

Attualità

Giuseppe Miraglia, pilota**Un ricordo affidato alla parola e al marmo**

di Andrea Poggiali (*)

Introduzione

Timido, riservato, poco attratto dagli ambienti mondani: il romagnolo Giuseppe Miraglia ⁽¹⁾, giovane aviatore, non sembrava il soggetto ideale per andare d'accordo con il più anziano e più famoso Gabriele D'Annunzio ⁽²⁾, compagno di squadriglia

⁽¹⁾ Nasce il 21 giugno 1883 a San Potito di Lugo (RA), da Nicola Miraglia ed Elena Mazzantini. Muore nel cielo di Venezia il 21 dicembre 1915. Sulla sua breve vita vedi "Miraglia: il volo di Icaro (Un sacrificio dimenticato)", di Gino Giardini. Walberti, settembre 1999.

⁽²⁾ D'Annunzio fu tra i più chiassosi sostenitori della partecipazione italiana alla Grande Guerra. Dopo il 24 maggio 1915 sfruttò le sue vastissime conoscenze per farsi ammettere come volontario, con la qualifica di Ufficiale di collegamento. Ebbe perfino modo di scegliere liberamente dove prestare servizio: decise per l'aviazione. I giudizi su D'Annunzio "guerriero" sono contrastanti: fu sicuramente coraggioso, ma ebbe anche una predilezione per iniziative tanto d'effetto sul piano propagandistico quanto inutili sul piano militare. Significativo ciò che avvenne a Duino (TS). Il poeta, momentaneamente appiedato a causa del distacco di retina, approfittò della circostanza per progettare un colpo di mano contro le difese austriache del celebre castello. Il piano prevedeva il passaggio del fiume Timavo su passerelle e la scalata degli spalti del castello: un autentico suicidio. L'attacco, approvato nonostante l'evidente insensatezza, comportò gravi perdite al prestigioso reggimento "Lupi di Toscana". Molti uomini, rimasti isolati sulla sponda austriaca del Timavo, furono costretti ad arrendersi: per loro si aprirono le porte dei campi di prigionia, dove la mortalità era quasi peggiore che in battaglia. Naturalmente D'Annunzio non ammise alcun errore di valutazione: preferì attribuire il fallimento dell'impresa alla vigliaccheria dei soldati. Per usare le sue parole, "... laggiù, di là dal Timavo, la vittoria l'avevano strangolata e calpestata: traditori ..." Sulla sventurata incursione vedi pag. da 72 a 75 de "Viva l'Italia", di Aldo Cazzullo, Mondadori ottobre 2010. Sull'infelice commento di D'Annunzio

durante la Grande Guerra. Il poeta abruzzese era infatti istrionico, portato agli eccessi, amante della bella vita. Tra i due si sviluppò ugualmente un'intesa speciale, cementata da alcune missioni audaci nei cieli dell'Adriatico. Se per D'Annunzio le imprese eroiche furono il modo con cui sviluppare l'immagine di poeta-guerriero, per Miraglia furono intermezzi di gloria in una sfibrante routine giornaliera, composta da ricognizioni e voli di prova. La morte lo colse in una di queste azioni "normali": si inabissò nel mare di fronte a Venezia. In tempo di pace gli venne intitolata la prima portaerei italiana ⁽³⁾. Forse, in tale riconoscimento, entrò in gioco l'estrazione sociale ⁽⁴⁾, ma furono unicamente le qualità umane dell'amico scomparso che spinsero D'Annunzio a curare la realizzazione del monumento per la sua tomba e a dedicargli la prima parte del libro

vedi pagg. 476-477 di "Il libro ascetico della giovane Italia", dello stesso D'Annunzio, L'Olivetana maggio 1926.

⁽³⁾ Il Ministro della Marina, l'ammiraglio Paolo Thaon de Revel, decise di attribuire il nome di Miraglia alla prima "lanciaerei" (all'epoca non si parlava di portaerei), varata a La Spezia il 20 dicembre 1923. Era equipaggiata con idrovolanti che mediante catapulte venivano lanciati in mare e da lì decollavano: il reimpiego dei velivoli avveniva in porto, a scafo fermo. La nave, passata in disarmo dopo la II Guerra Mondiale, fu radiata nel 1950 e successivamente demolita. Vedi pag. 259 di "Miraglia: il volo di Icaro", già citato.

