

Settantaquattro anni fa, il 7 agosto 1941 tutta Italia si fermò, paralizzata, ammutolita, addolorata per lo schianto di un aereo avvenuto vicino a Pisa, incidente nel quale aveva perso la vita, a soli ventitré anni, Bruno Mussolini, il figlio del Duce che, seppur giovanissimo, era amato da tutto il popolo, per il suo eroismo, ma soprattutto per la sua purezza d'animo e semplicità.



Il corteo che attraversando Pisa portò la salma di Bruno verso la stazione, fu accompagnato da tutta la cittadinanza che offriva fiori e li gettava a pioggia dai balconi ricoprendo in breve di un manto odoroso il carro funebre. Il triste convoglio partì per raggiungere la Romagna, destinazione finale e, durante il percorso della ferrovia fu accompagnato da moltitudini di uomini, donne e bambini che incuranti della canicola estiva, restavano fissi, allineati lungo i binari, con gli occhi pieni di lacrime onorando il passaggio di Bruno, in silenzio e col braccio teso nel saluto romano.

Giunti a Forlì, il feretro fu caricato su un autocarro scoperto dell'aeronautica e si addentrò nel cuore delle colline per raggiungere Predappio. Accalcata lungo i bordi delle strade polverose, la popolazione accorse per porgere l'ultimo saluto, in una immensa manifestazione di affetto, i contadini abbandonarono il lavoro dei campi, i bambini si inginocchiavano facendo il segno della croce e le donne piangendo agitavano bianchi fazzoletti per salutare l'ultimo ritorno dell'eroe dal volto umano.

Bruno era il terzogenito di Benito Mussolini, il padre lo aveva chiamato così in onore a Giordano Bruno "martire del libero pensiero", egli fu l'incarnazione dell'eroe fascista, una miscela tra veemenza giovanile e saggezza: spericolato amante della velocità e del volo, pilota di aerei a soli 17 anni. Morì proprio mentre collaudava il nuovo quadrimotore Piaggio 108 che cadde a causa di un'avaria.

Insieme a lui persero la vita due membri dell'equipaggio: il tenente pilota Francesco Vitalini Sacconi e il maresciallo motorista Angelo Trezzini, mentre altri restarono feriti.

Questa la motivazione della Medaglia d'Oro al Valore Aeronautico conferita alla memoria di Bruno Mussolini:

"Aviatore di tre guerre, già volontario in Africa ed in Spagna, trasvolatore dei deserti e di oceani, più volte consacrato all'eroismo nella breve parentesi di una giovinezza audace, materata di fede e di amore, di passione e di battaglie. È caduto al posto di combattimento con negli occhi la gioia dell'ardire, mentre effettuava un volo di prova su di un nuovo apparecchio da bombardamento a grande raggio; una delle più recenti conquiste per le nuove battaglie e per le nuove vittorie, come sanno dare solo i pionieri e gli eroi. Volendo dar maggiori glorie all'ala della Patria, le ha dato la vita".

E, sia chiaro, gli storici di regime non gli regalarono nulla egli fu veramente all'altezza del suo mito e della sua leggenda, ma come piace fare a me vorrei tracciarne un ritratto, nei limiti del possibile, privato e personale più che pubblico: le sue imprese, i suoi successi sono noti a tutti, ma il suo

carattere mite, schivo e forte a un tempo, il coraggio, la determinazione, la sua abnegazione, il totale rifiuto ai privilegi e l'immensa capacità di amare una donna sono visibili solo agli occhi di chi cerca di conoscere il Bruno uomo, marito, padre, oltre che eroe.

I suoi avieri il giorno dell'incidente piansero per lui come per un fratello, non come per il comandante con tanto di cognome. Raccontò la signora Guerrazzi, giunta fra i primi sul posto, che il tenente Musti, ferito alla testa, continuava a gridare:

“Non pensate a me, lasciatemi stare, pensate a Bruno. Se Bruno muore, voglio morire anch'io”

e così gli altri disperati più per quello che temevano potesse essere accaduto che per ciò che era successo a loro.

