

# IL CICERONE ★



Francesco Furnari. « La Frondenza ». L'opera fa parte dell'ultimo gruppo di 36 dipinti acquistati illegalmente da Hitler, ed esposti per un solo giorno alla Farnesina di Roma.

**S**UCCEDONO talvolta delle cose tanto strane che sembrano inventate da chi ci vuol male e invece sono vere. La primavera scorsa il Ministero della Difesa propose la costruzione di un aeroporto per aerei a reazione nella pianura di Classe, a 6 chilometri a Sud di Ravenna e a un chilometro e 150 metri dalla basilica di S. Apollinare. In seguito alle proteste dei ravennati coscienti, di alcune illustri personalità e di parte della stampa, cui anche il *Mondo* prese parte (« Ravenna al macello », 23 marzo 1954), nell'aprile la bella iniziativa venne sospesa.

Venne sospesa in aprile, perché la presenza di un aeroporto per reattori da bombardamento a 6 chilometri a Sud di Ravenna era parsa pericolosa per l'incolumità dei suoi monumenti. Passa un mese, e che fa il Ministero della Difesa? Propone la costruzione dell'aeroporto a 3 chilometri e mezzo a Nord di Ravenna; e il 13 ottobre scorso un telegramma del ministro al segretario provinciale della democrazia cristiana di Ravenna (*Resto del Carlino*, 14 ottobre) confermava il proposito, precisava la zona e assicurava un sollecito inizio dei lavori.

Molto più di un soldo saremmo disposti a pagare, per sapere cosa c'è nella testa delle nostre autorità militari: quali segrete ragioni avranno mai provocato quello

## I VANDALI IN CASA

# IL BOMBARDAMENTO DI RAVENNA

### DI ANTONIO CEDERNA

scambio sorprendente di località? Purtroppo lo ignoreremo sempre: resta il fatto che, tanto nella prima che nella seconda proposta, non riusciamo a trovare quella minima dose di assennatezza, che non sarebbe assurdo pretendere da un ministero importante come quello della Difesa.

La prima zona prescelta, a 6 chilometri a Sud di Ravenna era tale che, neanche a pensarci un secolo, se ne poteva trovare una peggiore. In primo luogo, topograficamente, era adiacente a quattro operosi paesi, con grande zuccherificio; era attraversata da una linea ad alta tensione; era delimitata da tre strade; era appena a 400 metri dalla ferrovia Rimini-Ravenna. Ferrovie, strade, alta tensione, zuccherifici, paesi operosi: anche un bambino capi-

va che non era un buon posto per un aeroporto per aerei a reazione.

In secondo luogo, le condizioni del terreno. Il fondo del terreno era torboso, quindi inadatto a reggere grandi pesi, quali sarebbero reattori carichi di bombe; inoltre una falda freatica prossima alla superficie lo mantiene umido e pantanoso per più mesi all'anno; inoltre è il più depresso della campagna circostante, quindi destinato ad essere per primo invaso dalle acque; inoltre è circondato da tre fiumi penitenti, soggetti a piene, rapide e rotte. Un allagamento o un dislivellamento naturale di quei fiumi o un sabotaggio qualsiasi, e l'aeroporto sarebbe diventato una vasta piscina: cosa incresciosa, dal momento che, come sanno anche i bambini, gli apparecchi a reazione non possono,

almeno per ora, trasformarsi a piacimento in mezzi anfibi.

In terzo luogo, Ravenna e l'incolumità dei suoi non trascurabili monumenti. L'aeroporto doveva sorgere a solo km. 1,150 dalla basilica di S. Apollinare in Classe, ricca di mosaici, colonne, sarcofagi e campanile cilindrico alto metri 37,50. La basilica ha la copertura vecchia di secoli, ha crepe nell'arco trionfale, i mosaici in più punti sollevati, la facciata che strapiomba in fuori, il fianco nord indebolito in seguito all'ultima guerra; fosse anche stata costruita per l'Anno Santo, anche un bambino poteva immaginare quale disastro sarebbe stato per essa il passaggio, il decollo e l'atterraggio, per giorni e mesi e anni e a così poca distanza, di centinaia e migliaia di aerei a reazione. Un decollo sbagliato o un atterraggio difficile, un qualsiasi incidente di volo, e l'intera basilica saltava per aria. In caso di guerra un aeroporto, per i suoi apparecchi, le sue installazioni e i suoi depositi di esplosivi, diventa obiettivo assai ricercato: trovandosi a 6 chilometri dal centro di Ravenna, l'aeroporto in quella zona significava, in caso di guerra, distruzione di Ravenna.

