

Umbria Contemporanea

rivista semestrale dell'Istituto per la Storia dell'Umbria Contemporanea
nuova serie



isUC

3/2025

Umbria Contemporanea

ISSN 2240-3337

rivista semestrale dell'Istituto per la Storia dell'Umbria Contemporanea
nuova serie



isUC

3/2025

Umbria Contemporanea - nuova serie

ISSN 2240-3337

rivista semestrale dell'Istituto per la Storia Contemporanea dell'Umbria

piazza IV Novembre, 23 - 06123 Perugia

tel. 075 576 3020

<https://isuc.alumbria.it> - isuc@arubapec.it

umbriacontemporanea@alumbria.it

Registrazione Tribunale di Perugia n. 2/2023

Direttore

Alberto Stramaccioni

Comitato Editoriale

Alberto Stramaccioni, Costanza Bondi, Jacopo Aldighiero Caucci Von Saucken,
Alba Cavicchi, Massimiliano Presciutti

Comitato Scientifico

Alessandro Campi (Università di Perugia), Salvatore Cingari (Università per Stranieri di Perugia), Emanuela Costantini (Università di Perugia), Valerio De Cesaris (Università per Stranieri di Perugia), Loreto Di Nucci (Università di Perugia), Gian Biagio Furiozzi (Università di Perugia), Erminia Irace (Università di Perugia), Luca La Rovere (Università di Perugia), Claudia Mantovani (Università di Perugia), Paolo Montesperelli (Università di Roma "La Sapienza"), Cristina Papa (Università di Perugia), Giancarlo Pellegrini (Università di Perugia), Armando Pitassio (Università di Perugia), Andrea Possieri (Università di Perugia), Ruggero Ranieri (University of Sussex), Paolo Raspadori (Università di Perugia), Filippo Sbrana (Università per Stranieri di Perugia), Luciano Tosi (Università di Perugia), Mario Tosti (Università di Perugia), Ferdinando Treggiari (Università di Perugia), Filippo Maria Troiani (Università di Perugia), Manuel Vaquero Piñeiro (Università di Perugia), Mauro Volpi (Università di Perugia)

Segreteria di Redazione

Gianni Bovini, Andrea Gobbini

Direttore responsabile

Pierpaolo Burattini

Finito di stampare nel mese di maggio 2025
da Xerox - Assemblea Legislativa della Regione Umbria

© ISUC \ Umbria Contemporanea

n. 3/2025

Tutti i diritti riservati

L'utilizzo, anche parziale, è consentito a condizione che venga citata la fonte

INDICE

Presentazione 9

RICERCHE

L'ordine pubblico a Perugia durante i moti del 1831 13
Andrea Gobbini

I volontari cattolici irlandesi a Spoleto 30
Filippo Maria Troiani

L'impegno massonico a Perugia tra il 1859 e il 1860 47
Michele Chierico

Il processo Pecci e il risorgimento perugino 70
Gianluca Gerli

Vittorio Ravizza (1874-1947).
Il conte "rosso" dal socialismo al fascismo 88
Luca Montecchi

Il funerale del massone Savini a Terni nel 1881 118
Marcello Marcellini

Il caso umbro nella storia della Repubblica Sociale Italiana 136
Tommaso Rossi

La Camera del Lavoro e Marsciano nel secondo 900 155
Lorenzo Francisci

Gli studenti, il fascismo, la Resistenza e la democrazia 172
Alvaro Tacchini

DOCUMENTI PER LA STORIA

Vittorio Cecati (1920-1981). Un socialista unitario 191
Antonio Rocchini

Un socialista autonomista. Intervista ad Aldo Potenza 204
Tiziano Bertini

L'ISTITUTO

Fiorella Bartoccini (1923-2009), l'ISUC e la storia del Risorgimento 219
Alberto Stramaccioni

L'attività dell'ISUC. Luglio 2024 - maggio 2025 241
Comitato Tecnico Scientifico

Le pubblicazioni 248

Organi istituzionali 252

CONVEGNI

La canapa in Umbria. Ieri e oggi di una tradizione

Coltivazione e uso della canapa in Umbria 257
Glenda Giampaoli

Dalla ferrovia all'aerospazio: la storia della meccanica a Foligno

La storia dell'industria a Foligno 283
Roberto Segatori

L'ultimo degli u-boot e l'Angelo di Istanbul

Roncalli, Von Papen e gli ebrei 293
Vincenzo Pergolizzi

L'ultimo degli u-boot e l'angelo di Istanbul 304
Luciana Brunelli

Le resistenze in Italia e in Umbria

Le Resistenze e la nuova generazione politica 315
Giuseppe Severini

Delitto Matteotti e crisi del regime fascista

Il culto di Matteotti nella Perugia del ventennio 325
Gian Biagio Furiozzi

Delitto Matteotti e crisi del regime fascista 331
Valdo Spini

La SAI Ambrosini. Uomini e azienda

LA SAI Ambrosini e l'industria aeronautica del lago Trasimeno 345
Ruggero Ranieri

La SAI Ambrosini: dalle speranze alla chiusura 364
Massimo Gagliano

Come si riqualifica l'area ex SAI 378
Claudio Bellaveglia

SEGNALAZIONI BIBLIOGRAFICHE

Volumi e contributi in riviste 391

Presentazione

Anche in questo terzo numero della sua rivista l'Istituto pubblica relazioni ai convegni, documenti per la storia politica, economica e sociale dell'Umbria contemporanea e ricerche inedite. Nove di queste ultime aprono il fascicolo nell'omonima rubrica affrontando diversi aspetti del Risorgimento nella regione: i provvedimenti per l'ordine pubblico a Perugia adottati nel 1831 dal Comitato Provvisorio di Governo (ad opera di Andrea Gobbin); il coinvolgimento di circa 1.300 volontari cattolici irlandesi nella battaglia di Spoleto, nel settembre 1860, in difesa del potere temporale della Chiesa (Filippo Maria Troiani); l'impegno massonico, tra il 1859 e il 1860, per la liberazione dallo Stato Pontificio di Perugia e dell'Umbria (Michele Chierico); l'archiviazione, nel 1862, del fascicolo processuale contro Gioacchino Pecci dopo la denuncia di tre preti sospesi *a divinis* (Gianluca Gerli). Inoltre, la biografia di Vittorio Ravizza (1874-1947), il primo sindaco socialista di Orvieto – e dell'Umbria – che poi aderisce al fascismo (Luca Montecchi); il tentativo, nel 1881, di alcuni massoni ternani di impedire il funerale religioso del confratello Giuseppe Marfori Savini (Marcello Marcellini); aspetti militari della Repubblica Sociale Italiana in Umbria (Tommaso Rossi); la storia della Camera del Lavoro di Marsciano nel secondo dopoguerra (Lorenzo Francisci); l'analisi delle indagini svolte nel 2018 e nel 2025 sulle opinioni degli studenti sul fascismo e sulle sue risorgenze contemporanee.

Nella sezione *Documenti per storia* si propone una biografia di Vittorio Cecati (1920-1981), un socialista unitario e riformatore, seguita da un'intervista ad Aldo Potenza, un socialista autonomista che ha ricoperto importanti incarichi amministrativi.

La sezione *L'Istituto* si apre con la biografia scientifica di Fiorella Bartoccini, docente di Storia del Risorgimento e presidente dell'ISUC

dal 1977 al 1983. Segue l'elenco delle iniziative svolte tra il luglio 2024 e il maggio 2025, segnalando i 6 convegni organizzati, i patrocinii concessi e le ricerche finanziate.

Nella sezione *Convegni* si riportano dieci relazioni pervenute: quella di Glenda Giampaoli sulla canapa in Umbria; di Roberto Segatori sulla storia dell'industria a Foligno; di Vincenzo Pergolizzi e Luciana Brunelli sull'attività del delegato apostolico ad Ankara Angelo Roncalli in difesa degli ebrei; di Giuseppe Severini sulla percezione della Resistenza tra le nuove generazioni politiche; di Gian Biagio Furiozzi e Valdo Spini sulla figura di Giacomo Matteotti e le conseguenze del suo omicidio sul regime fascista; di Ruggero Ranieri, Massimo Gagliano e Claudio Bellaveglia sulla storia della SAI Ambrosini e dell'industria aeronautica del lago Trasimeno.

La rivista si chiude con le segnalazioni bibliografiche di volumi e saggi in riviste sulla storia politica, istituzionale, economica e sociale dell'Umbria in età contemporanea.

Il Direttore

CONVEGNI

La SAI Ambrosini. Uomini e azienda

Il convegno, organizzato in collaborazione con il Comune di Passignano sul Trasimeno e l'associazione Eticamente, si è tenuto il 1° ottobre 2024 presso la Sala Consiliare Comunale.