Bruno era nato a Milano il 22 aprile 1918, fin dai suoi primi anni di vita il bambino parve segnato da un destino malevolo, aveva infatti circa un anno quando la madre, donna Rachele, si ammalò gravemente a causa dell'epidemia di spagnola che fra il 1918 e il '20 uccise milioni di persone nel mondo, siccome lo stava ancora allattando, gli trasmise il virus e il piccolo rischiò di morire colpito da difterite e broncopolmonite. Curato con amore, più che con medicinali, si salvò quasi per miracolo e crebbe sotto l'occhio accorto della madre che lo accudì a modo suo, secondo le tradizioni contadine, con cibi genuini coltivati da lei stessa, latte vaccino e carne bovina, provenienti dal suo personale allevamento di villa Carpena, un casale nella campagna romagnola acquistato dalla donna coi proventi dell'attività giornalistica del marito.

Il bambino si fortificò, vivace e intelligente frequentava da esterno il collegio delle Vacche di Forlì insieme al fratello maggiore Vittorio. Dopo la nascita di Romano e dell'ultimogenita Anna Maria, donna Rachele lasciò la sua tenuta nelle mani fidate di un agronomo che l'aveva aiutata a far fiorire l'azienda per tornarvi definitivamente solo dopo la guerra e, finalmente, nel 1929, raggiunse il marito, oramai primo ministro, a Roma dove si stabilì con tutta la famiglia a Villa Torlonia.

Bruno allora undicenne, era un bambino con il viso magro e affilato, lo sguardo sempre assorto tanto da sembrare un po' triste e aveva conservato un fisico asciutto e agile. Esercitava con naturalezza molte attività fisiche nel parco della villa, amava correre in motocicletta, spregiudicato, imprudente non ascoltava nessuno, la velocità era il suo pallino, animato da grande spirito agonistico a soli tredici anni partecipò in sella alla sua moto al primo Circuito Littoria, classificandosi terzo e raggiungendo punte di oltre 130 km/h. Praticava tutti gli sport dallo sci alla boxe, dal tennis al nuoto, ma il suo sguardo era rivolto sempre al cielo, rimasto affascinato dal suo primo viaggio in aereo, aveva deciso quale sarebbe stata la sua scelta di vita, voleva pilotare aeroplani. Ancora una volta il destino inesorabile lo chiamava ed egli gli andò incontro, determinato, senza mai un ripensamento.

Negli anni dell'adolescenza Bruno dette prova di grande intelligenza ma, a volte, anche di scarsa disciplina nello studio, frequentava il liceo Tasso a Roma, quando il Duce ricevette rapporti poco lusinghieri circa l'impegno del figlio verso il latino e l'inglese in particolare e soprattutto per il comportamento che teneva durante le lezioni “irrequieto, scomposto e svogliato”, ma non appena il padre, con un severo giro di vite, dette disposizione ai professori affinché i figli non ricevessero favori legati al loro cognome e venissero trattati con maggior rigore e severità, Bruno dimostrò anche di saper cambiare con un minimo sforzo le carte in tavola e ottenere benevoli giudizi con brillanti prestazioni nel volgere di un trimestre.

Il tempo passava e l'Italia degli anni trenta viveva un periodo di serenità e benessere. Mussolini aveva raggiunto livelli di consenso altissimi, la popolazione gli riconosceva la crescita del Paese. La grande depressione del '29 era stata affrontata attraverso una straordinaria campagna di opere

pubbliche, le persone lavoravano e amavano poi distrarsi con svaghi e gite. Coi treni “che viaggiavano in orario” milioni di persone si recavano in visita a città d’arte, si concedevano periodi di villeggiatura al mare, la radio trasmetteva canzonette e la sera si divertivano nei teatri con gli spettacoli della rivista.