Eppure, da parte dei militari, non si era rinunciato a « dire assicurazioni ». Un professore di fisica aveva affermato alla radio che *soltanto* le tessere d'oro dei mosaici (solo lo sfondo quindi, non le figure) avrebbero forse potuto resistere delle vibrazioni e degli scuotimenti dell'aria e della terra causati dagli aerei. Non solo, ma in una lettera di un'alta personalità del Ministero della Difesa, veniva senz'altro asserito che quella distanza di poco più di un chilometro *avrebbe potuto essere ritenuta sufficiente* margine di garanzia per la basilica, e che quindi *non avrebbe dovuto* temersi effetti dannosi dalle vibrazioni dell'aria e della terra: soprattutto si assicurava che sarebbero state emanate *opportune disposizioni* affinché gli aerei non sorvolassero la basilica *a bassa quota*.

« Forse », « non si dovrebbe », « si potrebbe », « opportune disposizioni », l'impudenza di quel borbuto balbettio lascia attoniti. Su quali misteriose esperienze si basavano i nostri « tecnici »? Avevano mai costruito aeroporti per reattori da bombardamento a km. 1,150 da campanili bizantino-romantici alti m. 37,50? Avevano mai fatto precipitare apparecchi carichi di bombe nei pressi di chiese ravennate? Che ne sapevano e che ne sanno dei rapporti tra vibrazioni dell'aria e mosaici bizantini? C'erano altre Ravenne al mondo da usare come cavie?

Perseverare è diabolico: e arriviamo alla decisione del nostro Ministero della Difesa di costruire l'aeroporto non più 6 chilometri a Sud, ma 3 chilometri e mezzo a Nord. Davanti a così alta decisione, l'inferma ragione umana tace compunta. Se l'ignoranza fosse una scusa, un'attenuante per i nostri militari sarebbe la seguente: avendo essi appreso, per la prima volta in vita, l'esistenza di una basilica di S. Apollinare in Classe, essi hanno pensato che bastava allontanare di qualche chilometro l'aeroporto da essa, S. Apollinare in Classe è a 4 chilometri a Sud di Ravenna, la nuova zona prescelta è a 3 chilometri e mezzo a Nord di Ravenna, quindi l'aeroporto sorgerebbe a 8 o 9 chilometri circa da S. Apollinare in Classe: che pretendere di più? E' colpa loro se si sono poi trovati tra i piedi il Mausoleo di Teodorico, il Mausoleo di Galla Placidia, S. Vitale, S. Apollinare Nuovo, il Battistero del Duomo, la zona dantesca, eccetera, a distanze variabili tra i 3 chilometri e mezzo e i 5 chilometri, cioè a distanze inferiori ai 6 chilometri che separavano prima l'aeroporto dalla città?

Non sappiamo davvero che genere di assicurazioni abbiano questa volta fornito le nostre autorità militari, dopo avere appreso l'esistenza di tanti nuovi vetusti monumenti: forse avranno iniziato le pratiche necessarie per impartire le opportune disposizioni al Padreterno perché il cielo di Ravenna, ad evitare definitivamente pericolosi incidenti di volo, sia sempre terso come un cristallo; forse intendono anche « tassativamente » vietare ai piloti di precipitare sulla città e tanto meno sulle chiese e sui suoi mausolei. Potrebbero anche sostenere (non si mai) che gli aeroporti per reattori da bombardamento si costruiscono non già in vista di prossime guerre, come insinuano i male informati, ma in vista della pace universale e perpetua.

Ma forse, a giustificare la decisione di costruire un aeroporto a 3 chilometri e mezzo a Nord di Ravenna, c'è un'altra considerazione utile a farsi, che ci permettiamo di sottoporre all'attenzione delle nostre autorità militari, perché con essa tranquillizzino i soliti romantici amanti dei vecchi monumenti. Siamo convinti che costruire aereo-



de da Hitler in Germania: « La torre di Marghera » di Canaletto. Questi quadri furono comprati da Hitler per il Museo di Linz e trasferiti in Austria senza i permessi di legge.

porti vicini alle città antiche sia come fare il bagno freddo dopo mangiato: se uno lo fa un'ora dopo, è colto da malore e può anche morire; se invece lascia passare appena cinque o dieci minuti, non gli succede niente. Allo stesso modo, nel deprecato caso che il nuovo aeroporto diventi obiettivo militare, meglio che esso sia a 3 chilometri e mezzo da Ravenna anziché a 6, considerata la precisione con cui, generalmente parlando, vengono sganciate le bombe, è meglio che Ravenna si trovi vicino all'obiettivo anziché lontana.

Lasciamo le supposizioni e torniamo alla realtà, che nel frattempo si è complicata.