Dopo i saluti di Sandro Pasquali (Sindaco di Passignano sul Trasimeno) e di Alberto Stramaccioni (Presidente ISUC), Vincenzo Silvestrelli (Eticamente) ha coordinato gli interventi di: Ruggero Ranieri (Fondazione Ranieri di Sorbello), La SAI e Ambrosini e l'industria bellica in Umbria e in Italia; Massimo Gagliano (scrittore), La SAI e Passignano sul Trasimeno tra storia e memoria; quindi le testimonianze di Lamberto Minchiatti, L'innovazione in SAI; Claudio Bellaveglia, La gestione della crisi; Giulietto Bigarini, Il sindacato in SAI.

LA SAI Ambrosini e l'industria aeronautica del lago Trasimeno

RUGGERO RANIERI *Fondazione Ranieri di Sorbello*

La SAI, nata nel 1922 come azienda di addestramento piloti e di riparazione di idrovolanti, si sviluppò fino a diventare, sotto la guida dell'ing. Angelo Ambrosini, negli anni 1930, una produttrice di prototipi in legno per turismo, scuola e ricognizione, per poi fare l'ulteriore salto, nella Seconda guerra mondiale, specializzandosi nella produzione di caccia per l'aviazione italiana.

Nella prima parte di questo contributo ne tratterò brevemente le origini, partendo dalle prime esperienze aeree sviluppatesi sulle rive del lago Trasimeno fin dagli anni della Prima guerra mondiale. Nella seconda parte focalizzerò brevemente l'attenzione sugli anni trenta e sulla figura di Angelo Ambrosini. È opportuno precisare che siamo di fronte a una carenza notevole di fonti archivistiche: manca infatti un archivio aziendale e quello che è noto è stato possibile ricostruirlo da fonti e testimonianze indirette¹. La stessa considerazione vale anche per l'analisi della produzione SAI durante la Seconda guerra mondiale, cui è dedicata la sezione successiva, per cui sono stati molto utili, però, gli studi sulla produzione

¹ Gregory Alegi, Paolo Varriale, *Ali sul Trasimeno. La SAI e la Scuola Caccia di Castiglion del Lago*, Editrice Le Balze, Montepulciano 2001; Claudio Bellaveglia, *Aeronautica sul Trasimeno. Storia della "SAI Ambrosini"*, Murena Editrice, Perugia 2015; Massimo Gagliano, *Fantasmì sul lago. Aerei segreti, spie, miseri e progetti visionari sulle sponde del lago Trasimeno*, Futura Libri, Perugia 2021; Renato Covino, Giampaolo Gallo, *Ipotesi e materiali per una storia dell'industria nella provincia di Perugia dal primo dopoguerra alla ricostruzione*, in Giacomina Nenci (a cura di), *Politica e società in Italia dal fascismo alla Resistenza. Problemi di storia nazionale e storia umbra*, Il Mulino, Bologna 1978, pp. 243-252; Giampaolo Gallo, *Tipologia dell'industria ed esperienze d'impresa in una regione agricola*, in Renato Covino, Giampaolo Gallo, *Le regioni dall'Unità ad oggi: L'Umbria*, Einaudi, Torino 1989, pp. 438-439.

bellica aeronautica italiana, sorretti dalla documentazione ministeriale². È interessante anche sottolineare come la vicenda degli stabilimenti SAI di Passignano sia da inquadrare in una notevole espansione di tutta la produzione bellica in Umbria, che contò, fra l'altro, un'altra importante azienda aeronautica, l'AUSA (Aeronautica Umbra S. A.) di Foligno³.

Nella sezione finale, infine, tratterò brevemente la vicenda dello smantellamento della SAI di Passignano a partire dall'occupazione tedesca nel settembre 1943; per poi accennare, molto brevemente, alle vicende successive.

Quando parliamo di aviazione, parliamo anche di una dimensione simbolica, che accompagna la storia italiana per alcuni decenni. Quanto è avvenuto intorno al Trasimeno è parte integrante di questo processo. Si parte dai primi voli pionieristici alla fine della Bell'Epoca, su rudimentali idrovolanti, guidati da piloti coraggiosi e provetti: per esempio Anselmo Cesaroni, intorno a cui ruotavano altri maggiori perugini, nobili, borghesi, imprenditori, politici, con qualche prima figura femminile, come Vittoria Danzetta⁴. Romeo Gallenga, politico e propagandista

² Fortunato Minniti, *Aspetti territoriali e politici del controllo sulla produzione bellica in Italia (1936-1942)*, in "Clio", 1979, 1, pp. 79-126; Id., *La politica industriale del Ministero dell'Aeronautica. Mercato, pianificazione, sviluppo*, parte prima, in "Storia contemporanea", XII (1981), 1, pp. 5-55; Id., *La politica industriale del Ministero dell'Aeronautica. Mercato, pianificazione, sviluppo*, parte seconda, in "Storia contemporanea", XII (1981), 2, pp. 271-312; Id., *La realtà di un mito: l'industria aeronautica durante il fascismo*, in Paolo Ferrari (a cura di), *L'aeronautica italiana. Una storia del Novecento*, Franco Angeli, Milano 2004, pp. 43-67; Andrea Curami, *Piani e progetti dell'aeronautica italiana 1939-1943*, in "Italia contemporanea", giugno 1992, 187, pp. 243-261. Vedi anche l'importante raccolta di saggi curata da Vera Zamagni: Ead. (a cura di), *Come perdere la guerra e vincere la pace. L'economia italiana tra guerra e dopoguerra 1938-1947*, Il Mulino, Bologna 1997.

³ Ruggero Ranieri, Diego Brillini, *La mobilitazione industriale e operaia*, in Luciana Brunelli, Andrea Capaccioni, Mario Squadroni (a cura di), *Le guerre del fascismo e l'Umbria 1935-1943*, Atti del seminario di studio (Perugia, 10 novembre 2022), Deputazione di Storia Patria per l'Umbria, Perugia 2023, pp. 17-35. Vedi anche Paolo Raspadori, *La mobilitazione industriale in Umbria durante il secondo conflitto mondiale. Spunti per una ricerca*, in "Proposte e ricerche", XXXII (2009), 62, pp. 53-75.

⁴ Vedi Luciano Giacché (a cura di), *Ferdinando Cesaroni. La strategia del ragno: vicende e opere in Umbria*, Soprintendenza Archivistica e Bibliografica dell'Umbria e delle Marche, Regione Umbria, Comune di Perugia, Perugia 2015, pp. 207-214. Sulla figura di Anselmo Cesaroni vedi anche Luciana Ranieri Honorati, *Gli umbri nella storia del volo*, Perugia 1984, pp. 492-511.

molto influente, fu coinvolto in tutte le vicende dell'aviazione umbra fino alla sua morte nel 1938: terminò, infatti, come presidente dell'AUSA di Foligno⁵. Lo spirito che animava questi circoli era nazionalista e irredentista. Dopo una breve pausa postbellica l'aviazione divenne il veicolo di una grande affermazione dell'Italia nel mondo, fatta di ardimento, di primati e di tecnologia e fu non piccola parte dell'ideologia fascista e mussoliniana. La storia che raccontiamo va, quindi, compresa in questo contesto: Mussolini e il regime fascista si ammantarono del mito dell'aviazione italiana, fino a illudersi, tragicamente, sul suo reale valore bellico⁶.

Dalla SIAMIC alla SAI

A partire dal 1913 a San Feliciano sul Trasimeno il Ministero della Guerra decise di aprire una stazione e una scuola di pilotaggio di idrovolanti. Alla fine del 1913 il Battaglione specialisti del Genio a cui faceva capo l'Aeronautica dell'Esercito, avviò la costruzione del primo hangar⁷. Durante il 1914 si ha notizia di alcuni voli condotti da Anselmo Cesaroni, allora pilota dell'Esercito. Siamo al termine della Bell'Epoca:

⁵ Giuseppe Sircana, *Gallenga Stuart Romeo Adriano* in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 51, Istituto della Enciclopedia Treccani, Roma 1998 (anche in: [https://www.treccani.it/enciclopedia/gallenga-stuart-romeo-adriano_\(Dizionario-Biografico\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/gallenga-stuart-romeo-adriano_(Dizionario-Biografico)/); 26 marzo 2025).

⁶ Si possono ricordare la squadriglia composta da 60 idrovolanti che nel 1928 effettuò la crociera del Mediterraneo occidentale in sei tappe; nel 1933, la trasvolata dell'Atlantico di Italo Balbo che atterrò a Chicago, nonché i molti record dei piloti italiani di velocità, di altezza, di durata del volo. Luciano Segreto, *L'industria della guerra*, in Walter Barberis (a cura di), *Storia d'Italia*, Annali XVIII: *Guerra e Pace*, Einaudi, Torino 2002, pp. 679-682; Marco Di Giovanni, *L'aviazione e i miti del fascismo*, in Ferrari (a cura di), *L'aeronautica italiana* cit., pp. 203-228.