Anche i figli di Mussolini iniziarono a frequentare la società romana, dove i giovani ascoltavano musica, andavano al cinema, in pizzeria, si incontravano in via Vittorio Veneto per prendere l’aperitivo e cercavano di conoscere e frequentare le ragazze, portando di fatto a una maggiore libertà nei costumi.

In quel periodo iniziarono per Bruno i primi amoreggiamenti, era un ragazzo affascinante che piaceva molto alle donne, fu allora che conobbe e iniziò a frequentare una giovane di due anni più grande, Gina Ruberti. Col passare del tempo gli incontri divennero più assidui e i genitori di lei, preoccupati che la loro figliola potesse diventare il passatempo del figlio del Duce, le proibirono di continuare a vederlo, oltretutto il padre, Guido Ruberti, fervente fascista, non voleva compromettere i suoi rapporti con Mussolini.

Gina era una bellissima ragazza, poco propensa alle facili relazioni aveva rifiutato parecchi corteggiatori, ma gli occhi di Bruno, il suo carattere mite e sensibile l’avevano fatta innamorare per davvero. I loro incontri erano diventati per lei molto importanti e quando anche Bruno sentì che si trattava di un sentimento nuovo, sconosciuto e travolgente, convinse i suoi genitori affinché parlassero con la famiglia di Gina. Così, soltanto dopo che i Ruberti furono rassicurati da Mussolini in persona sulle “serie intenzioni” del figlio, i due ragazzi si fidanzarono ufficialmente. Bruno aveva appena diciassette anni quando Gina e gli aerei divennero le uniche passioni della sua vita, ancora al liceo, iniziò a prendere lezioni di volo e il 28 maggio 1935 decollò per la prima volta pilotando da solo: “il pinguino aveva messo le ali”.

Nel mese di agosto partì alla volta dell’Africa per la sua prima guerra. Durante i nove mesi di permanenza in Etiopia, nonostante l’impegno in numerose missioni alle quali partecipò, l’amore verso Gina, si era fortificato. I ragazzi si scrivevano bellissime lettere, abitudine che conservarono nel tempo. L’idillio vero e proprio sbocciò l’estate successiva mentre si trovavano in vacanza a Riccione. Bruno tornato dalla guerra era cambiato, il suo aspetto era divenuto decisamente più virile, le spalle larghe, le mani grandi da uomo, nonostante i suoi diciotto anni. Gina dal canto suo non gli era da meno, snella, coi capelli neri ondulati che le sfioravano le spalle, un viso dai lineamenti delicati, era intelligente, colta, di carattere aperto, e sempre molto elegante. Una coppia, la cui compagnia veniva gradita da tutti perchè alle doti di simpatia di Gina si univa la pacata presenza di Bruno, bonario e dai modi molto alla mano.

Un ragazzo che disdegnava essere apprezzato per la famiglia di appartenenza, non voleva approfittare della sua posizione e cercava continuamente con impegno e serietà di guadagnarsi stima e rispetto. Con l’umiltà dell’ultimo dei lavoratori, senza mai montarsi la testa anche quando i successi e i riconoscimenti arrivavano, abbracciò anima e corpo la carriera di pilota e si mise a lavorare per il progresso tecnologico dell’aviazione italiana.

Il 1937 fu l’anno della sua partenza volontaria per la guerra di Spagna, ma nonostante le eroiche e pericolose imprese di Bruno, le lettere fra i due innamorati non cessarono mai di tenerli uniti, lui le confidava le sue paure, i suoi successi e Gina lo aspettava preoccupandosi per la sua salute. Soffrivano a stare separati, lei gli inviava libri, baci stampati col rossetto sulla carta da lettere e lui rispondendole con grande impeto, le propose un rapporto serio e duraturo:

“ti amo più di ogni cosa al mondo... ci pensi, Ginetta, io e te insieme, sempre, l’uno dell’altra in una casa nostra, tutta nostra... tu sei tutto, io so solo che ti amo più della mia stessa vita e ho solo il mio

amore da offrirti”

questo e altro ancora si può leggere nel loro rapporto epistolare conservato dalla figlia Marina.

