

Maurizio Mario Moris

Un intervento di Luigi Zuzzi

Ho incontrato la figura di Mario Moris in fogli ingialliti dimenticati nei faldoni dell'Archivio di Stato, in quello dell'Esercito, in quello dell'Aeronautica; l'ho rincontrata e conosciuta ancor meglio nelle pagine di un bel libro di un mio carissimo amico, il Generale Giuseppe Pesce ed ancor più nei pomeriggi e serate spese in chiacchiere con Pesce nel suo ultimo ritiro di Orte scalo. Pesce fece parte dopo l'otto settembre del '43, della ricostituita arma aeronautica e partecipò da grande aviatore ad importanti azioni di guerra al fianco degli alleati. Fu dal 1977 al 1979 comandante della seconda Legione Aerea da cui allora dipendeva l'Aeroporto di Ciampino. Notevolissimo storiografo, oltre a scrivere tutto quello che era possibile scrivere sui dirigibili italiani, raccolse una grandissima documentazione su Moris, sulla base della quale ne scrisse la biografia certificando senza ombra di dubbi la grandezza di questa figura (conosciuta solo tra gli addetti ai lavori) ed il suo incontestabile ruolo di Padre dell'aeronautica Italiana.

Non è stato certo per conoscere e scrivere una storia dell'aeronautica che mi sono immerso nei faldoni di fino ad allora per me sconosciuti archivi (incredibile miniera di cui Roma è immensamente ricca), bensì, molto più modestamente, per capire i meccanismi che hanno determinato la nascita della mia Città, Ciampino. Ed inevitabilmente mi sono imbattuto in un mondo fascinoso che mi si ricostruiva davanti magicamente restituendomi l'atmosfera dei primi anni del Novecento. Pezzo fondante di quel mondo (e della storia d'Italia dell'ultimo secolo) era un particolare aspetto della storia aeronautica: quello degli albori della sua nascita di cui il Pastine (l'attuale aeroporto di Ciampino) ne fu un asse portante. Una Storia che ha al centro la figura di Moris.

Come non rimaner affascinato da Maurizio Valentino Mario Moris?

La sua forza "visionaria" - intesa nel senso letterale del termine, ovvero la capacità di dar corpo a idee incredibili per i più- unita a capacità operativa e caparbia, la sua spregiudicatezza unita ad una rettitudine indiscussa, ti prende l'anima e ti emoziona.

Come può non prenderti il rivedere quel giovane comandante della Brigata specialisti che nel lontano 1894, ignorati i dinieghi dei suoi superiori, fa costruire a sue spese da artigiani trasteverini con la seta da lui fornita, un Pallone aerostatico e con il suo attendente (immaginatevi la faccia - terrea?- di quest'ultimo e quel suo forse bisbigliato, sicuramente tremulo, Ssignorsì) sale nel cesto del Pallone pronto per la partenza, ma ancora ancorato nel cortile della caserma Cavour nel quartiere romano di Prati e ... sgancia l'attracco per prendere il volo libero: il primo di un militare italiano! Ma immaginatevi gli attimi dell'atterraggio più o meno fortunoso e certamente non guidato (là dove li ha portati cuore, fegato e...vento) nel punto dove ventidue anni dopo sarà aperta una scuola di pilotaggio militare... il centro sperimentale di Guidonia.

Quella fu la prima tappa di un gran viaggio che vide insieme Moris e il sogno del volo: seguì Vigna di Valle oggi prezioso museo ed archivio, che nacque come uno dei più avanzati laboratori tecnologici del tempo (il primo dirigibile militare, il primo idroscafo), strumento operativo

dell'Ispektorato aeronautico voluto e diretto da Moris; ed ancora la scuola di volo di Centocelle che Moris inventò (a sue spese!) e mise in mano ad uno dei due fratelli Wright (Wilbur). E ancora, l'avventura della più grande struttura aeronautica del tempo: l'aeroscalo di Ciampino.

Ma c'è anche di più in quell'ingialliti fogli dimenticati in quei faldoni che ho sfogliato: c'è un'Italia che, malgrado tutto, funzionava. Il modo con cui si saldò la collaborazione tra il Politecnico di Torino (la prima Università italiana ad aprire dei corsi sulla nuova scienza aeronautica) e l'allora Ministero della Guerra -difficile per me, pacifista incallito, elogiare un M. della Guerra!- dovrebbe esser un esempio per l'oggi per capire che senza la collaborazione tra i saperi non si va da nessuna parte.

Un visionario figlio del suo tempo: un tempo che spingeva a credere di avere in mano la possibilità di "imbrigliare le cose del mondo per piegarle ai propri voleri"; un figlio del FUTURISMO: ne prese però di quella grande corrente culturale, solo il meglio, solo la carica vitale, rifuggendo il seme distruttivo che malauguratamente fu preso dai più. Quel seme che purtroppo contribuì ad alimentare catastrofi.

