

Italo Balbo

di Enzo Cicchino



Italo Balbo nel 1915



Italo Balbo e la sua squadra nel 1921



Ancora oggi sulla morte di Italo Balbo nei cieli di Tobruch s'alza un alone magico di nebbie.

E' la figura piu' presentabile del fascismo, il gerarca che si e' battuto piu' di ogni altro contro il razzismo, contro la guerra, contro il deragliamento dell'Italia verso la dittatura filo nazista.

Nato a Quartesana in provincia di Ferrara nel 1896, di idee mazziniane e' ufficiale valoroso nella Grande Guerra, combattendo nel corpo degli alpini.

Tornato dal fronte prende la laurea in scienze politiche a Firenze. E intanto si converte al fascismo, diventa il capo indiscusso dello squadristo ferrarese finanziato dall'alta borghesia degli industriali e degli agrari.

Sempre deciso nei suoi attacchi alle organizzazioni operaie socialiste, tenta tuttavia quando gli riesce di adoperare l'astuzia per mettere in fuga gli avversari invece che la violenza, come quando utilizza gli scoppi del motore dei camion per simulare i colpi di pistola.

Balbo ha anche tristi meriti. E' lui che inventa lo scherzo crudele di somministrare olio di ricino agli avversari. O, quando per intervento del prefetto viene proibito l'uso del manganello, lui lo fa sostituire con pezzi di baccala' e

stoccafisso.

E' ancora Italo Balbo che adotta l'uso della camicia nera per i suoi manipoli, recuperandola dalla tradizione degli arditi.

La sua macchia piu' grave pero' rimane quella di aver sostenuto ad oltranza, e difeso, gli assassini di Don Minzoni, il prete antifascista di Argenta, della cui morte Balbo non e' direttamente colpevole' in quanto non ha mai dato alcun ordine in proposito, tuttavia ne resta il responsabile morale.

I suoi rapporti con il fascismo sono estremamente complessi, non si puo' dire che l'uomo Balbo sia un qualcosa di diverso dal fascismo, sia qualcuno che entra a far parte di una ideologia. E' lui stesso che in qualche modo ne segna alcune caratteristiche importanti, e' lui stesso un pezzo di fascismo.

Il ventennio e' quello che e' anche perche' Balbo ne ha fatto parte.

Sia chiaro, il fascismo non e' solo Mussolini, ma un insieme di uomini ciascuno con una propria identita' di cui Mussolini e' il vertice, la sintesi.

E proprio con futuro Duce entra subito in contrasto nel 21, boicottandone il suo patto di pacificazione con i socialisti. Balbo non e' il solo in questa contrapposizione, e' sostenuto anche da Farinacci e Grandi. E' la circostanza in cui Mussolini e' brutalmente messo alla prova come Duce dei suoi irrequieti sfrenati accolti.

Mesi dopo il contrasto finalmente si appiana. Mussolini consolida la propria posizione e trasforma il movimento fascista in partito a tutti gli effetti.

Convinto della necessita' della Marcia su Roma, Balbo la sostiene, divenendone parte attiva: e' uno dei quadrumviri che, spavaldo, attraversa la città con i suoi manipoli.

La sua indole massimalista dura giusto il tempo necessario per la presa del potere. Mussolini ne premia l'evoluzione moderata facendone subito il suo sottosegretario all'economia.

Nel 26 passa all'Aviazione di cui dal 1929 ne occupa il Dicastero.

Ha 33 anni, e' il piu' giovane ministro d'Europa.



Pur da sempre appassionato di volo Balbo e' riuscito a prendere il brevetto di pilota solo nel 1926.

La sua opera di promozione dell'arma aerea e' capillare, responsabile sia dell'aviazione militare che civile agisce da stimolo sui centri di ricerca per lo sviluppo di nuovi progetti, e sull'industria al fine di migliorare la propria efficienza per aggiudicarsi gli appalti.

