

## LE DUE VITE DI UN MONUMENTO

Una decina d'anni fa poteva capitare che in Regione si discutesse di una mostra di foto e documenti d'epoca fascista promossa da un Comune di montagna. Accadde nell'ottobre del 2005, quando il consigliere dei Ds Ugo Mazza presentò una interrogazione alla Giunta chiedendole di “manifestare al sindaco di Monghidoro lo sconcerto e la protesta per il contenuto dell'esposizione”, nonché di esprimere “il forte impegno della comunità regionale contro ogni forma di nostalgico rigurgito di una cultura militarista e oppressiva che si incarnò nel fascismo”. Per Mazza si trattava di “una illustrazione pseudo storica, senza alcuna valutazione per contestualizzare il periodo. Una banale e assurda apologia del fascismo”, ma il sindaco rispose “non abbiamo fatto nessun inno al duce. Volevamo solo ripercorrere un evento che si è svolto sui nostri territori. Il capitano D'Amico era un elemento di quel periodo, e come lui anche gli altri personaggi che appaiono nelle foto, e di cui si parla nei giornali esposti all'interno della mostra. Mi dispiace se qualcuno non vuole riconoscere la storia”. E la vicenda non ebbe alcun seguito.

La mostra fu allestita dal 25 settembre al 9 ottobre 2005 in occasione del ripristino di un monumento, in territorio toscano ma proprio al confine con Monghidoro, dedicato al capitano Nicola D'Amico caduto con il suo aereo durante le “grandi manovre” svoltesi dal 18 al 24 agosto del 1934 sull'Appennino tosco-emiliano e conclusesi con la marziale sfilata delle truppe nel centro di Bologna, città che aveva vissuto per una settimana in fibrillazione. Tutti gli studiosi del fascismo conoscono le “manovre dell'anno XII”, più per l'importanza politica che per il valore militare: Mussolini era saldo al potere e mandava un chiaro messaggio alle altre nazioni, delle quali furono invitati numerosi osservatori militari affinché prendessero atto la destrezza bellica dell'Italia. Né fu casuale il discorso detto “preludio della nazione armata”, che “deve essere pronta alla guerra non domani, ma oggi”, pronunciato al termine delle operazioni dall'alto (si fa per dire) del carro d'assalto Damiano Chiesa, quando il duce non mancò di ricordare che “uno dei piloti, stamani, urtando il cavo di uno di quei drachen che bisogna ormai considerare sorpassati nella tecnica della guerra moderna, ha lasciato la vita nell'adempimento del suo dovere. Rivolgiamo un pensiero commosso al capitano D'Amico che ha consacrato col suo sangue la collaborazione che deve regnare quotidiana e cameratesca fra tutti i componenti delle forze armate tese all'obiettivo comune”. Tredici mesi più tardi venne eretta in sua memoria una stele sormontata da un fascio littorio e recante alla base il motore dell'aereo precipitato; per dieci anni segnò il luogo della tragedia, poi quando i partigiani fecero saltare il vicino monumento fascista che ricordava “il discorso del carro armato”, il memoriale andò in pezzi.

La curiosità di conoscere la figura del pilota, al di là delle parole retoriche pronunciate durante la solenne cerimonia di inaugurazione del 25 settembre 2005 svoltasi alla presenza delle autorità civili e militari, con picchetto armato e fanfara dell'Aeronautica militare, medaglieri, tre aerei in volo a tracciare il tricolore, aerostato policromo per ricordare il pallone frenato killer e Messa al campo d'ordinanza, ci portò a leggere il suo stato di servizio, un grande numero di pagine per una vita breve e piena di amarezze. Nicola D'Amico nacque a Roma il 30 luglio 1898 e nel febbraio 1917 venne chiamato alle armi; due mesi più tardi entrava alla scuola allievi ufficiali di Caserta per

uscirne sei mesi più tardi come aspirante ufficiale nel 215° reggimento fanteria. Nel maggio 1918 fu mandato nella scuola lanciafiamme di Montecchio Emilia e il mese seguente in Macedonia, dove ottenne il grado di sottotenente di complemento nel 35° reparto d'assalto; promosso tenente, nel luglio dell'anno seguente fu rimpatriato, poi inviato col 135° reggimento fanteria nel febbraio 1920 in Alta Slesia, dove nel mese di novembre chiese ed ottenne di essere trattenuto in servizio. Rimpatriato nel luglio 1922, nel settembre 1923 venne ammesso al Centro scuola d'aviazione di Capua, passando poi a Sesto San Giovanni e Vicenza, dove ottenne il brevetto di pilota nell'agosto 1924; esattamente un anno più tardi veniva trasferito al Centro aviazione da ricognizione, e dal dicembre 1926 cessava d'appartenere al Regio Esercito per far parte dell'Arma aeronautica nella quale sopravvisse a due incidenti di volo.

Lo stato di servizio è avaro di notizie personali, ma ci informa che Nicola aveva una sorella, Ifigenia e che aveva perduto la madre in data imprecisata; che il padre si era risposato ed era morto di cancro nel 1925; che nel 1923 aveva conseguito il diploma di perito commerciale e ragioniere presso il Regio istituto tecnico Leonardo da Vinci in Roma; che nell'aprile 1927 aveva ottenuto un prestito decennale di L. 16.920, dichiarato estinto dal ministero delle Finanze due settimane dopo la sua morte. Apprendiamo inoltre che il 1934 iniziò per Nicola sotto cattivi auspici: nel gennaio subì un intervento chirurgico per malattia indipendente da cause di servizio e che nel luglio seguente, mentre si trovava in licenza breve a Falconara durante una gita al mare per l'improvviso capovolgimento del pattino su cui si trovava riportò "una ferita lacero strappata alla regione ascellare sinistra" che ne causò il ricovero presso l'ospedale militare di Ancona.

Come recita la motivazione della medaglia d'argento, che gli fu conferita alla memoria il 10 dicembre 1934, "rinunciò ad una licenza di convalescenza per intervenire alle manovre" precedendo inconsapevole nell'aldilà la lunga schiera di commilitoni che lo avrebbero seguito nelle guerre incipienti.

*Luigi Paselli*