Tenace ideatore dell'aeroscalo di Ciampino, recita a buon ragione il titolo del convegno dell'associazione aeronautica di Ciampino. Aeroscalo da lui immaginato per far librare leggera la sua aeronave "G" 40.000 mc: immaginate l'intero Igdo che prende il volo! Volò solo nella sua mente il suo "G", ma l'aeroscalo si aprì nel 1916 divenendo operativo il 1° novembre del '17 affidato nelle mani... della Marina Militare. il Visionario e caparbio, non si arrese nemmeno quando fu messo all'angolo per aver osato troppo senza piegarsi a trovare compromessi per ottenere l'avallo della "politica": spedito al fronte dimostrò egualmente tutte le sue capacità di organizzatore e di comando; la sua esperienza del combattimento aereo gli consentì di approntare la difesa di Cittadella con tecniche che furono in seguito prese ad esempio; un comandante che sapeva rischiare gomito a gomito con le sue truppe come fece sul Piave con i suoi pontieri, quando aprirono due passaggi sul fiume che determinarono la ritirata disordinata degli austroungarici fino a Vittorio Veneto.

MA QUELLO CHE LA CITTÀ DI CIAMPINO ANCORA NON SA (e non è bastato certo l'esile mio articolo, sintesi di quei mesi spesi negli archivi romani, a farlo sapere) **È QUANTO DEVE A MORIS:** senza il suo sogno di realizzare la più grande struttura aereonautica del tempo e senza la sua scelta del sito del "Palombaro" per la sua costruzione, altri sognatori (i dirigenti della cooperativa Colli Parioli) non avrebbero deciso di tentare la realizzazione della Città Giardino di Ciampino e Ciampino sarebbe ora un'altra cosa e certamente non migliore.

Per capire la visionarietà del Moris ed il debito verso di lui che ha la mia città è illuminante riportare quanto scrisse in una sua nota (la n°1375 del 27 marzo 1914). Rispondendo al Segretario Generale della Divisione dello Stato Maggiore dell'Esercito che gli chiedeva conto del perché della scelta del sito di Ciampino spiegava:

...si dispersero le più attive e diligenti ricerche per la scelta della località, scelta che cadde su una spianata allato alla stazione di Ciampino, la quale, per essere poco esposta ai grandi venti, per essere sulla grande linea ferroviaria Roma-Napoli ed unita alla capitale anche per via ordinaria (via Appia Nuova) si è dimostrata la località tecnicamente più adatta nei dintorni di Roma...

Sono molto simili alle motivazioni che hanno spinto nei **novantanove anni successivi** (ed ancor oggi) migliaia e migliaia di famiglie a scegliere quel luogo per organizzarvi la propria vita: ma questo Moris non poteva nemmeno immaginarlo, lui che per tutta la vita si lasciò guidare dalle sue "visioni".

Sicuramente la decisione dell'associazione aeronautica di Ciampino di ricordare nel 20° della sua fondazione la figura di Moris nella Sala Consiliare di Ciampino, consentirà di affrontare nel convegno, oltre all'aspetto del contributo di Moris all'aeronautica ed alla storia d'Italia, anche quello del peso che ha avuto nella nascita della Ciampino che oggi conosciamo. E a NOVANTASETTE ANNI dal primo contratto d'acquisto tra i Colonna e la Colle Parioli dei terreni dove s'insediò il tentativo della Città Giardino, gli abitanti della mia città -forse- avranno un granello in più di conoscenza della propria storia. E forse capiranno che non è degno **non aver ancora nemmeno pensato di intitolare a quest'italiano un luogo, una via, una piazza di questa mia strana Città.**

Ma mi auguro altresì che, proprio partendo da questo rapporto storicamente inscindibile tra città ed aeroporto, si convenga tutti che non è più sostenibile una struttura aeroportuale come quella attuale lasciata sviluppare in quest'ultimo decennio al di là di ogni sicurezza e sopportabilità. Una struttura che LA CONFERENZA DEI SERVIZI DEL 2010 HA DICHIARATO ILLEGALE ordinandone il ridimensionamento. Un ordine tuttora ignorato dallo stesso Governo che sta pensando addirittura...ad un piano di sviluppo!

Non sono state certo queste le basi sulle quali sono nati il Pastine e Ciampino: un Aeroscalo ed una Città Giardino, il massimo di compatibilità che si potesse immaginare. Oggi il Pastine non è un aeroscalo e Ciampino non è una Città Giardino.

PER SAPERNE DI PIÙ SU MORIS:

Giuseppe PESCE,

Maurizio Mario Moris -Padre dell'Aeronautica Italiana, Roma 1994

Luigi Zuzzi,

"L'aeroscalo e la Città Giardino", in *Tra Alba Longa e Roma Studi sul Territorio di Ciampino*, Ciampino 2008