⁷ Sulla prima organizzazione dell'Aeronautica vedi Andrea Curami, *La nascita dell'industria aeronautica*, in Ferrari (a cura di), *L'aeronautica italiana* cit., pp. 13-42: 23; Alessandro Fraschetti, *La prima organizzazione dell'aeronautica militare in Italia dal 1884 al 1925*, Stato Maggiore Aeronautica, Ufficio Storico, Roma 1956, p. 143. Sull'avvio della scuola di San Feliciano, vedi Alegi, Varriale, *Ali sul Trasimeno* cit., pp. 19-20; vedi anche Mariano Ranisi, *L'aeroporto italiano. Dalle origini al secondo conflitto mondiale*, Stato Maggiore Aeronautica, Ufficio Storico, Roma 1998, vol. I, p. 33, che indica come inizialmente la Scuola venisse trasferita a San Feliciano da Venezia e come, nel corso del conflitto, le sue attività si spostarono a Passignano.

voli audaci, grandi annunci propagandistici, grandi ricevimenti⁸. Quando scoppiò la guerra, tuttavia, gli idrovolanti, furono trasferiti a Desenzano del Garda per tornare solo più tardi, nel 1917, a Passignano, dove iniziò a funzionare il primo nucleo di una scuola di idrovolanti⁹. Si cominciò a lavorarci nel tardo 1916 e nel gennaio 1917 la scuola, che dipendeva dal Gruppo Scuole e Idrovolanti, aveva 35 allievi presenti. Nei mesi successivi questa attività continuò: su terreni demaniali, furono costruiti altri hangar, dormitori, una mensa; i corsi erano diretti a militari di ogni grado e arma che potevano conseguire a Passignano, dopo un determinato numero di ore di volo, il brevetto di pilota. L'iniziativa fu molto sponsorizzata da Romeo Gallenga, che, in quanto politico e uomo di governo, disponeva di buoni contatti a Roma. I piloti formati durante i vari corsi furono più di 500, poi assegnati a varie squadriglie dell'Esercito e della Marina¹⁰. La scuola fu chiusa alla fine del conflitto, quando si smobilitarono i reparti di aviazione, nonostante le installazioni permanenti realizzate a Passignano e nonostante gli appelli di Gallenga. Intanto si era affacciata la SIAMIC come ditta produttrice meccanica, di produzione e riparazione di idrovolanti¹¹.

Tra le iniziative immediatamente legate alla Prima guerra mondiale va ricordato anche l'Aeroporto di Castiglione del Lago, un primo embrione del quale venne aperto dall'Esercito nel settembre 1918, per poi venire, però, rapidamente chiuso¹². Il progetto fu poi ripreso nel 1924, voluto dal Commissariato dell'Aeronautica, che si era costituito nel 1923, sotto la

⁸ Ranieri Honorati, *Gli umbri nella storia del volo* cit., pp. 512 e sgg.

⁹ La 1^a squadriglia Idrovolanti si formò a Desenzano sul Garda il 13 luglio 1915. A Desenzano si era trasferito già il 26 aprile il personale e gli idrovolanti di San Feliciano con Anselmo Cesaroni tenente, unico ufficiale. La squadriglia successivamente si ampliò. Nell'ottobre 1917 troviamo Cesaroni, capitano, al comando della 267^a squadriglia di idrovolanti con base a Porto Maurizio (Imperia). Cesaroni fu anche comandante della Scuola di Idrovolanti di Passignano. Nel maggio 1918 prese il comando della 257^a squadriglia di idrovolanti con base a Valona e raggio d'azione contro Durazzo. Nei mesi di combattimento successivi Cesaroni si guadagnò una Medaglia di Bronzo al Valor Militare. Roberto Gentili, Paolo Varriale, *I reparti dell'aviazione italiana nella Grande Guerra*, Aeronautica Militare, Ufficio Storico, Roma 1999, pp. 384-387, 413-414, 457; cfr. anche Alegi, Varriale, *Ali sul Trasimeno* cit., pp. 23-26.

¹⁰ Ivi, pp. 21-22.

¹¹ Ivi, pp. 29-30.

¹² Ranieri Honorati, *Gli umbri nella storia del volo* cit., pp. 977-981. L'Aeroporto fu intitolato a Leopoldo Eleuteri, capitano aviatore pluridecorato. Ivi, pp. 554-556.

diretta titolarità di Mussolini, e che si trasformò poi, nel 1925, in Ministero, accorpando le componenti aeree già dell'Esercito e della Marina. È da sottolineare come il Ministero fosse guidato a lungo da Italo Balbo, prima come sottosegretario dal 1926 al 1929 e poi, fino al novembre 1933, come ministro¹³. L'Aeroporto di Castiglione del Lago fu concepito già nel 1924 e aperto solo nel novembre del 1931 dopo un lungo periodo di gestazione. Fu destinato a una Scuola Caccia. Al suo interno venne predisposta una zona collaudo per gli aerei della SAI che vi venivano trasportati da Passignano con un'apposita chiatta. Passignano, infatti, e questo fu uno dei suoi maggiori svantaggi, non disponeva di un campo di volo¹⁴.

La terza esperienza che anticipa e in qualche modo prepara l'attività della SAI fu quella della SIAMIC Società Industrie Aeronautiche e Meccaniche Italia Centrale di Perugia, che a sua volta era emanazione della Società Anonima Autogarage, una società di servizi creata il 2 aprile 1907, i cui sottoscrittori erano soprattutto perugini ed era volta all'acquisto e alla vendita di automobili, motocicli, biciclette con relativi accessori, ma anche ad attivare linee di servizio automobilistico e fabbricare carrozzerie e gomme per mezzi di locomozione. La Autogarage operò per alcuni anni con discreti profitti. Fra i suoi soci anche Agostino Cianelli e altri in qualche modo legati al Banco di Perugia¹⁵.

Quando venne fondata la SIAMIC, l'Autogarage vi partecipò con una quota rilevante di capitale. Presidente della nuova società fu Augusto Ajò, industriale e commerciante di seta, e fra i soci anche i Buitoni, il Banco di Perugia, Romeo Gallenga e altri. Gli impianti erano localizzati presso la stazione di Fontivegge e integrati da cantieri a San Feliciano sul lago Trasimeno. Il capitale sociale salì fino a 1 milione di lire. La principale attività fu la progettazione e la riparazione di idrovolanti e durerà oltre la fine della Grande Guerra. Si trattò quindi di una tipica azienda nata sull'onda delle forniture belliche e che nel dopoguerra si proiettò alla ricerca di

¹³ Giorgio Rochat, *Italo Balbo. Lo squadrista, l'aviatore, il gerarca*, UTET Libreria, Torino 2003 (1ª ed. 1986), pp. 111, 116-117; Id., *Italo Balbo aviatore e ministro dell'aeronautica 1926-1933*, Italo Bovolenta, Ferrara 1979, pp. 46-73.

¹⁴ Alegi, Varriale, *Ali sul Trasimeno* cit., pp. 83 e sgg.

¹⁵ Renato Covino, Stefano De Cenzo (a cura di), *Il trasporto locale tra servizio pubblico e impresa. Dalla Società anonima autogarage Perugia all'azienda perugina della mobilità Spa*, APM, Perugia 2007, pp. 25-26.

nuovi mercati non più militari¹⁶. Già nel 1919, infatti, si prospettarono costruzioni varie nel campo agricolo, delle barche, degli autoscafi, dei carri ferroviari, e soprattutto della riparazione e costruzione di idrovolanti su commessa. L'Autogarage le conferiva nel 1919 l'Officina Proiettili, un'altra società del gruppo e la società Fonderia e Forni Elettrici. Il capitale sociale crebbe ancora come di pari passo l'esposizione nei confronti delle banche, visto che le nuove iniziative si rivelarono più teoriche che reali. Si arrivò, così, al fallimento nell'agosto 1922¹⁷. A Passignano, dove la SIAMIC aveva in dotazione un'officina per le riparazioni e dove, poco dopo, iniziava l'attività una nuova scuola di pilotaggio idrovolanti, si verificò, con ogni probabilità, un trasferimento di personale e di strutture dalla SIAMIC che iniziò la sua parabola nel 1924¹⁸.

Le origini della SAI risalgono al 1922. La prima società si chiamava SIBA: costituita a Firenze, gestiva due aerodromi toscani a Firenze (Campo di Marte) e a Pisa (Coltano), e addestrava piloti su contratto militare. Nel corso del 1923 si verificarono due aumenti di capitale: il nome della Società divenne SAI (inizialmente Società Anonima Italiana, più tardi Società Aeronautica Italiana) e la sede sociale fu trasferita a Roma¹⁹. A questo punto l'attività consisteva nella gestione della neocostituita Scuola Allievi Piloti, e cioè nell'addestramento di piloti di idrovolanti, sia sergenti che ufficiali, per conto della Regia Aeronautica. L'attività della Scuola Piloti fu concentrata a Passignano e iniziò nel 1924. Presso queste scuole si otteneva il brevetto di pilota, mentre quello militare si otteneva successivamente presso le scuole militari di specialità. In sostanza il Ministero dell'Aeronautica usava la SAI e altre società simili come enti di formazione e nello stesso tempo le controllava strettamente.