⁽⁴⁾ La madre apparteneva ad una delle migliori famiglie di Lugo (RA), il padre ricoprì per lungo tempo la carica di Direttore del Banco di Napoli. Per capire il livello sociale, basti sapere che al funerale di Giuseppe Miraglia, la famiglia (impossibilitata a venire da Napoli) fu rappresentata da Francesco Saverio Nitti, il futuro Presidente del Consiglio. Vedi pag. 220 di "Miraglia: il volo di Icaro", già citato.

“Il Notturmo”. Prima di parlarne, voglio inquadrare il teatro operativo in cui Miraglia perse la vita.

Il confine invisibile

Anni '90, regione balcanica. La Jugoslavia si è frammentata in nuove entità, che combattono tra loro con una ferocia tale da sconvolgere il mondo. La comunità internazionale per lungo tempo non è in grado di agire con risolutezza, ma giunge il momento in cui allo strumento inefficace della diplomazia è possibile affiancare l'intervento dall'aria ad oltranza. Nel 1999, dopo alcuni mesi di bombardamento, la Serbia, ritenuta di intralcio alla pace definitiva, è sull'orlo del collasso: industrie, infrastrutture, niente è stato risparmiato.

In Provincia di Ravenna c'è la base aerea NATO di Pisignano, frazione del Comune di Cervia. I decolli e gli atterraggi sono incessanti. I giornali locali registrano lo sconcertante fenomeno della gente che porta i bambini ai cancelli della base, in questo sperduto retroterra del litorale romagnolo, per vedere lo spettacolo della guerra: è un modo diverso per passare la domenica, meglio della televisione. Nessuno ricorda che, in un'altra guerra, erano aerei provenienti dall'altra sponda del mare che bombardavano le nostre città.

L'Adriatico è una frontiera, attraverso la quale possiamo aggredire o essere aggrediti. Fu questo il teatro operativo del tenente di vascello Miraglia, che dal 15 marzo 1914 aveva assunto il comando della Squadriglia idrovolanti di Venezia. Il 24 maggio 1915, appena aperte le ostilità con l'Italia, l'Austria inviò dalla base di Pola (oggi Pula, in Croazia) alcuni idrovolanti a gettare bombe su Venezia: i nostri aerei, pur essendo privi di mitragliatrici, si alzarono ugualmente in volo a contrastarli. Tra i valorosi che cercarono di difendere Venezia c'era anche Miraglia: con una mano pilotava, con l'altra impugnava la pistola automatica Mauser d'ordinanza e faceva fuoco alla disperata.

L'aviazione italiana dovette rapidamente adeguarsi, specie considerando che il nemico non si limitava ad obiettivi militari: i bombardamenti austriaci erano indiscriminati, tanto da spingere il nostro governo ad adottare un piano di protezione per gli edifici di maggior valore artistico ⁽⁵⁾.

⁽⁵⁾ Venezia si rivelò particolarmente vulnerabile. Enorme impressione destò la distruzione degli affreschi del Tiepolo nella Chiesa degli Scalzi, avvenuta nel bombardamento della notte tra il 24 ed il 25 ottobre 1915. Vedi “Fuoco dal cielo. I bombardamenti aerei sulle città del Veneto e i danni al patrimonio artistico 1915-1918”, di Stefano Gambarotto, Enzo Raffaelli, Steno Zanandrea, a cura di Renato Callegari. Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano. Comitato di Treviso. 2008.