Si è scoperto che, sempre a Nord di Ravenna e appena a un chilometro e mezzo di distanza dalla nuova zona scelta per l'aeroporto, la terra genesi sotto l'irresistibile pressione del metano. L'ANIC progetta allora la costruzione di un grande impianto per la trasformazione del metano, la produzione della gomma sintetica e di concimi azotati, ma si rifiuta di costruirlo (12 novembre) ad appena un chilometro e mezzo di distanza da un aeroporto per bombardieri a reazione. Il consiglio comunale di Ravenna, in un ordine del giorno approvato a maggioranza (20 novembre), vuole l'impianto per la trasformazione del metano, ecc., e contemporaneamente suggerisce un nuovo spostamento dell'aeroporto, purché esso però, sempre e comunque, sia costruito nell'ambito del Comune di Ravenna, «dato l'impulso favorevole che può recare all'economia ravennate». Il Ministro della Difesa, dopo aver proposto l'aeroporto 6 chilometri a Sud, dopo averlo trasferito 3 chilometri e mezzo a Nord, ora, di fronte alla necessità di doverlo spostare un'altra volta, peccola penosamente e dà generiche «assicurazioni verbali» nel senso desiderato dall'ordine del giorno della maggioranza consultata di Ravenna. Il Sottosegretario alla Difesa, rispondendo in Senato son cinque mesi di ritardo a una interrogazione di Umberto Zanotti Bianco, torna a sostenere che la zona proposta a 3 chilometri e mezzo a Nord di Ravenna è la migliore possibile, e che un impianto per la trasformazione del metano non soffre per la vicinanza di un aeroporto per bombardieri a reazione, ma quasi ci guadagna (20 novembre). Quanto infine alla maggioranza dei cittadini di Ravenna (comunisti esclusi), il loro amore per l'aeroporto, a un tiro di schioppo dalla città, è pari a quello per l'impianto petrolifero (che, a quanto si dice, sarà il più grande d'Europa e il terzo del mondo) e all'aeroporto essi sono pronti a sacrificare vecchi monumenti, famiglia, beni, vita, l'anima stessa. E' un gusto come un altro, e dei gusti è insano discutere.

Aeroporto a 3 chilometri e mezzo da Ravenna e impianto industriale a un chilometro e mezzo dall'aeroporto (anzi addirittura, come asseriscono fonti anonime, sulla direttrice delle sue piste di lancio): ma c'è ancora dell'altro, a conferma definitiva di come la scelta della zona per l'aeroporto sia stata felice. Il costruendo aeroporto si trova proprio, guarda caso, ad essere attraversato da quella che sarà la nuova grande strada Roma (Roma-Ravenna-Venezia), approvata recentemente dal Ministro dei Lavori Pubblici, e per cui sono già stati stanziati milioni a centinaia. Cosa straordinaria. In un raggio di appena 5 chilometri verremo così ad avere: una vecchia città come Ravenna con tutti i suoi monumenti, un grande e nuovo aeroporto per reattori da bombardamento a 3 chilometri e mezzo da Ravenna, un grande e nuovo impianto per lo sfruttamento del metano a un chilometro e mezzo dall'aeroporto e una grande strada di importanza nazionale e internazionale, che attraversa addirittura le piste di lancio dell'aeroporto. Si è mai vista situazione più complessa e pittoresca? Ravenna vuol dire turismo, strada vuol dire traffico, impianto industriale vuol dire lavoro, aeroporto vuol dire Sicurezza della Patria: l'intero vuol dire paese di Bengodi e nuovo primato d'Italia nel mondo. A pensarci bene, solo noi siamo capaci di simili miracoli: i soliti malinconici catoni, usi a lamentare lo scarso spirito di responsabilità e di coordinamento dei nostri ministri, possono andare a nascondersi.

Occorre cogliere a volo questa occasione unica: è il consiglio comunale di Ravenna, nel suo citato ordine del giorno, mostra un solido realismo: vuole Ravenna coi suoi monumenti (poiché non dice nulla in contrario), vuole il metano, la gomma sintetica e i concimi azotati, vuole l'aeroporto (se non più a 3 chilometri e mezzo, sempre però nel Comune) e vuole implicitamente la strada Roma. Gli argomenti in favore dell'aeroporto nei pressi di Ravenna (qui o là non importa) sono notevoli: I) I comunisti non lo vogliono, quindi noi costruiamolo apposta per far rabbia ai comunisti. II) Esigenze economiche degli aviatori: con l'aeroporto nei pressi di Ravenna,



Spagna. Membri della « Guardia Nacional » perlustrano lo stradale all'altezza della locanda dove Don Chisciotte fu consacrato cavaliere.