¹⁶ Covino, Gallo, *Ipotesi e materiali* cit., pp. 239-240; Renato Covino, *Strategie economiche e riconversione industriale a Perugia tra Prima Guerra Mondiale e dopoguerra*, in Ruggero Ranieri, Alberto Stramaccioni, Mario Tosti (a cura di), *Perugia e la grande guerra. Atti del convegno Perugia 26-27 maggio 2016*, ISUC, Perugia; Editoriale Umbra, Foligno 2017, pp. 230, 234-235; Ranieri Honorati, *Gli umbri nella storia del volo* cit., pp. 715-729.

¹⁷ Covino, De Cenzo, *Il trasporto locale* cit., pp. 59-63; Covino, *Strategie economiche* cit., pp. 237-238.

¹⁸ Sull'esistenza a Passignano di un'officina di riparazioni della SIAMIC vedi Ranieri Honorati, *Gli umbri nella storia del volo* cit., p. 731.

¹⁹ La società italiana brevetti Antoni SIBA costituita a Firenze il 28 aprile con un capitale di 2 milioni di lire. Animatori dell'iniziativa i due fratelli Ugo e Guido Antoni e alcuni soci, fra cui Giuseppe Giunta. Alegi, Varriale, *Ali sul Trasimeno* cit., p. 57.

A Passignano furono allestiti nuovi hangar. Il 19 gennaio 1925 la SAI entrava nel gruppo presieduto da Prampolini di Reggio Emilia, la cui attività comprendeva in stabilimenti anche coloniali la produzione di olio di ricino lubrificante per motori di aviazione e la distillazione di alcool e acquavite. Acquisì anche alcuni aerei dopo l'abbandono del campo di Cortano, presso Pisa. Al contrario di altre società che gestivano scuole militari, la SAI non tentò di realizzare un proprio apparecchio da addestramento. Le officine restarono dunque adibite a lavori di revisione e riparazione della flotta idrovolante e una limitata attività di revisione apparecchi per la Regia Aeronautica. Dal settembre 1928 funzionò a Passignano un Ufficio di Sorveglianza Tecnica del Genio Aeronautico. Al censimento del 1927 lo stabilimento impiegava 310 addetti. L'attività addestrativa continuò per diversi anni: fra il 1925 e il 1930 le presenze degli allievi erano di circa 30/40 iscritti ogni anno, di cui pochi ottenevano il brevetto. All'inizio del nuovo decennio ci fu, però, una svolta: la Scuola Piloti fu trasferita a Desenzano del Garda; l'Aeronautica non rinnovò il contratto alla SAI, passandolo agli Aeroclub d'Italia, ritirando anche la flotta degli idrovolanti in forza a Passignano²⁰.

La SAI di Ambrosini

La SAI approdò nel gruppo dell'ingegnere e imprenditore milanese Angelo Ambrosini, che ne rilevò tutte le attività e gli stabilimenti. Nell'ottobre 1933 il capitale sociale fu quasi azzerato e reintegrato successivamente a 2 milioni che saliranno gradualmente fino ai 15 del 1942. Per Ambrosini si trattò di un salto di qualità in quanto dal gestire una piccola impresa di forniture meccaniche e aeronautiche si propose come titolare di una vera e propria fabbrica di aerei. Il 17 dicembre 1935, la nuova società diventava SAI Società Aeronautica Italiana - Ingegnere Angelo Ambrosini.

In aggiunta a proseguire l'attività di revisione e riparazione, e a ereditare gli altri interessi del gruppo Prampolini in campo coloniale, la

²⁰ Sulle attività della SAI cfr. *ivi*, pp. 57-60; qualche cenno in Covino, Gallo, *Ipotesi e materiali cit.*, p. 245. La cessazione definitiva della Scuola Piloti avvenne, sembra, fra il 1932 e il 1933.

SAI Ambrosini fu indirizzata alla costruzione di cellule di apparecchi²¹. Assecondava, così, le direttive ministeriali di decentrare l'industria aeronautica dal triangolo industriale a sud degli Appennini. Il decentramento venne realizzato solo in parte, ma costituì motivo di finanziamenti agevolati, così che a Passignano arrivarono agevolazioni per l'acquisto di una vasta area di terreni e commesse assicurate²².

Altro cambiamento importante il deciso orientamento verso gli aerei terrestri, mentre la SAI si era mossa storicamente nel campo degli idrovolanti. L'iniziale forza lavoro era costituita da 30/40 fra cui ingegneri e operai specializzati. Alcuni provenivano dalla ditta "Ambrosini" di Milano, altri vennero assorbiti dalla SAI Prampolini e altri ancora dalla Scuola Militare Allievi Piloti. Arrivarono da Milano, Bergamo e Brescia, ma anche dalla Toscana, numerosi dirigenti, ingegneri, tecnici e operai specializzati. La maggior parte della mano d'opera venne invece reclutata nel territorio circostante di Arezzo, Chiusi, Perugia, Foligno, preferibilmente tra coloro che avessero maturato precedenti esperienze in fabbrica o in botteghe artigianali²³.

Il gruppo Ambrosini comprendeva la SAI con stabilimenti sia a Passignano sia, in forma di reparti, a Castiglione del Lago e Arezzo, oltre a società collegate nel campo dell'aviazione; tra queste l'Aerotecnica Italiana di Roma e l'Aeronautica Sicula con sede a Milano e stabilimento a Palermo. Nell'Aeronautica Sicula, attiva dal 1916, Ambrosini aveva come partner il gruppo Caproni. Nel 1937 Ambrosini acquisiva un'altra piccola azienda di Cantù, specializzata nella realizzazione di alianti leggeri, fondata da Vittorio Bonomi, che assumeva la denominazione di Aeronautica Lombarda. Nel 1938 la SAI aveva sede legale a Roma e un capitale sociale di 7 milioni e mezzo di lire; Angelo Ambrosini ne era amministratore unico e Aldo Terenziani direttore amministrativo. La

²¹ La cellula, ovverosia la struttura aerodinamica, era una delle due componenti essenziali della costruzione di un aereo finito, insieme al motore. In questi anni era ancora prevalente in Italia l'uso del legno nella costruzione delle cellule, poi sostituito dalle leghe metalliche. Solo poche grandi aziende, come per esempio la FIAT, erano in grado di accentrare la produzione di cellule e motori. Vedi Amilcare Mantegazza, *La formazione del settore aeronautico italiano*, in "Annali di storia dell'impresa", 1986, 2, pp. 380-381.

²² Covino, Gallo, *Ipotesi e materiali* cit., p. 246, parla di contatti fra Ambrosini e Balbo alla base dello sviluppo della SAI Ambrosini.

²³ Bellaveglia, *Aeronautica sul Trasimeno* cit., pp. 65-66.

produzione di oli lubrificanti e alcol carburanti per aviazione si era allargata alle nuove sedi di Tripoli e Vittorio d'Africa²⁴.

È interessante mettere a fuoco la figura di Angelo Ambrosini, che fu industriale innovatore e sperimentatore estremamente dinamico. Nasceva come aviatore e fu tra i primissimi detentori di un brevetto di pilota d'aereo. Aveva partecipato alla campagna di Libia nel 1911 come aviatore tecnico motorista e poi alla Prima guerra mondiale. Dopo la guerra, egli si distinse a Milano nelle organizzazioni combattentistiche, come propagandista per la ripresa dell'Aeronautica italiana. Fu eletto consigliere nazionale dell'Aero Club d'Italia e vicepresidente dell'Aero Club Milano. Con la costituzione della Regia Aeronautica, nel 1923, divenne ufficiale del Genio Aeronautico per raggiungere poi il grado di tenente colonnello nella riserva. Nello stesso tempo iniziò un'attività imprenditoriale, forte del fatto di aver brevettato innovazioni per migliorare la costruzione e il volo degli apparecchi. Ben introdotto nel regime, fu vicino sia a Balbo sia a Mussolini; alcune testimonianze ne parlano come di un industriale con una passione quasi mistica: indubbiamente univa capacità d'impresa a competenza tecnica e passione per la sperimentazione e la costruzione di nuovi modelli²⁵. Si circondò di un gruppo di progettisti collaboratori di prim'ordine, anch'essi spesso visionari. Fra questi va ricordato Sergio Stefanutti, un brillante ingegnere ufficiale del Genio Aeronautico, che legò il suo nome al caccia "canard" e cioè con il motore sulla fusoliera, alle spalle del pilota: il SAI Ambrosini SS 4 che non entrò mai in produzione, a differenza del SAI Ambrosini S 7 che invece fu adottato come aereo da addestramento dopo la Seconda guerra mondiale. Altri importanti collaboratori della SAI furono l'ingegner Camillo Silva, progettista, e l'ingegner Ermenegildo Preti, pilota e progettista²⁶. Molti altri trovarono qualche ospitalità alla Ambrosini, cercando una sponda per i propri prototipi che non erano stati accettati dagli ufficiali del Genio, e che Ambrosini invece incoraggiava. Tra questi l'ingegner Luigi Stipa, pioniere incompreso dei motori a reazione, militare della Regia Aeronautica, che aveva collaborato con Caproni. Nessuno dei suoi pro-

²⁴ Cfr. Alegi, Varriale, *Ali sul Trasimeno* cit., pp. 60-69.