Ai piloti toccò un impegno gravoso: la loro condizione era comunque migliore di quella della fanteria, sepolta nelle trincee sul fronte dell'Isonzo o schierata nell'impervio arco alpino. Gli aviatori riuscivano ancora a provare attimi di esaltazione. Miraglia raccontò alcune delle sue sensazioni a D'Annunzio: lo fece con pudore, timoroso forse di essere considerato poco marziale. Durante una missione verso Pola aveva visto sorgere il sole: in quell'istante, sospeso nell'aria sopra il mare, era stato pervaso da una gioia incontenibile. Erano momenti unici, intensissimi, dopo i quali si rientrava rapidamente in un'atmosfera carica di tensione. Il rischio non era legato solo al confronto con il nemico: c'era il pericolo costante del guasto meccanico. Miraglia morì appunto per un'avaria. I compagni chiesero il permesso di seppellirlo in quella Venezia che aveva difeso ed amato: la famiglia acconsentì, ed è in un'isola di questa città che dobbiamo recarci per vedere la sua tomba.

Una perla nella laguna veneta

L'isola di S. Michele, adibita a luogo di sepoltura fin dai primi dell'Ottocento a seguito del famoso editto napoleonico sull'allontanamento delle tombe dalla cerchia urbana (6), è circa un chilometro a nord di Venezia: si raggiunge con il vaporetto, prendendo la linea 4.2 (uno dei punti di imbarco è appena fuori della stazione centrale) e scendendo alla fermata “cimitero”. Una volta entrati bisogna recarsi nel Recinto I - Militari Mare, che è in corrispondenza della chiesa di S. Cristoforo. La tomba di Miraglia (vedi figura 1) si trova tra quelle di due suoi compagni, Gigi Bologna e Luigi Bresciani, che non inquadro per l'impossibilità di richiedere l'autorizzazione agli eventuali familiari superstiti. La stele è in pietra istriana, intagliata da Achille Tamburini, artista scelto da D'Annunzio: il bassorilievo ritrae Icaro (7), con i capelli sciolti e l'ala spiegata al vento. L'opera fu inaugurata il 21 gennaio 1916.

⁽⁶⁾ Sul cimitero di S. Michele a Venezia vedi “Guida ai cimiteri d'Europa. Storia, arte e cultura per turisti senza tabù”, di Fabio Giovannini. Graffiti srl, 25 ottobre 2000.

⁽⁷⁾ Le figure di Dedalo e di suo figlio Icaro appartengono alla mitologia greca. Secondo la leggenda, il re Minosse li aveva confinati a Creta per impedire che Dedalo, inventore del labirinto, ne potesse rivelare il segreto. Dedalo costruì allora delle ali con cui spiccare il volo e fuggire. Le ali erano collegate ai loro corpi da cera. Dedalo avvertì il figlio di non alzarsi troppo verso il sole, per evitare che il calore dei raggi sciogliesse la cera. Icaro si lasciò invece trasportare dall'ebbrezza del volo: incurante dell'avviso iniziale e dei successivi accorati richiami del padre, puntò verso il sole, fino a quando le ali non si staccarono facendolo precipitare.

I ricordi della I Guerra Mondiale non sono legati unicamente ai caduti italiani: vi sono pure caduti di parte nemica. La loro storia è talmente singolare da meritare una digressione. L'8 agosto 1915 un sottomarino austriaco, in missione verso Venezia, affondò dopo essere incappato in uno sbarramento di mine: per l'intero equipaggio non ci fu scampo. I corpi recuperati furono sepolti in una tomba collettiva, situata a pochi metri da quelle di Miraglia e dei suoi amici, sulla quale l'8 luglio 1935 la Croce Rossa Austriaca collocò una targa in bronzo. Il primo nome nella targa è quello del comandante Egon Lerch: ormai è totalmente sconosciuto, ma all'epoca la sua morte destò profonda impressione, per via della relazione amorosa intrecciata con una nipote dell'imperatore Francesco Giuseppe⁽⁸⁾. Un intrepido comandante, determinato a rischiare oltre il consentito pur di acquisire sufficienti meriti per ambire alla mano di una principessa: questa fu la versione romantica della sua fine. In realtà Lerch non avrebbe mai avuto alcuna possibilità di regolarizzare una relazione con una nobildonna così superiore a lui nella scala sociale: fu semplicemente il temperamento avventuroso a spingerlo verso azioni ai limiti dell'incoscienza, nelle quali purtroppo coinvolse decine di giovani, che ora riposano con lui a S. Michele.