Dal punto di vista della tattica militare si rende conto come l'aviazione non solo e' la nuova arma, quella che - sposando le idee del teorico Douhet - decidera' la sorte di tutte le nuove guerre, ma intuisce anche che essa non deve essere piu' adoprata come semplice supporto all'esercito ed alla marina, ma deve diventare un'arma autonoma. Non poche sono le difficolta' presso Mussolini per ottenere che l'aeronautica si strutturi con una propria organizzazione ed una propria gerarchia di comando. E le prime resistenze che deve vincere sono quelle dei comandanti supremi dell'Esercito e della Marina.

Insiste che il suo Ministero ottenga una maggiorazione dei fondi in bilancio, fa osservare che la nostra penisola, lunga e stretta con 4000 chilometri di coste e' fortemente esposta ad incursioni aeree straniere. Ma i finanziamenti sperati non giungono.

Il fascismo esalta l'arma aerea come la piu' giovane ed audace, quella in rotta con il passato e che permette di esprimere in modo eroico la credibilita' dell'Italia. Nel promuoverne lo sviluppo si rende conto che l'unica scelta possibile è il coinvolgimento internazionale. Bisogna perciò intervenire sui mass media, costringendoli a parlare degli aerei italiani e delle loro imprese aviatorie. L'unico modo per ottenerlo è organizzare azioni spettacolari di forte richiamo pubblicitario. Non più realizzate da piloti in solitaria, ma da intere squadre aeree con un gran numero di velivoli.

Così nascono le famose crociere nel Mediterraneo, quelle nel Sud e Nord Atlantico.

L'aereo piu' amato da Balbo e' l'idrovolante Savoia Marchetti S 55, la cui affidabilita' ne ha fatto il velivolo preferito anche dell'italianissimo De Pinedo, dei brasiliani De Barros e Braga, dei due aviatori russi Demcenko e Koukin con cui volano fino in Siberia.

La sua prima crociera è nel Mediterraneo Occidentale, verso la Spagna. Segue la piu' importante Taranto - Odessa, fino in Crimea.

Vi parteciparono 32 velivoli S 55, piu' altri, per un totale di 35 aerei.

Lasciano l'Italia per la Grecia, ...Turchia ...Dardanelli ...Bosforo, scendono ad Istanbul. Il Governo Turco, sebbene un po' scostante e' cosi' ammirato delle loro prestazioni tecniche, nel 1931 compra 28 idrovolanti per la lotta al contrabbando.

Durante questo viaggio non ci sono problemi di volo.

Toccante e' l'affetto che gli italiani ricevono ad Odessa. Agli aerei e' proibito sorvolarla ed il lago dove ammarano e' circondato dalla polizia per tenere lontana la gente. Ma quando entrano in citta' il popolo entusiasta li accoglie calorosamente, "*Mussolini!*" grida rivolto a loro. E per l'occasione le autorità erigono perfino un arco di trionfo, riparano le strade, riaggiustano l'albergo dove dormono e fanno cucinare il pane bianco.

Il rapporto con i sovietici e' buono, il Governo di Mussolini e' stato il primo al mondo a scambiare gli ambasciatori con Mosca. Balbo peraltro non manifesta alcun pregiudizio ideologico, passa in rassegna uno squadrone dell'Armata Rossa ...destando molto scandalo tra gli antifascisti per l'essersi fatto fotografare nell'omaggio alla bandiera, al suono dell'Internazionale.

Balbo afferma ironicamente che non gli e' nuovo, che lo cantavano a squarciagola i romagnoli durante il periodo delle tumultuose manifestazioni socialiste nel dopoguerra. E poi nella bandiera lui salutava con rispetto il popolo russo che aveva eroicamente lottato per la 'sua' rivoluzione.

Ma il dramma umano, quello vero che si consuma durante la crociera verso Odessa e' la rottura del rapporto di amicizia tra lui e De Pinedo. Non sono ben

chiari i dettagli del disaccordo, ma il fatto sostanziale e' che i due uomini avevano del volo una concezione diametralmente opposta, da un lato l'azione corale, di gruppo, dell'ex squadrista Balbo, dall'altra del bel gesto eroico individuale dell'aviatore aristocratico De Pinedo.