Aveva solo vent'anni Bruno, ma primeggiò come una stella quando con la squadriglia dei “sorci verdi” compì l'incredibile e mirabolante trasvolata atlantica, missione che vide l'aeronautica italiana impegnata in un volo transoceanico, fino in Brasile. Furono oltre trecentomila le persone che, all'atterraggio, festeggiarono gli equipaggi in una sorta di improvvisato carnevale brasiliano, ed è facile immaginare come il bel giovane Bruno fosse ambito da un immenso pubblico femminile urlante che agognava un suo sorriso o chiedeva di trascorrere del tempo in sua compagnia. Lui, serio, schivo, non desiderava affatto fare strage di cuori, amava solo Gina e soffriva anche di queste esternazioni che, piuttosto, lo infastidivano e lo rendevano triste poiché avrebbe voluto in quella meravigliosa festa avere al fianco la donna della sua vita.

Tanto ardore, tanta sofferenza nello stare separati, li condusse raggianti all'altare il 29 ottobre 1938. Fu una fastosa cerimonia tenutasi nella chiesa di San Giuseppe sulla Nomentana a Roma, in un'atmosfera che fece commuovere anche il Duce mentre le navate risuonavano delle note dell'Ave Maria di Schubert. La celebrazione religiosa fu seguita da un bel ricevimento al Grand Hotel, ma questo fu l'unico regalo che Bruno accettò dal padre, perché subito dopo iniziò una vita indipendente, con la sua donna accanto a cominciare dall'acquisto del loro appartamento, effettuato con un mutuo che finì di pagare la figlia molti anni dopo.

Maturo, responsabile, motivato e capace Bruno iniziò a progettare e a impegnarsi per la realizzazione della LATI, Linee Aeree Transcontinentali Italiane, che coprivano la tratta Italia-Brasile. Il lavoro compiuto fu immane la linea prevedeva il volo transoceanico Roma-Rio de Janeiro con varie tappe bene individuate in Europa e su isole atlantiche per garantire sicurezza e affidabilità. L'inaugurazione avvenne il 15 dicembre 1939, Bruno dopo essere stato un valoroso combattente era stato all'altezza dell'impegno preso anche da civile e dieci velivoli erano pronti per gestire la linea, ma la possibilità di riconoscere pienamente all'Italia il ruolo di avvicinamento fra i popoli svanì entro breve tempo, in Europa era iniziata la guerra.

Nel 1940, esattamente il 6 marzo nacque Marina la figlia di Bruno e Gina, il padre poté godersi assai poco le gioie familiari perché entro pochi mesi, partì per il fronte, era la sua terza partecipazione ad azioni belligeranti, l'Italia era entrata in guerra e lui era uno dei migliori comandanti di squadriglia che l'aviazione avesse.

Fino al giorno della sua morte vide la figlia solo in qualche rara occasione e ne sentiva forte la mancanza. Amava stare con la truppa e per questo scriveva alla moglie: “Se è possibile telefonerò, ma sai che a me non piace dover dire il mio cognome per poter telefonare... Marina che fa? A quest'ora deve essere già golosissima di patate, cotolette e cavoli in insalata se è vero che buon



sangue non mente.”

Nei suoi ultimi mesi di vita Bruno cercò di far capire al padre le sue preoccupazioni circa i mezzi

aerei di cui erano dotati, segnalava la necessità di velivoli più potenti, ma è evidente che qualsiasi sforzo bellico dell'Italia era inferiore a quello degli anglosassoni. Mentre la Piaggio produsse ventiquattro P 108, uno dei quali fu fatale a Bruno che cercava di collaudarlo, l'industria americana produceva trentamila bombardieri "Liberator". Nonostante la netta inferiorità di mezzi i nostri piloti, a cominciare da Bruno stesso, si dimostrarono coraggiosi, furono protagonisti in ogni occasione di imprese eroiche dando sempre filo da torcere al nemico.

