

La storia del Novecento

Paolo Soddu

La scelta di intitolare uno spazio pubblico a una figura del passato racchiude i valori che una collettività intende rivendicare, la percezione di sé che vuole trasmettere, il rapporto con il tempo trascorso e con la memoria. Nella toponomastica è racchiuso il senso profondo dei legami civili che una nazione si è data. La volontà dell'aeronautica di dedicare a Italo Balbo una sala dell'aeroporto di Ciampino, manifesta la schizofrenia di coloro che, non avendo il coraggio di rivendicare apertamente le «virtù civiche» incarnate dal fascismo, in contrapposizione con le quali si è formata la religione civile dell'Italia repubblicana, percorrono la scorciatoia dell'individuazione dei «gerarchi buoni». Morto a 44 anni sui cieli di Tobruk colpito dalla contraerea italiana, Italo Balbo è stato uno dei principali esponenti della classe dirigente fascista. La sua drammatica fine ha cristallizzato il suo mito, formatosi nel corso del ventennio e giovatosi del suo ruolo nell'aviazione, strumento decisivo, soprattutto sotto l'aspetto simbolico, della spinta alla modernità del tempo fascista. Sicché la sua fama oltrepassò i cieli italiani, per diffondersi in tutto il mondo. Ma Balbo non può essere disgiunto dal regime nel quale brillò, dopo essere stato uno studente di incerta fortuna, come ha mostrato il suo biografo Giorgio Rochat, e dopo avere preso parte rapidamente alla Grande Guerra. Divenuto segretario del fascio di Ferrara su indicazione dell'Associazione agraria, guidò con efficacia e indubbia capacità propagandistica le spedizioni squadristiche nella provincia, che con inusitata rapidità venne conquistata dal movimento dei fasci, procedendo quindi a una fulminea distruzione di uno dei movimenti socialisti apparentemente più forti d'Italia. «Il Balbo squadrista - ha osservato Emilio Gentile - acquistò presto popolarità nel fascismo per le sue capacità di organizzatore abilissimo nell'utilizzare con successo l'arma della violenza nella lotta contro gli avversari e l'arma della demagogia per conquistare il consenso delle masse». Straordinario pro-



Balbo, nascita e avvento di uno squadrista

Fu «ras» del fascismo, ma l'Aeronautica gli dedica una sala a Ciampino

pagandista, comprese l'importanza del culto del littorio ed ebbe un ruolo decisivo nella patristica del fascismo inteso come religione politica. La sua carriera fu rapida: comandante generale della Milizia volontaria della sicurezza nazionale, rappresentante del radicalismo fascista, intento a liquidare gli infedeli - coloro i quali non si riconoscevano nella nuova religione politica -, il suo nome rimase legato all'aggressione che condusse all'uccisione ad Argenta di don Giovanni Minzoni. Dovette abbandonare il comando della milizia, e dopo un breve presenza come sottosegretario all'economia nazionale, dal 1927 fu prima sottosegretario e poi ministro dell'Aeronautica. Fu



Roma, 1922, Mussolini con Balbo. In alto, barricate antifasciste a Parma

in questo ruolo che la sua leggenda si irrobustì, sia per la sua piena comprensione della funzione della propaganda in un regime di massa e, in particolare, in un realtà totalitaria quale quella fascista, sia per la sua intima adesione a un mito, sotto ogni profilo modernizzante, come l'aeronautica, che egli normalizzò, trasformandola in un simbolo della trasformazione del Paese, della «collettività organizzata e di-

disciplinata» - ha scritto Gentile, in previsione della guerra futura. Ma l'aeronautica era anche il simbolo di un mutamento epocale, riassumendo, per così dire, lo stupore ammirato, condiviso da Balbo, di un Paese alle prese con una «modernizzazione difficile», come l'ha definita Tranfaglia. L'entusiasmo di un Paese in ritardo consentiva al fascismo, secondo il ras di Ferrara, un'efficacia sconosciuta alle demo-