I suoi interventi hanno subito effetto, l'Italia comincia ad esportare aerei, motori, pezzi di ricambio; e in Giappone, Turchia, Unione Sovietica. Nel 1933, prima che l'industria aeronautica tedesca rinasca, la Germania pensa di acquistare aerei da caccia italiani!

Sorgono scuole d'aviazione civile. E viene creata quella che per Balbo rimane il fiore all'occhiello: la famosissima Scuola di Alta Velocita' di Desenzano sul Garda, che poi diventa centro studi per la ricerca e per l'addestramento di equipaggi speciali.

Durante i suoi sette anni di lavoro al Ministero dell'Aeronautica l'Italia istituì le prime linee aeree commerciali regolari, prima fra le città italiane poi con quelle del mediterraneo, orgoglioso di estendere in questo modo il prestigio della nostra cultura e civiltà. Il suo obiettivo era quello di stringere accordi con inglesi e francesi per inserirsi nei collegamenti con l'India.

La sua fratellanza nella passione per il volo, il suo non essere legato a nazionalismi, gli permette di sostenere anche le imprese condotte da piloti stranieri.



Qui siamo nel 29, qualche giorno dopo il suo rientro da Odessa, con Mussolini, all'aeroporto del Littorio, in attesa dei due famosissimi piloti americano William e Yancey, che alla guida del Pathfinder hanno attraversato il Nord Atlantico in solo 31 ore. Certo l'aereo è stato costruito in Italia, dalle officine Caproni, ma nell'entusiasmo che Balbo ed i suoi aviatori a tarda notte mettono nell'accogliere i piloti v'è qualcosa di profondo.

Il gioco continua il giorno dopo, Balbo vuole collaudare anche lui le prestazioni di un aereo tanto speciale. ...Forse sta sognando anche lui l'Oceano.

Non solo sono degli uomini che si festeggiano, ma sono due mondi, l'Italia e gli Stati Uniti che si stringono.



Proviamo ancora emozione per questi due grandi americani, in ginocchio, di fronte al Milite Ignoto, e poi quel braccio teso, romanamente... che è ancora un gesto di pace.



L'idea di compiere la prima crociera atlantica verso il Sud America, e' venuta in mente ad Italo Balbo nel 28 dopo una visita negli Stati Uniti.

Per chi l'abbia visto, non si fidi di quel cinegiornale rassicurante, realizzato in Germania da un regista tedesco, questa e' l'avventura piu' tragica intrapresa da Balbo e sulla quale rischia di perdere tutta la sua reputazione di comandante ed aviatore. Tutto il filmato offre la sensazione di una magnifica gita nel cielo e sui mari. ...Oh, come e' ben lontana la realta'.

Quando i suoi dodici aerei partono da Orbetello il 14 dicembre 1930 gia' si levano in lutto per due compagni morti durante una esercitazione solo 15 giorni prima.

Lo speaker è ottimista, ma gli aerei, da questa prima tappa sono usciti visibilmente danneggiati. E Balbo è vivo per miracolo.

Mussolini, informato di quanto sta avvenendo, si sente responsabile, forse ha sbagliato a fidarsi di lui, affidandogli un compito piu' difficile di quanto potesse la sua esperienza.

Raggiungono Bolama, sulla costa africana. Non resta che il gran salto sull'Oceano. La tensione è forte. Una sconfitta e per Balbo e' la fine.

Mentre gli idrovolanti vengono preparati per la partenza lui si sforza di fare l'indifferente, si aggira... estraniato, fra i suoi uomini... alcuni dei quali non rivedra' mai piu'.

Vanno avanti, nel buio. Sembra stia andando tutto bene, Balbo e' con gli occhi incollati all'altimetro... quando... due degli aerei, per il troppo peso sono costretti a riammarare! eppoi un terzo... preso da un bagliore di fuoco precipita, e si innabissa.

Degli altri due, uno... dopo essersi appena sollevato... da' un colpo sull'acqua, fracassando il galleggiante destro, ed uccide il motorista.

L'altro riprende il volo.

Dopo 18 ore e cinque minuti, ad una velocita' di 162 chilometri l'ora, quel che rimane della squadra aerea di Balbo atterra in Brasile, in Italia sono le otto di sera. Mussolini con un respiro di sollievo ne informa il Re. Le rappresentazioni alla "Scala" di Milano ed al "Teatro dell'Opera" di Roma sono interrotte per dare l'annuncio della buona notizia.