essi potranno percepire l'indennità aeroportuale e insieme avere la città a un passo, per gli svaghi scrali. III) Vantaggi per Ravenna in tempo di pace: gli aviatori spenderanno a Ravenna la loro indennità, arricchendo considerevolmente i ravennati. IV) Vantaggi per Ravenna, in tempo di guerra: il nemico, per rispetto ai mosaici bizantini, si guarderà bene dall'attaccare l'aeroporto, appostamente da noi sistemato nei pressi della città. V) Monumenti: non esageriamo coi monumenti. Dovesse proprio succedere il finimondo, ci sono sempre le fotografie Alinari e Anderson, ci sono sempre le monografie colorate Skira. VI) Argomento filosofico: già Don Ferrante affermava l'impossibilità di bruciare Giove, di bruciare Saturno, ossia di opporsi agli «effetti virtuali dei corpi celesti»: ora noi, poiché la storia cammina, non possiamo ignorare i marziali né i triti effetti della bomba atomica. La storia cammina, la guerra è la generatrice di tutte le cose, chi si ferma è perduto, ciò che è reale è razionale, compreso la Santa Inquisizione. L'olio di ricino, le camere a gas e gli aeroporti a Ravenna: compresa, nel caso specifico, la sana incuria dei preposti alla tutela del nostro patrimonio artistico e il generoso disordine della nostra amministrazione, frutto dell'esuberante e fantastico carattere degli italiani.

Tutto sta a indovinare dove verrà finalmente costruito l'aeroporto che da un anno pende nel cielo della battaglia navale: acqua, acqua e ancora acqua, finché si fa centro. Aeroporto a 6 chilometri a Sud, aeroporto a 3 chilometri e mezzo a Nord, aeroporto a tutti i costi entro il Comune di Ravenna: la prossima sarà la botta giusta: aeroporto in Ravenna, con trasporto altrove dei suoi principali monumenti. Tanto, prima o poi si deve morire.

ANTONIO CEDERNA

ARIA DI NAPOLI

IL PALLONE DEL RE

GLI STORICI futuri attribuiranno, con tutta probabilità, al campionato di calcio del Napoli la responsabilità, per così dire, della eclissi della federazione della popolazione meridionale. A questi storici vogliamo offrire il nostro contributo di cronisti. L'onorevole S. è uno dei deputati più vivaci del nuovo partito di Lauro: romagnolo di origine egli ha trovato la sua fortuna politica in Lucania. Come scrive uno dei tanti fogli che ogni tanto nascono e muoiono nel Sud: *Il Corriere del Meridione*, quindicinale politico-partitico, «è una persona simpaticissima, cortese e spontanea per cui stargli vicino è un sollievo spirituale; l'onorevole è stato un marinaio e lo sarà per tutta la vita: buono e sincero, lavoratore e altruista ed è chiara la sensazione che la sua migliore scuola è stata quella del sacrificio e del dovere». Il ritratto si completa con questo altro tocco: l'onorevole S. «affatica se stesso sino a non poterne più e non poche volte sfilia qualche biglietto da mille e lo lascia scivolare nelle mani di un bisoposo». Non rileva però la fertilità delle iniziative e delle trovate propagandistiche del deputato. Alcuni giorni fa decise di indire, nel capoluogo del suo collegio elettorale, una grande manifestazione di massa, che avrebbe dovuto dare un grave colpo agli ultimi spartiti fedeli di Covelli: lo

stesso Lauro avrebbe tenuto il comizio. Ma in una città come P., dove la gente ostenta indifferenza ed è, per natura, ipercritica, l'onorevole sapeva che il nome del vicere di Napoli, anche se rappresenta ancora una garanzia di successo, non poteva bastare. Da tempo, del resto, egli andava promettendo alla cittadinanza che avrebbe fatto venire a P. la squadra del Napoli. Quale migliore idea di quella di unire comizio e esibizione della squadra, che avrebbe potuto portare ad una temperatura elevatissima la passione di quella giornata monarchica?

Sui muri della città furono affissi grandi manifesti su cui, sotto il nome del comandante, campeggiava la formazione-tipo del Napoli. Ma, alla vigilia, la sorte sembrò volgersi contro l'onorevole. La morte di un parente costrinse Lauro a rinunciare al comizio. Restava la grande attrattiva della partita, che i tifosi di qualsiasi fede politica attendevano con ansia. La sera centinaia di persone aspettavano in piazza il pullman. La delusione fu grande quando nessuno dei calciatori famosi scese dalla vettura: al loro posto i dirigenti della squadra partenopea avevano mandato le riserve. Furono salutati con fischi sonori che si tramutarono in grida ostili al PMP e al deputato fedifrago. Al mattino, di buon'ora, l'onorevole partiva in automobile per Napoli, si precipitava

GIOVANNI RUSSO



Spagna. Sulla strada del Toboso, cartelli turistici invitano i viaggiatori a visitare il paese di Dulcinea.