cratie occidentali, «fradice fino alle ossa bugiarde e false, con tutte le lusinghe di una civiltà superiore». Rimosso nel 1934 dal ministero, Balbo venne nominato governatore della Libia e, da questo momento acquisterebbero maggiore consistenza i suoi distinguo, soprattutto nei riguardi della politica estera fascista. Erano espressione di quell'alone di frondismo, che secondo gli apologeti sarebbe stata la cifra di Balbo, e che fu in verità funzionale sia alla sua ascesa nel gruppo dirigente fascista sia al regime medesimo. Ovviamente non divennero mai dissenso aperto, né nei confronti della politica di discriminazione razziale introdotta dal fascismo nel 1938 (anche se egli si mostrò contrario nel Gran Consiglio e mantenne i rapporti con quegli esponenti della comunità ebraica ferrarese che, fascisti, furono allontanati dalle cariche), né nei riguardi dell'alleanza con la Germania nazista, da lui non condivisa. Sicché, al momento dell'ingresso dell'Italia in guerra, assunse il comando delle forze armate in Libia, che mantenne fino all'improvvisa morte.

Balbo avrebbe comunque rivendicato la sua piena appartenenza a quella religione politica fondata sul nazionalismo, dominante dal 1922 al 1943, e la cui disastrosa sconfitta è stata da taluno scambiata addirittura per «la morte della patria». Fu una religione politica con un fondatore, capo del governo per oltre 19 anni consecutivi, primato davvero unico nella storia dell'Italia unita, e con dei sacerdoti chiamati a officiarne i riti, tutti aspiranti alla successione del capo. La vicenda politica di Balbo, la sua funzione e la sua concezione dell'aeronautica sono inseparabili dal regime totalitario. Un legame che non può essere celato dalla furberia tornata a brillare dopo «l'infatuata» prima Repubblica, racchiudendo il solo significato che questo nostro sventurato Paese sembra riconoscere alla virtù.

23 agosto 1923

Il ruolo del «quadrumviro» nell'uccisione di Don Minzoni

Paolo Piacenza

«Prendo posto io stesso, insieme con Baroncini, con Caretti di Ferrara e col giovane Rambelli di Ravenna, in una automobile che apre la lunga colonna di camion e si parte. Questa marcia iniziata alle undici ieri mattina 29, è terminata stamane 30. Quasi 24 ore continuate di viaggio, durante il quale nessuno ha riposato un momento né toccato cibo. Siamo passati da Rimini, Sant'Arcangelo, Savignano, Cesena, Bertinoro per tutti i centri e le ville tra la provincia di Forlì e la provincia di Ravenna, distruggendo e incendiando tutte le case rosse, sedi di organizzazioni socialiste e comuniste. È stata una notte terribile. Il nostro passaggio era segnato da alte colonne di fuoco e di fumo».

A parlare è Italo Balbo, quadrumviro della rivoluzione fascista. Così racconta nel suo *Diario 1922*, «l'epopea» delle squadracce ferraresi, divenute sotto la sua guida, le più efficienti di tutta la pianura padana. Perché prima di

ogni altra cosa, Italo Balbo è stato il più famoso e celebrato squadrista del fascismo, il personaggio simbolo di quella azione che portò il movimento guidato da Mussolini dalla irrelevanza politica al ruolo di «forza d'ordine», grazie all'accordo con agrari e industriali. Non è un caso che Italo Balbo divenne, all'inizio del 1921, da ufficiale in congedo con simpatie nazionaliste e repubblicane a segretario del Fascio di Ferrara con 1500 lire di stipendio mensile garantito dall'Associazione agraria che l'aveva chiamato a riorganizzare le forze fasciste. Tornato nella sua città natale dopo l'esperienza bellica, ebbe così l'occasione per «farsi largo nella vita»: nel giro di sei mesi grazie alla tecnica degli assalti a sorpresa di squadre ben armate e montate su camion la campagna ferrarese fu «ripulita» da una delle più forti organizzazioni socialiste d'Italia. Nell'ottobre del 1920 i socialisti avevano conquistato larghe maggioranze, intorno al 70 per cento, in tutta la provincia, forti di 74.000 iscritti alle leghe e sessanta sezioni del partito. Nel maggio del 1921 i rapporti di forza erano ribal-

tati: il blocco degli agrari conquistava il 69 per cento dei voti. Il «santo manganello» aveva fatto il suo dovere.