Il 15 gennaio 1931 la spedizione italiana viene festeggiata dalla folla a Rio de Janeiro. "*Che donne incantevoli*" mormora Balbo, felice.

La crociera per il Nord America, detta anche del Decennale, chiede la soluzione di immense difficoltà tecniche ed ha delle premesse piuttosto ambigue: gli amici di Balbo temono che Mussolini la autorizzi con la speranza di un suo fallimento. Potrebbe essere infatti la occasione giusta per sbarazzarsi del rivale.

Nulla di più falso! Il Duce la sostiene perche' vuole che diventi la più grande impresa di propaganda con cui vendere il fascismo nel mondo ed oltretutto farne apprezzare anche la sua politica estera: non a caso viene deliberata subito dopo la firma del Patto a Quattro fra Germania, Inghilterra, Francia ed Italia.

Come Mussolini, anche Balbo e' un uomo affascinato dal rapporto con le folle. Ne percepisce le passioni, gli umori. Le grandi imprese che organizza sono appunto il suo palcoscenico. questa volta in platea ci saranno le centinaia di migliaia di italiani d'America!

Questa e' la molla che lo spinge. Ed insieme quell'incoscienza fantasiosa di bambino, che spiega i gesti impulsivi, spontanei, per cui e' tanto amato dai suoi piloti, ma che creano perplessita' nel Duce, il quale e' consapevole -essere, Balbo- l'unico uomo dotato dell'autorevolezza per potergli succedere.

Di velivoli viene utilizzata una versione piu' sofisticata del precedente Savoia Marchetti S 55X, cui fatto piu' importante viene sostituito il precedente motore Fiat A.24R con l'Isotta Fraschini Asso 11R. Il nuovo assetto di volo permetteva una velocita' massima di 280 chilometri l'ora, una velocita' di crociera di 225 ed una autonomia di oltre 4.000 chilometri.

Per non avere cattive sorprese con il tempo la spedizione e' rinviata per piu' di un mese, tant'e' lo stesso Mussolini cominciava ad irritarsi per via delle ironie che

ne facevano i giornali stranieri che nelle loro vignette satiriche mostravano un folto pubblico in attesa (dei trasvolatori) da così tanto tempo che intorno ai loro piedi gli erano cresciuti i funghi.

Alle 4.37 del mattino di sabato primo luglio 1933... il decollo.

Balbo non ha dormito tutta la notte.

Superate le Alpi atterrano ad Amsterdam. Qui il primo incidente: i primi due morti, ce ne sarà un terzo al ritorno.

Balbo è disperato per queste tragedie improvvise che nascono dall'errore umano e che non riesce a controllare. L'angoscia è tremenda, lui ne ha esperienza! C'è andato vicinissimo alla morte, gliene balza ancora in mente l'orrore, - due anni prima - quando con il suo aereo si è inabissato nel mare di Capri, riuscendo a liberarsi delle cinghie che lo tenevano solo in profondità'.

Nuotando, era riuscito a risalire alla superficie, ma era stata brutta. Questo ricordo e quello dei suoi compagni è il fantasma fraterno che lo accompagnerà per tutto il viaggio.

Giunti in Islanda di fermano per sei giorni a Reykjavik in attesa che il tempo migliori. Costretto ad attendere che le navi di appoggio percorrano parte della sua rotta verso il Labrador in modo che il gran salto sull'Oceano non presenti tragiche sorprese, Balbo scopre che la pazienza è una virtù rivoluzionaria.

Bisogna mostrare efficienza. Organizzazione. Idee chiare e disciplina.

Mercoledì 12 luglio partono.

Ancora una volta incontrano nebbia e cattivo tempo, l'orizzonte giroscopico, meraviglia della tecnica di cui si è fornito per questo volo, ad un certo punto impazzisce, ed è solo un calcio ben assestato da Balbo che stranamente si rimette in funzione.