²⁵ Sulla figura di Angelo Ambrosini (1891-1980) vedi Bellaveglia, *Aeronautica sul Trasimeno* cit., pp. 81-84 e Alegi, Varriale, *Ali sul Trasimeno* cit., pp. 211-212.

²⁶ Gagliano, *Fantasmì sul lago* cit., pp. 113 e sgg.; Pietro Donatis, *Stefanutti Sergio*, <https://www.dizionariobiograficodeifriulani.it/stefanutti-sergio/> (26 marzo 2025).

getti, però, venne accolto. Luigi Stipa fu antifascista e dopo l'8 settembre, ritiratosi nella sua casa a Offida, presso Ascoli Piceno, diede vita, insieme a mio padre Ugucione Ranieri, a una rete di case sicure per mettere in salvo i prigionieri alleati evasi dai campi fascisti e riportarli in territorio amico²⁷.

Di Ambrosini va sottolineato infine l'attaccamento per Passignano, di cui nel 1940 fu nominato podestà e dove assunse varie iniziative per migliorare la cittadina: costruzione dell'ospedale, dell'acquedotto, del teatro e altre ancora, rimanendovi legato fino alla sua morte, nel 1980, una relazione che ricalca nel migliore dei modi il paternalismo imprenditoriale di origine lombarda²⁸. Dal 1935 lo stabilimento di Passignano è ampliato negli immobili e dotato di nuove attrezzature. La crescita dell'occupazione fu rilevante, passando dalle 405 unità del gennaio 1936 alle 974 del 1938 fino ai 1.200 addetti degli ultimi mesi del 1939.

Occorre soffermarsi brevemente sullo stato dell'aeronautica italiana prima del conflitto. La produzione era diretta, per quantitativi esigui e dei più svariati tipi, verso velivoli prevalentemente in legno e verso motori di media potenza di concezione italiana. Gli stanziamenti dell'Aeronautica Militare, l'unico mercato importante, essendo l'aviazione civile ai suoi primordi e orientata su apparecchi di fabbricazione estera, erano modesti e le aziende, oltre che a produzioni industriali in serie, si dedicarono anche alla costruzione di prototipi. La produzione italiana, in questo senso, riuscì ad affermarsi e a farsi apprezzare anche all'estero per il suo carattere di alta qualità²⁹.

²⁷ Su Luigi Stipa vedi Giorgio Evangelisti, *Luigi Stipa. Un sogno lungo una vita*, Editoriale Olimpia, Firenze 2004, che ne illustra le pionieristiche innovazioni oltre all'attività resistenziali; Alesi, Varriale, *Ali sul Trasimeno* cit., p. 66, parlano della partecipazione della SAI al concorso per lo sviluppo del bombardiere S404 di Stipa; una disanima attenta, non priva di elementi critici, delle attività di progettazione di Stipa e dei rapporti con Ambrosini, probabilmente mediati da Caproni, in Gagliano, *Fantasma sul lago* cit., pp. 49-57; sull'attività svolta da Stipa nel 1943-1945 cfr. Ruggero Ranieri, *Missioni alleate dell'A-Force: Marche e Abruzzi (Settembre '43-Luglio '44)*, in *Convegno Micro Macro Storia. Memoria storica, idrogeologica e ambientale del territorio. I discendenti di Giorgio di Prenta detti Salvadori tra le due sponde dell'Adriatico. 5 Settembre 2009*, s.l., s.d. [2011], pp. 151-171.

²⁸ Cfr. Bellaveglia, *Aeronautica sul Trasimeno* cit., pp. 68 e sgg.

²⁹ Alcuni cenni sull'aeronautica italiana prima della Grande Guerra in Ministero della Costituente, *Rapporto della Commissione economica. Presentato all'Assemblea Costituente. II Industria. I - Relazione*, vol. 1, Istituto Poligrafico dello Stato,

I primi contratti di costruzione della nuova SAI si registrano a partire dal 1935. Gli ordini più consistenti riflettevano una condizione di subappalto, come del resto normale per una piccola azienda appena inseritasi nel settore: l'aereo, infatti, con ordini più numerosi fu il biplano di addestramento Breda 25, con una tecnologia non molto diversa da quella della Prima guerra mondiale: ne furono costruiti a Passignano, fino al 1941, 378 esemplari. Vi fu poi un'attività di riparazione, revisione e sperimentazione, sempre sotto il controllo attento dei tecnici ministeriali. Molti furono i prototipi che la SAI progettò in questi anni: aerei da addestramento e da turismo, alcuni a carattere sperimentale e di piccole serie: parliamo del SAI 1 e del SAI 2, aerei da turismo, del SAI 3, poi SAI 3 Grifone, del SAI 7, un aereo per gare di velocità, e dell'I-ADDA, per crociere di lunga distanza, e altri ancora. Nessuno di questi raggiunse produzioni di ampia scala³⁰.

La SAI e la produzione di guerra

A partire dal 1935, lo Stato inizia a effettuare prime consistenti ordinazioni all'industria aeronautica. Ci sono anche mutamenti qualitativi: sono richiesti aerei con maggiori prestazioni e soprattutto aerei interamente di metallo. Si rese perciò necessario industrializzare il processo produttivo; parallelamente fioriva l'industria specializzata dell'accessorio.

Commesse veramente rilevanti furono quelle effettuate nel 1939, per un ammontare di poco inferiore a quanto destinato all'Esercito: un pacchetto di oltre 9 miliardi di lire che prevedeva consegne fino alla metà del 1941 per le cellule (il corpo degli aerei) e fino al 1942 per i motori³¹.

Roma 1947, pp. 58-59; Rochat, *Italo Balbo* cit., pp. 113-144; Andrea Curami, *La nascita dell'industria aeronautica*, in Ferrari (a cura di), *L'aeronautica italiana* cit., pp. 13-42; per una ricostruzione più dettagliata cfr. Minniti, *La realtà di un mito* cit., pp. 50-56.

³⁰ Alegi, Varriale, *Ali sul Trasimeno* cit., p. 63; un'illustrazione degli aerei prodotti dalla SAI in Gagliano, *Fantasmì sul lago* cit., pp. 15-26: alcuni di questi prototipi trovarono poi realizzazione dopo il conflitto. Una rassegna tecnica delle prime produzioni Ambrosini in Jonathan Thompson, *Italian Civil and Military Aircraft 1930-1945*, Aero Publishers, Fallbrook 1963, pp. 7-19.

³¹ Fortunato Minniti, *L'industria degli armamenti dal 1940 al 1943: i mercati, le produzioni*, in Zamagni, *Come perdere la guerra* cit., p. 64.

La produzione ebbe un primo aumento nel 1935 allorché, dai precedenti 300, arrivava a 900 aerei prodotti e poi ancora un salto dal 1939 al 1940. Raggiunse il suo picco nel 1941, con oltre 3.500 aerei (circa 300 al mese), per poi scendere nel 1942 e nel 1943. Nel complesso gli aerei prodotti riuscirono a tenere dietro agli ordinativi, almeno fino al 1942 quando la produzione non fu più sufficiente a sostenere, neppure dal punto di vista quantitativo, lo sforzo bellico.

Nel 1934 le fabbriche di cellule e di motori erano 17, altre 10 si dedicavano alla costruzione di parti di ricambio. Ci fu incremento del 50% degli stabilimenti tra il 1934 e il 1938, mentre il numero degli addetti aumentò del 300%. Gran parte della crescita avvenne mediante l'ingrandimento degli impianti esistenti³². Allo scoppio della guerra l'industria impiegava circa 70.000 operai. Durante il conflitto questo numero si accrebbe moltissimo: i gruppi più importanti si ingigantirono, e molte altre aziende si aggiunsero formando varie catene di produzione. La manodopera impiegata raggiunse quindi 140-150.000 unità³³.