La prematura scomparsa del figlio, squarciò il cuore del Duce che da quel giorno non fu mai più lo stesso uomo, iniziò a dimagrire e fu allora che cominciarono i suoi problemi di stomaco, chi lo conobbe colse un'ombra nel suo sguardo quale profondo segno di incancellabile dolore. Negli attimi immediatamente successivi la disgrazia cercò conforto nella stesura di un libro che aveva lo scopo di esorcizzare la sua tremenda angoscia. "Parlo con Bruno", scritto in soli due mesi, vendette subito 140.000 copie e gli introiti furono interamente devoluti a favore dell'Associazione orfani degli aviatori caduti in guerra.

Non solo Mussolini risentì della scomparsa di Bruno, la persona che peggio ne affrontò la perdita fu Gina. La moglie fedele e innamorata senza il suo uomo, da quel giorno cadde in una profonda depressione, aveva perso la voglia di vivere e non mancò mai di dichiararlo non appena ne avesse occasione. Si fece forza soltanto per la piccola Marina in cui tutti riconoscevano il ritratto del padre:

"ha i tuoi lineamenti è la prosecuzione della tua vita. Ha i tuoi occhi, i tuoi capelli, il tuo sangue. Forse anche il tuo temperamento. Guardandola, guardo ancora te." (Mussolini - "Parlo con Bruno")

Marina e Gina si trasferirono a Villa Torlonia, la nuora rimase accanto al suocero, tanto dolce e fragile seppe dimostrare intelligenza e forza, fedele al ricordo del marito e alla sua famiglia fino all'epilogo che tutti conosciamo.

La notte tra il 25 e il 26 aprile del 1945 fu l'ultima della famiglia a vedere vivo Mussolini e a ricevere le sue confidenze e lui, prima di andarsene come ultimo gesto d'amore, le trovò un rifugio presso la casa di una sua fedele amica.

Non racconterò dei problemi vissuti da Gina e dalla sua bambina subito dopo la guerra, dei sacrifici, della fame, dei maltrattamenti subiti dai partigiani dalle cui angherie, per fortuna, la sottrasse il colonnello Sardagna (referente di Cadorna a Como) che trovò a lei e ai suoi genitori una sistemazione sicura.

Gina sopravvisse con grande sacrificio al suo amato Bruno fino alla sera del 3 maggio 1946 quando accettò, senza nessuna voglia, di fare un giro in barca con un' amica e il suo il fidanzato, in compagnia di due ufficiali inglesi. Colti da una tempesta sul lago di Como, in circostanze misteriose, il motoscafo iniziò a imbarcare acqua, non resistette alle onde e Gina affogò.



I dubbi sull'incidente restano molteplici, non fu aperta nessuna indagine dalla Polizia, nemmeno gli Inglesi fecero inchieste nonostante la morte dei loro ufficiali, resta inspiegabile come mai Gina stanca e non in buone condizioni di salute cedette alle insistenze dell'amica e perchè nessuno era accorso alle grida dei naufraghi per prestare aiuto.

Gina aveva scritto: "...Solo se potrò andare da lui avrò pace..."

Il tragico destino di Bruno e della sua famiglia era arrivato a conclusione, la moglie adorata riposa ora nella cripta Mussolini a Predappio: l'eroe e la sua Ginetta, insieme per sempre, uniti nella morte come non hanno potuto essere in vita.

Se hai letto fino in fondo hai dimostrato interesse per questo contenuto.

Per piacere esprimi una tua reazione cliccando su una delle emoticon

Grazie!