Il viaggio, senza punti di riferimento procede in modo piuttosto monotono, Per tirarsi su i piloti a volte danno un sorso alla bottiglia di cognac, quel che si teme è sempre l'inabissarsi in mare nei momenti in cui per evitare la nebbia volano troppo bassi a pelo d'acqua, la visione del mare bruno di Capri torna come un triste monito all'orizzonte.

Quando, finalmente, dopo dodici ore trascorse in aria e 2.400 chilometri percorsi atterrano nella baia di Sandwich, in Canada, sulle coste del Labrador. La formazione è giunta compatta, non ci sono stati incidenti, nessun aereo si è disperso. Balbo, stanco, non appena tutti gli aerei sono giunti, vuole congratularsi personalmente con tutti i 99 membri dell'equipaggio. Anche il controllo dei velivoli è confortevole, non è necessario sostituire neppure una candela.

Almeno per ora Mussolini, perennemente in attesa di notizie - a Roma - può esserne fiero.

Dal Labrador poi verso Terranova. Alle 17.45 del 15 luglio l'armata di Balbo compare baldanzosamente nei cieli di Chicago. 43 caccia americani li

accompagnano di scorta e mentre gli idrovolanti, fra tanta folla cercano di fare l'ammarraggio piu' impeccabile possibile, disegnano a lettere cubitali in cielo la parola ITALY. Il sogno di Balbo di far vedere agli ex emigranti l'ITALIA scritta a lettere cubitali negli Stati Uniti finalmente si avvera!

La folla e' in delirio. "Viva Balbo!" si urla. Dinanzi ad un pubblico di 100.000 persone il sindaco di Chicago da' il benvenuto agli aviatori, collegando idealmente il volo di Balbo con quello di Colombo affermando spiritosamente che sono giunti piu' uomini dal cielo portati da Balbo che spagnoli portati per mare da Colombo! L'accoglienza che ricevono e' in tutti gli aspetti superba. Subito dopo vanno a far visita al padiglione Italia presso l'Esposizione Universale che appunto si teneva in quei giorni in citta'.

Gli 'atlantici', come vengono presto ribattezzati, secondo la volonta' di Mussolini devono essere ora l'immagine efficace dell'Italia fascista. Sono un oggetto della propaganda, sono la ragione per cui il Governo di Mussolini, di cui Balbo e' Ministro, ha investito tanto denaro. E lui onestamente si adopera perche' l'impresa abbia questo esito. Durante il sontuoso banchetto offerto dalla comunita' italiana presso lo Stevens Hotel, con 5000 invitati, nell'attimo in cui Balbo ed i suoi aviatori entrano in sala tutti scattano in piedi con il saluto romano! La scena e' tanto eclatante che gli antifascisti protestano ufficialmente, mandando lettere indignate ai giornali.

La citta' di Chicago gli dedica una strada "Balbo Avenue" e la comunita' italo americana fa erigere un monumento a Colombo su cui e' inciso il suo nome.

La cerimonia piu' curiosa in cui si imbatte e' però quella di essere accolto membro della tribu' indiana degli Sioux. Sempre ligio ai doveri verso Mussolini sulle prime e' perplesso se accettare, temendo che il gesto possa essere poco fascista. Ma poi... è travolto dall'emozione.

La sera del 16 luglio lo stormo italiano raggiunge New York, vola sopra Manhattan, ammara sulla punta estrema di Coney Island. E qui Balbo reincontra le folle oceaniche che ha sempre desiderato. E' smarrito dalla infinita, dalle bandiere italiane alle finestre. Facendo il confronto con le adunate di Palazzo Venezia mormora: "L'America ha fama di sfrenato individualismo, quale errore! Qui il singolo annega nella folla!"

Culminante e' il 21 luglio la parata trionfale in stile hollywoodiano a Broadway, e poi l'immenso raduno al Madison Square Garden dove rivolge alla folla, soprattutto di italiani, il famoso discorso....