Nel 1938 i 4 maggiori gruppi erano Caproni, FIAT, IRI e Breda che impiegavano i tre quarti degli addetti³⁴. Nel periodo successivo ci fu qualche riequilibrio interno fra i maggiori gruppi e l'aggiunta di altri produttori, che portò a diminuire in qualche misura il grado di concentrazione, che rimase però elevato. In particolare per le cellule le maggiori industrie erano Caproni, FIAT, Macchi, Breda, SIAI, IRI e Piaggio³⁵. L'industria rimase concentrata nel Nord-Ovest della penisola fra Varese, Milano, e Torino, nonostante un processo di decentramento iniziato fra il 1934 e il 1938, che interessò anche l'Italia Centrale e l'Umbria. Nel 1938, nelle regioni centrali erano localizzate 8 imprese aeronautiche, per un totale di 6.521 addetti. Sul totale nazionale rappresentavano il 19,5% degli stabilimenti e il 13,7% degli addetti. In Umbria oltre alla SAI vi era l'AUSA, di dimensioni paragonabili³⁶. Creata all'interno del gruppo

³² Minniti, *La politica industriale*, parte prima cit., p. 7.

³³ Ivi, p. 8.

³⁴ Ivi, p. 15.

³⁵ Per i motori le maggiori produttrici furono Caproni, FIAT, IRI-Alfa e Piaggio.

Minniti, *L'industria degli armamenti* cit., p. 65.

³⁶ Minniti, *La politica industriale*, parte prima cit., pp. 13-14; Pietro Macchione, *L'aeronautica Macchi. Dalla leggenda alla storia*, Franco Angeli, Milano 1985, pp. 218-220.

Macchi con stabilimenti a Foligno, nel 1935 si distinse nella produzione di cellule per bombardieri³⁷.

Tentando un bilancio, i limiti dell'industria non furono tanto di tipo quantitativo, quanto nella mancata razionalizzazione del settore e dei tipi prodotti, l'inadeguatezza di molti mezzi aerei e questo anche a causa della distribuzione a pioggia delle commesse, e della loro discontinuità, dovuta soprattutto alle incertezze strategiche dei comandi. A monte, indubbiamente, c'era una sempre più evidente arretratezza tecnologica, che rese l'industria sempre più dipendente da licenze tedesche.

Guardiamo ora alla produzione SAI durante il conflitto. Le cifre sull'occupazione danno un'idea del grande incremento produttivo: infatti, nel periodo di massimo sforzo, dal 1940 al 1943, l'intero gruppo Ambrosini, con i suoi numerosi stabilimenti, occupava complessivamente fra i 12 e i 13 mila dipendenti, di cui 3.200 circa appartenevano allo stabilimento di Passignano, compresi anche alcune centinaia di dipendenti dislocati nei reparti di Castiglione del Lago e Arezzo. La SAI era a questo punto una media impresa, specializzata nella produzione di cellule di aerei da caccia, che assemblava dopo aver ricevuto i rispettivi motori. Su licenza produsse oltre 400 aerei Macchi – MC 200 e MC 202 –, oltre a un certo numero di Breda BR 2; di propria produzione invece 44 aerei e cioè i SAI 107, 207 e 403³⁸.

La produzione dei Macchi assorbiva a Passignano circa 850 operai. All'inizio della guerra si valutava una capacità di circa 5 caccia al mese, più un certo numero di altri apparecchi³⁹. I caccia Macchi, di cui la SAI produsse circa il 13% delle forniture complessive, erano macchine moderne con buone qualità di volo. La loro costruzione era interamente in lega leggera e questa fu una sfida per la SAI che aveva cellule prevalentemente in legno. Inoltre, gli ordini erano sempre in lotti relativamente piccoli e questo impediva non solo alla SAI, ma a tutte le aziende italiane, di convertire i propri stabilimenti a produzione di massa. Dietro questa difficoltà vi era non solo un problema dimensionale e di capacità produttiva delle singole aziende, ma il fatto che le commesse venivano distribuite a pioggia, senza una selezione per efficienza, in modo da tenere in vita tutti i produttori, anche quelli marginali e avere, così, a

³⁷ Minniti, *La politica industriale*, parte seconda cit., pp. 310 e sgg.

³⁸ Gagliano, *Fantasma sul lago* cit., p. 27.

³⁹ Minniti, *La politica industriale*, parte prima cit., p. 9.

disposizione dei comandi militari, maggior potenziale produttivo. Ancora più a monte c'erano infatti problemi di strategia, che conduceva a oscillazioni e ripensamenti sul tipo di aerei da privilegiare nelle varie fasi del conflitto⁴⁰.

Secondo Curami, gli aerei Macchi C erano molto complessi da costruire e questo ne riduceva la produzione mensile. Che ci fossero problemi con quest'apparecchio emerge anche dall'insistita ricerca SAI di produrre un caccia più leggero e maneggevole, obiettivo che tuttavia non fu pienamente raggiunto. Ciò detto, sembra però che, con tutti i suoi difetti, i Macchi fossero fra i migliori di cui disponesse allora l'aviazione italiana⁴¹.

La SAI si finanziava con anticipazioni bancarie e cioè con uno o più fidi che coprivano l'impegno dei versamenti del Ministero. Talvolta gli ordini latitavano e questo generava un sottoimpiego degli stabilimenti con conseguente minacce da parte dell'imprenditore di licenziamenti. Mentre le oscillazioni erano del tutto plausibili, è anche plausibile che questo divenisse arma di ricatto da parte di Ambrosini per ottenere ulteriori commesse⁴².

Nel triennio 1940-1943, comunque, la SAI riceve il 6,07% del valore delle commesse aeronautiche nazionali. La sua quota nei caccia passava dal 5,52% del periodo 1940 - dicembre 1942 al 3,80% del gennaio-maggio 1943⁴³. Secondo altre fonti alla SAI furono prodotti 510 aerei, di cui 466 costruiti su licenza e 44 di propria produzione. La produzione SAI equivaleva quindi, in termini di numero di unità, al 2,5% di quella totale del periodo (19.558 aerei)⁴⁴.

⁴⁰ Alegi, Varriale, *Ali sul Trasimeno* cit., pp. 137-138.

⁴¹ Sui limiti tecnici degli aerei Macchi vedi Andrea Curami, *Tecnologia e modelli di armamento*, in Zamagni, *Come perdere la guerra* cit., pp. 181-182; Alegi, Varriale, *Ali sul Trasimeno* cit., pp. 137-138, documentano l'importanza della loro produzione; la SAI ne produsse il 19% del totale. Vedi anche Macchione, *L'aeronautica Macchi* cit., pp. 225 e sgg.; per un'analisi tecnica di questi aerei interessanti osservazioni in Thompson, *Italian Civil and Military* cit., pp. 183 e sgg.

⁴² Alegi, Varriale, *Ali sul Trasimeno* cit., p. 123.

⁴³ La produzione media annua della SAI passa da 2,255 milioni di lire nel 1938 a 15 milioni di lire dal 1934 al 1938 con un aumento del 565%. Questo corrispondeva a un aumento della quota SAI delle commesse aeronautiche dallo 0,59% all'1,26%. Se nel 1938 la SAI ricopriva 1,26% del totale nazionale, fra il 1940 e il 1943 assorbì l'1,20% delle commesse. Minniti, *La politica industriale*, parte prima cit., pp. 11, 30, 32; Alegi, Varriale, *Ali sul Trasimeno* cit., p. 144.

⁴⁴ Gagliano, *Fantasmì sul lago* cit., p. 27; L'AUSA di Foligno invece si specia-

Alla fine del 1942 i limiti sia quantitativi sia qualitativi della produzione aeronautica si manifestarono in tutta la loro gravità. Nella primavera del 1943 il Ministero si decise, a fini di efficienza, a concentrare le aziende aeronautiche in 8 raggruppamenti per le cellule e 4 per i motori. Le aziende furono convinte ad aderirvi dalla minaccia di trasferire gran parte degli ordini su aziende tedesche. Insomma, la lunga storia di frammentazione e disorganizzazione portò a delle misure drastiche, per quanto prese in grave ritardo. In base a queste disposizioni la SAI si trovò a coordinare 5 ditte e 7 stabilimenti specializzate in velivoli in legno e pertanto venne esclusa dalle commesse per il rinnovo delle linee caccia e bombardieri. Le aziende coordinate erano l'Aeronautica Lombarda, l'Aeronautica Sicula, l'AVIA e la Bestetti. Ci fu poco tempo per mettere in atto queste misure: l'occupazione tedesca significò che i raggruppamenti divennero presto anelli di produzione su licenza germanica.

Tedeschi, Alleati, Ricostruzione e dopoguerra

La vicenda della SAI si iscrive in un quadro più ampio, quello della massiccia crescita dell'apparato industriale dell'Umbria durante la guerra. Si conosce abbastanza bene la vicenda di Terni, dove ci fu una massiccia concentrazione di siderurgia bellica, di industria chimica di esplosivi, di produzione di armi e di altro ancora. Meno conosciuto il fatto che anche la provincia di Perugia contribuì massicciamente allo sforzo bellico italiano.