Figura 1 – Tomba di Giuseppe Miraglia nel cimitero di S. Michele

Torniamo al tema dell'articolo, cioè allo sfortunato Miraglia. Rimane da prendere in esame un ultimo omaggio: l'opera letteraria di D'Annunzio.

Uno sguardo sul nostro mondo

Costretto all'immobilità, completamente bendato: così D'Annunzio trascorse il periodo tra febbraio ed aprile del 1916, su ordine dei medici che cercavano di porre rimedio ad un distacco di retina. Aveva visto cadere molti amici: nel forzato riposo gli tornavano in mente tutti. Cominciò a trascrivere i pensieri che lo tormentavano, utilizzando i cartigli, strisce

di carta della misura di una riga fissate in un rettangolo di legno. Il supporto gli consentiva di scrivere a occhi chiusi, sia pure a fatica: ci pensava poi la figlia Renata, che lo accudiva costantemente, a ricopiarli in forma leggibile.

Il deficit visivo accentuò la sua già spiccatissima sensibilità: il vincolo dei cartigli lo costrinse però a distillare l'inarrestabile flusso di parole che lo aveva sempre contraddistinto. Furono questi condizionamenti a plasmare "Il Notturmo"⁽⁹⁾. Un testo strano, in cui i ricordi della guerra sono inframmezzati ad incubi: ne risulta un effetto angosciante di compenetrazione fra sogno e realtà.

Ho riletto le pagine che descrivono la veglia funebre di Miraglia. Le avevo sfogliate per la prima volta

al liceo, in una antologia del Novecento. Non era l'età giusta per apprezzarle. Oltre ad essere diventato più vecchio, ora posso contare sull'esperienza lavorativa: mi sono accorto che il poeta abruzzese ha scrutato in quello che è stato il mio compito per molti anni, prima che la Regione Emilia Romagna abolisse l'obbligo per le Unità Sanitarie Locali di assistere alla chiusura dei feretri.

D'Annunzio è tra quanti vegliano il cadavere. Resta qualche ora nella camera ardente, rientra a casa a dormire, torna il giorno dopo per assistere alla chiusura del feretro. La cronaca delle due giornate è resa con frasi brevi, che sembrano

uscirgli a fatica, superando il costante senso di oppressione. Lo stordimento non gli impedisce di cogliere ogni particolare: la compostezza del picchetto d'onore, la varietà delle corone di fiori, l'afflusso di visitatori, la ripetitività della conversazione di circostanza ma anche il suo effetto lenitivo sul dolore. È soprattutto nell'ultima giornata che nota l'attività dei necrofori: vede che i mazzi di fiori appoggiati sulla salma sono stati scostati ed immagina che sia avvenuto durante l'esecuzione di una puntura conservativa. Un altro segno di intervento è il cotone inserito nella bocca e nelle narici, per tamponare le perdite.

Arriva il momento della chiusura. Occorre prima collocare nella cassa il corpo: la manovra è semplice, ma richiede precisione nei movimenti. Il dialo-

⁽⁸⁾ In "Rapidi e invisibili. Storie di sommergibili", a cura di Alessandro Marzo Magno, Il Saggiatore 2007, vedi il capitolo 3 "L'affondamento del sommergibile austriaco U 12: propaganda, leggenda, fatti", di Erwin F. Sieche. Vedi anche pagg. 14-15 di "Lupi Grigi nel Mediterraneo. Le imprese dei sommergibili tedeschi nella Prima Guerra Mondiale", a cura di P. Pozzato - E. Cernogof. Itinera Progetti, novembre 2006.

⁽⁹⁾ "Il Notturmo" fu pubblicato il 2 novembre 1921. Le cinquecento pagine del volume avevano una partizione singolare: erano divise in tre "offerte". La prima, più breve, è quella che raccoglie i pensieri sulla morte di Miraglia.

go, sussurrato, è rarefatto: “Alza. Così. Più avanti. Giusto.” Per chi ascolta, l’effetto è raggelante. Segue la saldatura. In due, curvi sulla cassa: uno salda, l’altro controlla e indica i punti da riprendere.

