua esperienza e la sua maestria. Si perviene infine a una soluzione da tutti condivisa, complicata tecnicamente, ma estremamente vantaggiosa dal punto di vista economico: utilizzare i tubi della struttura modulare su cui è ada-

*Ci sono voluti anni
per ricomporre
gli oltre 2000 pezzi*

*Una soluzione
tecnicamente
complicata
ma efficace
per il trasporto
dei resti del DC9*

L'ultimo viaggio

*Il contributo
dei vigili del fuoco
alla verità
ed alla memoria*

giato il troncone di coda per costruire una controgabbia da saldare a quella sulla quale erano stati adagiati i resti dell'aereo. L'aereo è lungo meno di trenta metri e, considerando i mezzi a nostra disposizione, per il trasporto possono essere effettuate due sezioni. La fusoliera verrà tagliata in tre parti. Con due autogrù vengono sollevati le pesanti sezioni dell'aereo, accuratamente imbracate e posizionate sui TIR. Le ali vengono adagiate sui semirimorchi a pianale ribassato un po' inclinate per poter passare sotto i ponti. Il troncone di coda crea problemi di altezza durante il tragitto: c'è un ponte sotto il quale si passa con un margine di soli cinque centimetri. Si prendono le misure, si studiano i percorsi: non si può rischiare di rimanere incastrati. Dopo circa due mesi quell'aereo è sui nostri automezzi, pronto per il suo ultimo viaggio. E come si fa per le cose più care viene avvolto con cura.

Il presidente dell'associazione dei parenti delle vittime, Daria Bonfietti, nel suo discorso per l'inaugurazione del Museo ha detto che "il caso non è ancora chiuso", ma noi vigili del fuoco, dopo avere verificato che l'aereo è custodito in via Saliceto, possiamo affermare che almeno il nostro tributo alla verità e alla memoria si è concretizzato.

Di quei giorni trascorsi a Pratica di Mare con i vigili del fuoco del comando di Roma, ricordo soprattutto la cura, la dedizione, la delicatezza con cui venivano maneggiati quei "pezzi di lamiera". Con che cura venivano deposti gli oggetti personali appartenuti ai passeggeri del volo IH 870 negli scatoloni. Il silenzio nell'hangar era quasi irreale come se non si volesse disturbare il sonno degli ottantuno passeggeri del DC9 ITAVIA.

*Il mezzo dei vigili del fuoco
con a bordo i resti
della carlinga del DC9 - Itavia
all'inizio del viaggio
per il trasporto a Bologna*