Mussolini però è dietro le quinte. La forte popolarità americana di Balbo, ogni giorno crescente, gli mette inquietudine. Da Roma, con ripetuti telegrammi si scaglia contro l'eccesso dei festeggiamenti; sollecita Balbo a tornare, imponendogli il declino di ogni altra offerta di città americane che vogliono ospitarlo. Per convincerlo gli fa ventilare la possibilità di conferirgli il bastone di Maresciallo dell'Aria, un onore senza precedenti paragonabile solo a quello conferito a Cadorna, Diaz, Badoglio e Thaon de Revel.

Ha colto nel segno, l'idea di diventare Maresciallo piace a Balbo.

Quando il trasvolatore comincia a ricevere onori ed inviti importanti, Mussolini, per vie diplomatiche, ne pretende anche per sé. Dopo l'invito a pranzo del presidente degli Stati Uniti alla Casa Bianca chiede subito che gli giunga a Roma un telegramma di congratulazioni da parte di Roosevelt!

Quando a Chicago gli viene intitolata "Balbo Avenue", Mussolini vuole a tutti i costi che porti il suo nome una delle strade principali di New York, o di Washington, o almeno uno dei grattacieli più alti. Ma non viene accontentato.

Preoccupazione fondamentale di Balbo, per tutto il viaggio, e' anche quella di non offrire involontariamente pubblicita' agli antifascisti, le cui proteste accompagnano tutte le manifestazioni ufficiali. Ma queste hanno così scarso successo che scrive al Duce "*Credo di sfatare il mito dell'antifascismo all'estero. Non ne abbiamo trovato*".

L'immagine dell'Italia e del fascismo che Balbo dunque lascia dietro di se' e' alta e se dovessimo giudicare la missione dal punto di vista della propaganda possiamo dire che essa e' pienamente riuscita.

Tra i giovani ufficiali che sono incaricati dal Governo di occuparsi del suo soggiorno in America c'e' anche Dwight D. Eisenhower, che ne rimane molto impressionato. "*Con quel suo entusiasmo pieno di fascino, con quel senso acuto per la pubblicita' Balbo era un uomo fatto piu' per gli americani che per gli italiani*" dira' anni dopo.

Ed Henry New, il responsabile della fiera di Chicago afferma "*Se Balbo dovesse rimanere negli Stati Uniti, verrebbe sicuro eletto presidente!*"

Mentre il viaggio in Brasile due anni prima e' stato di sola andata, il 25 luglio 33 comincia la trasvolata di ritorno. Sul principio tutto sembra filare liscio ma poi quando bisogna ripetere il gran balzo verso l'Europa ricomincia la tormentata ricerca delle rotte che offrono bel tempo. Vengono fatte varie modifiche. Tra i consulenti metereologici e consiglieri di rotta interviene anche Mussolini, ma poi si comprende bene che le sue preoccupazioni sono ancora una volta di natura politica, non vuole assolutamente che tappa del ritorno possa essere una delle capitali europee importanti, Parigi, Londra, Berlino, per il timore che possano ripetersi le manifestazioni di encomio ed bagni di folla come quelli americani.

Dopo mille ripensamenti, da Terranova, l'8 agosto e' decisa la rotta per le Azzorre. Il successivo decollo pero', da Ponta Delgada per Lisbona, vede il secondo incidente mortale, un aereo si capovolge ed il pilota perde la vita. Balbo viene a sapere della disgrazia solo al suo giungere in terra di Portogallo, reagisce male, essa ha vanificato tutta la sua accortezza e la sua precauzione nel selezionare la rotta migliore, quella che poneva meno pericoli. Per il dolore dichiara un giorno di lutto, rimandando la partenza secondo il calendario previsto e tra l'altro rinunciando alla sosta in Francia.



"Ecco la musica del cielo con tubi d'orgoglio flautati, trapani ronzanti da scavatori di nebbie, vocalizzi di gas entusiasti, martelli sempre piu' ebbri di rapidita' e radiose eliche applaudenti"

Così comincia la radiocronaca di Filippo Tommaso Marinetti del ritorno della squadriglia di Balbo alla foce del Tevere.

È sabato 12 agosto. Al momento dello sbarco Mussolini lo abbraccia e lo bacia affettuosamente sulle guance. Ha in serbo una sorpresa. Per l'amico e suo cavalleresco rivale ha preparato la più grandiosa manifestazione trionfale mai avvenuta in Roma dai tempi antichi. La grande sfilata sotto l'Arco di Costantino.