E tra le imprese più note dello squadristo ferrarese c'è l'uccisione a bastonate, la sera del 23 agosto 1923, di don Giovanni Minzoni, arciprete di Argenta, ad opera di due squadristi. La responsabilità di Balbo nella vicenda è stata ampiamente dimostrata. Secondo la ricostruzione, equilibrata e documentata, di Giorgio Rochat, l'iniziativa di colpire con una «bastonatura» lo scomodo sacerdote ferrarese che aveva più volte denunciato le violenze e gli omicidi fascisti, fu ordinata dal console Raoul Forti, luogotenente di Balbo nella provincia, nel quadro dell'opera di «ampiamento» ordinata dall'ex quadrumviro della marcia su Roma. E allo scoppio dello scandalo Balbo intervenne direttamente per coprire esecutori e mandanti. Ma nel dicembre del 1924 il memoriale dell'ex gerarca Beltrami, in rotta con Balbo, chiari le responsabilità del neo comandante generale della Milizia (Balbo sostituiva De Bono, coinvolto nell'omicidio Matteotti). Lo scandalo fu tale da costringere Mussolini ad accettare le dimissioni di Balbo. Poi, tutto rientrò. Il discorso di Mussolini del 3 gennaio 1925 aveva messo fine alle speranze degli oppositori democratici che il regime si potesse processare.

Quando disse ai camerati: «Rompiamo la testa al primo elettore che esce dal seggio anche se è dei nostri, servirà di lezione...»

T. Beltrami, fu uno dei più stretti collaboratori di Balbo dal 1921 al 1924, a Ferrara. Esonerato da segretario provinciale del Pnf ruppe con i suoi ex camerati e fuggendo in Francia vendette alla «Voce repubblicana» un memoriale sul ruolo dell'ex quadrumviro nelle violenze del 1924 a Ferrara, in particolare nell'omicidio di don Minzoni. Il brano che segue - che traiamo dal testo, pubblicato da «Il Mondo» di Giovanni Amendola il 6 dicembre 1924 e riportato in appendice alla biografia di Italo Balbo scritta da Giorgio Rochat - racconta le istruzioni impartite dal futuro Maresciallo dell'Aria ai camerati di Ferrara sul comportamento da tenere in vista delle elezioni della primavera del 1924.

«Chi può impedire a noi per assicurare la incolumità dell'elettore e la libertà del voto di porre due militi armati vicino alla cabina se non addirittura dentro?». Balbo proseguì accennando ad altri sistemi con i quali si poteva renderci garanti del successo. Disse ad esempio che si poteva intimare agli elettori di uscire dalla cabina con la scheda aperta per mostrare come avessero votato. E affermò che sistema sicurissimo era prendere per ciascuna sezione il primo elettore uscito dal seggio e dargli una lezione esemplare. Spiegò meglio: «Prendiamo dunque questo privilegiato elettore, gli rompiamo la testa, anche se ha votato per noi, pazienza per lui, gridandogli: Vigliacco hai votato per i socialisti. Saremmo così sicuri che dopo questo esempio nessuno si arrischierebbe più a non votare la lista nazionale». Quanto alla preferenza disse che i fascisti le avrebbero potuto manifestare a loro piacere. Ma uno del suo seguito chiese subito la parola per proporre che il congresso deliberasse essere obbligo dei fascisti di affermare la propria preferenza sul nome di Italo Balbo, il che fu subito approvato.

E così tra una arguzia sulle violenze che si sarebbero compiute, sugli stratagemmi che si sarebbero escogitati, il congresso si sciolse.