Si può appunto partire proprio dall'industria aeronautica dove, accanto alla SAI, vi era l'AUSA della Macchi a Foligno – che passava dai circa 750 occupati del 1938 ai 1.500 dell'aprile 1940, ai 2.700 dei primi mesi del 1943 – specializzata nella produzione di bombardieri. Vi erano poi stabilimenti militari sia a Spoleto (Baiano) sia a Foligno (Scanzano) e molti stabilimenti meccanici e alcuni chimici (in particolare della Montecatini), mobilitati, in varie forme, per lo sforzo bellico⁴⁵. Un caso

lizzava nei bombardieri Macchi e ne produceva 5 al mese. Minniti, *La politica industriale*, parte prima cit., pp. 19 e 31; note sulla produzione AUSA in Lanfranco Cesari, *Una fabbrica una storia. AUSA Aeronautica Umbra Società Anonima*, OMA Spa, Foligno 2009, pp. 15-16.

⁴⁵ Tra gli stabilimenti meccanici vanno citati le Officine Meccaniche dei Fratelli Franchi di Bastia Umbra, che giunse ai 690 addetti durante il conflitto, la Rapanelli di

particolare riguarda l'estrazione di lignite, il combustibile "autarchico" per eccellenza, con l'intensificazione dello sforzo nelle miniere già aperte prima della guerra. Gli occupati delle miniere umbre arrivarono nel 1942 al 20% del totale nazionale; infine molte delle più importanti industrie leggere della provincia lavorarono soprattutto per le commesse belliche⁴⁶.

L'espansione fu massiccia ma durò poco: già al tempo dei bombardamenti dell'estate 1943 molti operai abbandonarono le fabbriche, tornando nelle zone rurali, nei borghi e nelle province di appartenenza. Il processo continuò nei mesi successivi. Il crollo del fronte convinse molte aziende a chiudere le fabbriche e riportare tecnici e macchinari nelle case madri del Nord. La caduta del regime e l'8 settembre lasciarono tutta l'Italia Centrale in una situazione di fragilità e sospensione. I tedeschi riservarono minima attenzione alla rimessa in moto dell'apparato produttivo umbro e concentrarono i loro sforzi nell'Italia del Nord, di cui fecero una base produttiva per lo sforzo bellico del Reich. Lavorarono, infatti, assiduamente a un programma di smantellamenti e di trasferimenti di materie prime e macchinari: furono riempiti centinaia di vagoni ferroviari con quello che poteva essere asportato. Avvicinandosi il momento della ritirata, la priorità passò alle demolizioni che vennero eseguite meticolosamente⁴⁷.

In seguito ai fatti dell'8 settembre a Passignano giunsero i tedeschi, che si impadronirono di tutto il parco aerei. Il gruppo Ambrosini, in collaborazione con le autorità germaniche, concentrò l'attività al Nord, nei pressi di Varese, a Ternate, dove già operava l'Aeronautica Lombarda e dove la Regia Aeronautica aveva strutture permanenti. Mancano documenti precisi, ma sembra che furono trasferiti al Nord, fra ottobre 1943 e luglio 1944 gran parte dei macchinari e una sessantina tra ingegneri, capireparto e operai. La SAI occupava a Ternate (VA) circa 200 perso-

Foligno, un impianto ausiliario della Marina Militare che alcune fonti dicono giunse a impegnare 500 dipendenti, la ditta Carbonari di Todi, la ditta Godioli e Bellati di Città di Castello, la Nardi di San Giustino, le ditte Cicogna e Cipolla di Assisi, la Fratelli Rondini di Magione.

⁴⁶ Per esempio la Valigeria di Perugia che, dopo un importante rinnovamento impiantistico, lavorò per commesse alle forze armate giungendo a impiegare ben 600 addetti, le industrie tessili – dalla Spagnoli al lanificio Bonucci, al Cottonificio di Spoleto –, le fornaci di laterizi, lo Zuccherificio di Foligno. Ranieri, Brillini, *La mobilitazione industriale e operaia* cit., pp. 26-28.

⁴⁷ Ivi, pp. 32 e sgg.

ne, mentre all'Aeronautica Lombarda ne lavoravano 360. Producevano essenzialmente parti per a Messerschmitt⁴⁸. A Passignano, durante i mesi dell'occupazione, stazionava un reparto del Genio tedesco che usò lo stabilimento per fare manutenzioni⁴⁹.

L'AUSA, consociata della Macchi di Varese, aveva fatto trasportare per ferrovia dai tedeschi il materiale migliore alla volta di Milano, mentre il materiale non asportato dai tedeschi, con permesso del sig. Macchi, fu messo in liquidazione. Sappiamo anche che l'AUSA si trasferì a Varese nel novembre 1943 e iniziò la produzione presso i nuovi impianti nel luglio 1944⁵⁰.

La ricostruzione cominciò dopo la liberazione ma fu molto lenta e disuguale. Gli Alleati erano interessati alla ricostruzione in forma selettiva e con una prospettiva militare, legata alle vicende della loro avanzata. Fino alla metà del 1945 molte fabbriche rimasero in requisizione. Così, da una situazione di piena occupazione, si passò rapidamente ad alti livelli di disoccupazione. In provincia di Perugia la disoccupazione fu ancora più elevata, raggiungendo le 20.000 unità nel 1948, in gran parte lavoratori del settore minerario e industriale. Le prime tracce di una corrente di emigrazione si registrano nel 1947 e nel 1948.

⁴⁸ Queste produzioni erano parte di un programma diretto dalle autorità germaniche che avevano suddiviso in quattro gruppi le aziende italiane produttrici di cellule. La produzione iniziava già nel giugno 1944. Le cifre sugli occupati sono tratte da un rapporto redatto nel maggio 1945 ma si riferiscono a un periodo precedente, cfr. Andrea Curami, *Miti e realtà dell'industria bellica della RSI*, in "Rivista di Storia Contemporanea", 1993, 2-3 (numero speciale), pp. 352 e sgg.

⁴⁹ Gagliano, *Fantasmì sul lago* cit., p. 98; va segnalato anche che lo storico dirigente della SAI, ing. Rossi, trasferitosi nell'Italia del Nord, fu ucciso dai partigiani nella primavera del 1945, Alegi, Varriale, *Ali sul Trasimeno* cit, p. 145; infine, allo stato attuale della documentazione, non è possibile tracciare una relazione fra il bombardamento alleato sulla galleria ferroviaria di Passignano del 16 maggio 1944 ed eventuali operazioni speciali tedesche collegate alle produzioni di guerra SAI. Sul tragico episodio vedi Claudio Biscarini, *Umbria: La guerra dal cielo (1941-1944)*, Fondazione Ranieri di Sorbello, Perugia 2012, pp. 167-170.

⁵⁰ Queste notizie sono tratte da un documento, conservato nell'Archivio Centrale dello Stato (*Ministero Aeronautica, Divisione Generale Costruzioni e Approvvigionamenti Divisione Aeromobili*, B. 3), contenente una corrispondenza fra dirigenti del Ministero dell'Aeronautica. Si apprende anche che il sig. Nunzio Macchi, dopo aver licenziato tutti gli operai, era andato a Nord con i tedeschi seguito da capo officina e capo collaudi. L'AUSA, con 200 dipendenti, a Varese, era stata addetta alla produzione di cellule per veicoli Heinkel. Vedi Curami, *Miti e realtà* cit., pp. 324, 352.

Dopo la guerra la SAI riprende il lavoro, tentando di produrre un po' di tutto: fisarmoniche, aeroplani, attrezzi agricoli, motoscooter, carrozzerie di automezzi. Verso la fine del 1948 l'azienda riprese a produrre aeroplani e portò avanti questa attività fino al 1951, riuscendo ad assorbire circa 300 addetti. Nel corso del 1952, essendo ormai terminate le commesse per apparecchi scuola, la crisi dell'azienda si approfondiva. Segue una lunga fase di riconversione indirizzata di volta in volta verso la produzione di attrezzi agricoli, motoscooter, carrozzerie di automezzi, scafi per imbarcazioni. Tra il 1956 e il 1957 vi fu una temporanea chiusura. I tentativi di riprendere una produzione meccanica legata all'aeronautica continuano, con vicende alterne ma successi modesti, negli anni sessanta e settanta, fino a un'ultima ripresa all'inizio degli anni ottanta⁵¹. Per tutto il periodo in cui rimase in vita l'ingegner Ambrosini ci fu una congerie di iniziative e di progetti, legati al suo dinamismo e alla sua personalità, volti a mantenere la SAI nel mondo delle lavorazioni e progettazioni aeronautiche; mancò, però, una linea strategica realistica. Gli ultimi episodi produttivi, protrattisi fino al 1984, furono legati alla costruzione di imbarcazioni in fibra⁵².