Certo Mussolini - con la propaganda interna - ha cercato per quanto gli è possibile di volgere a suo favore la trasvolata di Balbo. Roma è tappezzata di grandi manifesti del Duce in tenuta da aviatore accanto ad una squadriglia di aerei, come se fosse stato lui a realizzare l'impresa. La stampa parla di *"Ali di Mussolini sotto la guida di Balbo"* e pubblica anche una serie di telegrammi con i

quali si vuole far credere che e' stato da Palazzo Venezia che sono giunti gli ordini per la buona riuscita della spedizione.

Il neo Maresciallo dell'Aria Italo Balbo e' all'apice della sua popolarita' non solo in Italia, ma soprattutto all'estero. Mussolini si dice che ne sia allarmato e per correre ai ripari lo congeda da Ministro dell'Aeronautica, nominandolo Governatore della Libia.

Si e' detto molto sulle ragioni che abbiano spinto il Duce a cambiare l'incarico di Balbo, si e' voluto vedere in questo gesto un deliberato dispetto nei suoi confronti. A ben vedere pero' i fatti potrebbero non essere cosi'.

E' il 1933. La Libia, pur con i duri metodi di Graziani e' finalmente pacificata, Mussolini ha bisogno di mostrare al popolo italiano come il fascismo sia sempre fonte di inesauribili iniziative. Ora e' il tempo di rendere concreto il progetto della Quarta Sponda, in Africa. Ed ha bisogno dell'intervento di un uomo di azione - la cui stima e' indiscussa- e che infonda tutte le energie per un riassetto di quel territorio. Deve possedere inoltre esperienza di governo. Deve essere autorevole, con il polso politico per fare di quella costa di sabbia una parte della nazione.

Fatto importante, quest'uomo nuovo deve possedere anche quel senso della pubblicita' e dell'immagine, capace di sedurre intere popolazioni del Nord Italia e del Sud ad immigrare nelle regioni africane. Mussolini ha bisogno di un Governatore di cui gli italiani davvero si fidino. E quest'uomo non puo' essere che Italo Balbo!

Mai come in questa occasione il capo del fascismo ha fatto scelta migliore!

Noi non dobbiamo giudicarla con gli occhi di Balbo, che certo non la gradisce, sentendosi mandato quasi in esilio, ma dobbiamo riconoscere che se il colonialismo italiano - pur con i suoi orrori - in un certo senso si discosta da quello di tutti gli altri paesi questo lo si deve soprattutto al fatto che sia stato scelto Balbo. E cio' merito di quel suo modo trasversale e senza confini di guardare i popoli, ed anche il popolo libico che fara' di tutto per amalgamarlo con quello italiano.

Balbo parte per Tripoli rassegnato si' a tornare nell'ombra ma certo non per dimettersi da uomo di azione. Decide subito che non e' li' in Africa per annoiarsi.

Per rendere attuabile davvero la Quarta Sponda pone immediatamente mano alla costruzione della gigantesca litoranea: la Balbia, che con i suoi ben 1882 chilometri congiunge un capo all'altro del territorio, dal confine tunisino a quello egiziano.

Con un intensissimo piano edilizio, inoltre, costruisce migliaia di fattorie. La sagacia con cui si attiva e' identica a quella per le trasvolate.

Ed il 27 ottobre del 1938 ha inizio la piu' grande epopea di immigrazione nella storia del popolo italiano. E' qualcosa di epico, di cui lui per la prima volta e' fiero, forse comprende che Mussolini non lo ha punito, ma gli ha affidato il compito piu' importante della sua vita.



E' tragico, doloroso, incredibile riflettere come queste fattorie, come tutto questo lavoro, queste centinaia di migliaia di connazionali poi, dopo appena due anni dal loro arrivo, saranno coinvolti nelle tragedie della guerra. Saranno devastate dalle dure battaglie fra i britannici e l'esercito di Rommel.