Non ci sono solo i necrofori. C’è un’altra figura, rimasta fino a quel momento in secondo piano, che interviene alla fine, con una disposizione secca: “Ora la segatura”. È il medico.

I necrofori fanno scivolare la segatura nell’interstizio fra la cassa di legno e quella metallica: si aiutano dando colpetti sul legno. D’Annunzio, pur comprendendo le necessità del loro lavoro, è infastidito. Non critica: registra però qualcosa di stonato in una veglia funebre che termina con aspetti meccanici, privi di solennità.

È trascorso quasi un secolo. Le operazioni sopra descritte sono praticamente le stesse di oggi⁽¹⁰⁾, a parte l’utilizzo della segatura. Anche le reazioni di chi veglia la salma sono le stesse, allora come oggi. La sfida del terzo millennio, in ambito funerario, sarà la ricerca di ritualità: nelle camere mortuarie, negli impianti di cremazione, nei cimiteri.

Ho scelto queste considerazioni per concludere la mia dodecennale collaborazione con la rivista “I Servizi Funerari”. Ringrazio l’intera redazione per la cortesia sempre dimostrata nei miei confronti e per l’opportunità che mi è stata concessa. Ho avuto infatti la possibilità di elaborare le esperienze di tanti anni di attività in polizia mortuaria, scrivendo su temi all’apparenza vari, ma legati da un unico filo conduttore: l’attenzione verso i sentimenti di chi ha avuto una perdita. Negli articoli dedicati ad argomenti tecnici ho analizzato il lungo e complicato processo di miglioramento delle norme finalizzate alla riduzione dei vincoli imposti alle famiglie. Negli articoli di stampo storico-culturale⁽¹¹⁾ ho in-

vece messo al centro la capacità, insita nelle lapidi e nei monumenti funerari, di evocare emozioni intense: si tratta di un aspetto che ho imparato a cogliere nella prima parte della mia vita professionale, quando per quindici anni ho seguito le operazioni cimiteriali.

È venuto però il momento che io passi la mano ad altri colleghi: un augurio all’ingegner Fogli ed alla signora Elisa Meneghini, perché continuino il bellissimo lavoro iniziato tanti anni fa quando la rivista si chiamava “Antigone”, ed un saluto ai lettori.

(*) *Dirigente medico I livello presso Servizio Igiene Pubblica AUSL Ravenna*

⁽¹⁰⁾ In realtà la saldatura a fiamma non è più l’unica opzione disponibile per la chiusura: c’è anche la saldatura a freddo, che però stenta ad affermarsi.

⁽¹¹⁾ Approfitto di quest’ultima occasione per correggere un rilevante errore dell’articolo “Il cimitero di San Lorenzo in Frasinelle”, in I Servizi Funerari N.2/2010. Parlando del cosiddetto “camion della morte” e del suo carico umano durante l’alluvione del Polesine del 1951, avevo scritto che le persone trasportate erano gli 86 che poi erano morti, a cui bisognava aggiungere quelli che si erano salvati a nuoto abbandonando il mezzo. Sono dati imprecisi. Li avevo tratti dalla bibliografia citata nelle note dell’articolo, ma ho in seguito trovato un testo che contiene ricerche più accurate. Il camion era un Alfa Romeo 85/C del 1937: questo modello non può accogliere un centinaio di persone, neanche ricorrendo ai predellini ed al tetto quali ulteriori punti d’appoggio. Al massimo si può ipotizzare una quarantina di persone sulla superficie calpestabile del cassone (11 mq), più quattro sul tetto ed altrettante sui predellini. È evidente, quindi, che nel computo delle vittime del camion della morte furono inseriti anche i corpi di altri annegati. Per quanto sopra vedi “L’alluvione. Il Polesine e l’Italia nel 1951”, di Paolo Sorcinelli – Miriam Teheprassian, Utet 2011.