La politica del trasvolatore, le sue imprese propagandistiche e la missione affidata all'aviazione, realizzata con il pieno appoggio di Mussolini

Volle aerei armati di gas e piloti con tessera littoria

Diego De Ponti

Un profondo legame unisce Italo Balbo all'aeronautica italiana. La sua grande notorietà trae origine dal ruolo che svolse nello sviluppo dell'arma aerea, come sottosegretario all'aeronautica, dal novembre del 1926 fino al settembre 1929, poi come ministro fino al novembre 1933 e come organizzatore e protagonista di imprese aviatorie di grande risonanza. Non si può però comprendere il suo operato senza considerare l'interesse che il fascismo ebbe per l'aviazione. Mussolini ne coglieva

appieno le potenzialità pubblicitarie, considerandola uno strumento per raggiungere il grande pubblico. In questa ottica maturò la scelta di scendere dal vertice dell'aeronautica il generale Alberto Bonzani, l'uomo che le diede il primo assesto stabile ma non seppe farsi interprete dei progetti del regime. Fu Balbo a sostituirlo, in virtù delle sue doti innate per la pubblicità e la propaganda, e a realizzare il disegno di Mussolini. Nel nuovo incarico si trovò subito bene e volle essere aviatore tra gli aviatori: prese il brevetto, amava farsi ritrarre a bordo degli aeroplani e si impegnò nel processo di piena identificazione tra

aviazione e fascismo. Durante il suo mandato, tutti i piloti furono iscritti al partito e il fascio littorio divenne il simbolo dell'arma. Balbo intuì che era terminata l'epoca dei pionieri, ed era giunto il momento delle imprese organizzate. Nacquero così le crociere di formazioni di idrovolanti che segnarono l'apogeo dell'aeronautica italiana. Due sono entrate nella storia dell'aviazione mondiale: la prima portò 11 velivoli, al comando diretto di Balbo, a Rio de Janeiro il 15 gennaio del 1931. La seconda ebbe come mete New York e Chicago, e si concluse a Roma il 12 agosto del 1933 dopo 20.000 km di volo. Si trattò di

un successo senza precedenti che valse a Balbo la carica di maresciallo dell'aria. Tuttavia i clamori e la propaganda di regime coprivano altre dolorose realtà. Ricorrente è la denuncia dell'uso di armi chimiche da parte dell'aeronautica italiana, in quegli anni, nelle colonie, in violazione della convenzione di Ginevra. Come testimonia *Genocidio in Libia* di Eric Salerno, popolazioni inermi furono attaccate anche con l'uso di iprite. Non solo. Balbo si circondò di collaboratori poco brillanti. Volle che l'aeronautica fosse un clan di cui lui era il capo incontrastato. Emble-

matica è la vicenda di Francesco De Pinedo, popolarissimo protagonista di molti raid di successo. Balbo lo nominò sotto capo di stato maggiore, facendone la più alta autorità militare dell'aeronautica. Poi De Pinedo cadde in disgrazia. Secondo alcuni storici prese sul serio i suoi compiti interessandosi all'efficienza generale dell'aviazione italiana. Balbo lo esiliò in Argentina come addetto aeronautico poi lo esonerò a soli 42 anni. Il grande aviatore cercò di riconquistare la popolarità ma l'ostracismo del regime lo costrinse a rivolgersi agli Stati Uniti. Voleva battere il primato mondiale di distanza con il volo New

York-Baghdad. Il sogno di rivincita finì il 2 settembre 1933: l'aereo di De Pinedo, sovraccarico, non decollò e si schiantò in fiamme. Fino all'ultimo il volo era stato osteggiato dai sottoposti di Balbo che gli avevano negato persino i bollettini meteorologici. Infine è necessario esaminare il valore reale dell'aviazione italiana. Nei sette anni sotto la guida di Balbo l'aeronautica commissionò 2000 aerei, ma restò una media potenza. Mancava un mercato dell'aviazione civile che favorisse il rafforzamento dell'industria. Non c'era produzione in serie, né concorrenza tra aziende che preferiva-

no basarsi sugli appoggi politici per ottenere ricche commesse. Eppure la fama internazionale alimentava il mito della superpotenza dei cieli e spingeva ad accentuare l'assenza di coordinamento con esercito e marina. Il conflitto mondiale portò con sé un amarissimo risveglio perché evidenziò queste contraddizioni. Impossibile dire quanto Italo Balbo ne fosse consapevole. Morì il 28 giugno 1940, a pochi giorni dall'ingresso in guerra, da aviatore. Era a bordo di un S.79, forse il migliore prodotto dell'industria italiana, abbattuto dalla contraerea americana che lo aveva scambiato per un velivolo inglese.