Casa ridotta in polvere da una guerra nei confronti della quale Balbo e' sempre contrario e lottera' fino all'ultimo per impedirla. E questa illusione di pace che stava vivendo rimarra' strozzata al cappio della storia. Ma Balbo non ha la palla di vetro, non puo' prevedere tutto questo.

E la sua attenzione non si fossilizza solo sugli italiani. Lotta per ottenere l'integrazione ed il miglioramento di vita anche del popolo arabo e musulmano, favorendone l'educazione scolastica, i prestiti bancari perche' possano costruirsi anche loro aziende e fattorie. Tutto e' compiuto nel pieno rispetto della tradizione islamica, e questa concordia la si pone come esempio, nella propaganda.

I rapporti fra il popolo italiano e quello libico sono cosi' soddisfacenti che Balbo giunge a chiedere per i libici il riconoscimento in blocco della cittadinanza italiana. Mussolini sdegnato rifiuta, comunque, ogni anno seleziona una lista di cittadini libici che per meriti speciali diventano italiani.

Come e' evidente il fascismo di Balbo non e' lo stesso di Mussolini. Balbo e' internazionalista, aperto al mondo ed alle democrazie dell'occidente che avranno molta considerazione di lui. Eppoi, pur avendo fatto parte del fascismo estremista e' uno strano pacifista; vede con preoccupazione l'evolversi della Germania verso il nazismo e la scelta di Mussolini di stringere alleanza con Hitler. Ma quel che gli crea maggior avversione e' la promulgazione delle leggi razziali. Anche il rapporto con Mussolini e' atipico, si pone da pari a pari, gli da' del 'tu', lo chiama '*signor presidente del consiglio*', forma, che seppur accettata in modo cavalleresco, in fondo, al duce non e' gradita.

"Balbo! L'unico che sarebbe stato capace di uccidermi!" dora' in seguito.

Le scelte belliche di Mussolini, che lui non condivide, pesano pero' definitivamente anche sul suo destino. Pur strenuamente contrario all'entrata in guerra dell'Italia, non abbandona, ne subisce la sorte. Come governatore e responsabile delle forze armate organizza per quel che puo' l'armata aerea italiana in Africa e nel contempo una strategia di attacco e difesa nei confronti dell'esercito britannico oltre il confine egiziano.

E' abbattuto per errore dalla contraerea italiana il 28 giugno 1940, mentre alla guida del suo bombardiere sta per atterrare sull'aeroporto di Tobruk. Incosciente, spavaldo, non aveva rispettato le norme di sicurezza in tempo di guerra. L'equipaggio, di cui fa parte anche l'amico Nello Quilici e suo nipote Lino, restano carbonizzati.

Balbo ha solo 44 anni.



Il giorno dopo la sua morte, un aereo nemico sorvola l'aeroporto di Tobruch lasciando un messaggio firmato da Arthur Longmore, comandante in capo delle forze aeree inglesi per il Medio Oriente: ***“Le forze aeree britanniche esprimono il loro compianto per la morte del generale Balbo - un grande condottiero ed un valoroso aviatore che conoscevo personalmente e che il fato ha voluto fosse nella parte avversa”***.

I Documenti Luce

I documenti filmici presso l'Istituto Luce relativi ad Italo Balbo sono circa 150. La maggior parte di essi sono riferibili alla sua presenza in secondo piano accanto a Mussolini.

Dove fa da protagonista e' all'interno dei cinegiornali che raccontano le sue attivita' aviatorie. Sia in visita presso le accademie e le industrie nelle qualita' di ministro, sia come trasvolatore.

Di particolare interesse sono i cinegiornali inerenti i suoi incontri con il re e la famiglia reale ed il principe Umberto, che spesso accompagna nei viaggi ufficiali.

Ma protagonista assoluto, seppur con una veste molto malinconica, sottotono e' nei documenti africani, nel ruolo di coscienzioso governatore della Libia. Ma anche in Libia non rinuncia alla sua passione di tifoso dei gran premi automobilistici, ne organizza alcuni a Tripoli, collegandoli perfino ad una lotteria.

Nel file .zip e' presente l'elenco di tutti i 150 cinegiornali reperibili su Balbo presso l'Istituto Luce in Roma