⁵¹ Sulle attività della SAI Ambrosini nel dopoguerra vedi Alegi, Varriale, *Ali sul Trasimeno* cit., pp. 167-181. Un esame dei vari tentativi produttivi della SAI postbellica in Federazione Lavoratori Metalmeccanici Umbria, Consiglio di Fabbrica Società Aeronautica Italiana, *Le lotte dei lavoratori e la SAI: una mostra fotografica, Perugia, Palazzo dei Priori, 11-20 dicembre 1984*, 1984, pp. 8-10 e sgg. Vedi anche Gallo, *Tipologia dell'industria* cit., p. 438-440.

⁵² L'ing. Ferdinando Sena sperimentava nei cantieri di Passignano della SAI e fu coinvolto nell'avventura del Moro di Raoul Gardini nella Coppa America; vedi Andrea Pasqualetto, Lucio Trevisan, *Di Venti e di terra. Raul Gardini una vita di sfide*, Solferino, Milano 2023, pp. 139 e sgg.

LA SAI Ambrosini e l'industria aeronautica del lago Trasimeno

RUGGERO RANIERI *Fondazione Ranieri di Sorbello*

Abstract

Dopo aver ricordato le prime esperienze aeronautiche sviluppatasi sul lago Trasimeno fin dalla Prima guerra mondiale, il saggio si focalizza sulla SAI e sulla figura dell'imprenditore Angelo Ambrosini. Nonostante i limiti posti dalle scarse fonti disponibili, si analizza la produzione bellica durante la Seconda guerra mondiale per giungere quindi allo smantellamento dello stabilimento di Passignano operato dagli occupanti tedeschi a partire dal settembre 1943. In conclusione si accenna alla ripresa postbellica fino agli ultimi episodi produttivi degli anni ottanta.

After recalling the first aeronautical experiences developed on Lake Trasimeno since the First World War, the essay focuses on SAI and the figure of the entrepreneur Angelo Ambrosini. Despite the limitations imposed by the limited available sources, the war production during the Second World War is analyzed to then arrive at the dismantling of the Passignano plant operated by the German occupiers starting from September 1943. In conclusion, the post-war recovery is mentioned up to the last production episodes of the eighties.

Parole chiave

Società Aeronautica Italiana, Industria aeronautica, Angelo Ambrosini, Passignano sul Trasimeno.

Keywords

Società Aeronautica Italiana, Industria aeronautica, Angelo Ambrosini, Passignano sul Trasimeno.

L'ISTITUTO

L'attività dell'ISUC

Luglio 2024 - maggio 2025

IL COMITATO TECNICO SCIENTIFICO

Le decisioni in questo periodo sull'insieme dell'attività dell'ISUC sono state prese in diverse riunioni del CTS tenutesi nei giorni: 4 e 24 luglio 2024, 15 ottobre, 11 novembre e 13 dicembre 2024, 17 gennaio, 24 febbraio e 15 aprile 2025.

I convegni

Tra il luglio 2024 e il Sandra 2025 l'ISUC ha organizzato, a volte in collaborazione con altri enti e associazioni, le seguenti iniziative:

L'epistolario di Giacomo Matteotti.

Gli affetti familiari e la passione politica

L'iniziativa si è tenuta il 7 settembre 2024 presso la Chiesa Sant'Andrea, a Monte del Lago (Magione), in occasione della tredicesima edizione del Festival delle Corrispondenze.

I lavori, coordinati da Alba Cavicchi (CTS ISUC) sono iniziati con i saluti di Massimo Lagetti (sindaco di Magione) e Alberto Stramaccioni (presidente ISUC), cui hanno fatto seguito gli interventi di: Angelo Bitti (Storico) Matteotti e i parlamentari umbri eletti nel 1921 e nel 1924, Gian Biagio Furiozzi (Università di Perugia) La corrispondenza con Filippo Turati e Anna Kuliscioff, Gianpaolo Romanato (Università di Padova), Un Matteotti sconosciuto attraverso l'epistolario con la moglie Velia Titta, Massimo Meliconi (Associazione Nazionale Perseguitati Politici Italiani Antifascisti) Una lucida analisi della presa del potere del fascismo. Lettere scelte.

La SAI Ambrosini. Uomini e azienda

Il convegno, organizzato in collaborazione con il Comune di Passignano sul Trasimeno e l'associazione Eticamente, si è tenuto il 1° ottobre 2024 presso la Sala Consiliare Comunale.

Dopo i saluti di Sandro Pasquali (Sindaco di Passignano sul Trasimeno) e di Alberto Stramaccioni (Presidente ISUC), Vincenzo Silvestrelli (Eticamente), ha coordinato gli interventi di: Ruggero Ranieri (Fondazione Ranieri di Sorbello), La SAI e Ambrosini e l'industria bellica in Umbria e in Italia; Massimo Gagliano (scrittore), La SAI e Passignano sul Trasimeno tra storia e memoria; quindi le testimonianze di Lamberto Minchiatti, L'innovazione in SAI; Claudio Bellaveglia, La gestione della crisi; Giulietto Bigarini, Il sindacato in SAI.

Ricerca storica, memoria della Shoah e gli ebrei in Umbria

Il convegno si è tenuto a Perugia il 30 gennaio 2025, in occasione del "Giorno della Memoria", presso la Sala Partecipazione di Palazzo Cesaroni, sede dell'Assemblea Legislativa della Regione Umbria.

L'iniziativa si inserisce nel programma di attività dell'Istituto riguardante le ricorrenze del Calendario Civile.

Dopo i saluti di Sarah Bistocchi (Presidente Assemblea Legislativa Regione Umbria) e di Alberto Stramaccioni (Presidente ISUC), l'introduzione di Alba Cavicchi (CTS ISUC), Costanza Bondi (CTS ISUC) ha coordinato gli interventi delle studentesse e degli studenti delle classi 4F del Liceo Scientifico "Galeazzo Alessi", 3H del Liceo Classico "Annibale Mariotti", dei Gruppi delle classi 5H e 5M, Gruppo Erasmus Diritti Umani del Liceo "Galileo Galilei" e quindi la testimonianza di Nando Tagliacozzo (scampato al rastrellamento di Roma del 16 ottobre 1943).

Le vittime delle foibe e l'esodo giuliano-dalmata.

Le vicende del confine orientale

Il convegno, che si inserisce nel programma di attività dell'Istituto riguardante le ricorrenze del Calendario Civile, si è tenuto l'11 febbraio 2025, in occasione del "Giorno della Ricordo", presso la Sala Partecipazione di Palazzo Cesaroni, sede dell'Assemblea Legislativa della Regione Umbria.

I lavori, presieduti da Jacopo Aldighiero Caucci Von Saucken (CTS

ISUC), si sono aperti con i saluti di Sarah Bistocchi (Presidente Assemblea Legislativa Regione Umbria). Alberto Stramaccioni (Presidente ISUC) ha quindi introdotto la lectio magistralis di Raoul Pupo (Storico) Le vittime delle foibe e l'esodo giuliano-dalmata. Le vicende del confine orientale.

Le vie dei carbonai nell'Appennino Umbro-Marchigiano

Il convegno, organizzato in collaborazione con il Comune di Scheggia e Pascelupo, il Comune di Costacciaro, l'Università degli Uomini Originari di Costacciaro e l'associazione Eticamente, si è tenuto il 21 marzo 2025 presso il Teatro Comunale di Scheggia.

Dopo i saluti di Fabio Vergari (Sindaco di Scheggia e Pascelupo), Andrea Capponi (Sindaco di Costacciaro), Alberto Stramaccioni (Presidente ISUC) e Sandro Ciani (Coordinatore delle Associazioni Agrarie dell'Umbria "Paolo Grossi e Pietro Nervi"), Vincenzo Silvestrelli (Presidente Eticamente) ha coordinato gli interventi di Euro Puletti (Università degli Uomini Originari di Costacciaro) Segni e tracce della pratica di carbonizzazione nel Parco del Monte Cucco tra Ottocento e Novecento e di Ferdinando Costantino (Università di Perugia) Energie rinnovabili e sostenibilità, quindi la testimonianza di Gianni Della Botte sul Mestiere del carbonaio.

Al termine dei lavori è stata effettuata una visita guidata al Museo dell'Orologio "Tempo e misura".

Donne e Resistenza in Italia e in Umbria

I lavori della conferenza, organizzata per celebrare la Festa della Liberazione 2025 presso la Sala Umberto Pagliacci del Palazzo della Provincia di Perugia, si sono tenuti il 9 maggio e sono stati introdotti, dopo i saluti istituzionali, da Alberto Stramaccioni (Presidente ISUC), Alba Cavicchi (CTS ISUC) ha quindi coordinato gli interventi di Giulia Cioci (Università di Siena) ed Eliana Di Caro ("il Sole 24 ore").

I patrocini

Sulla base del Regolamento per la «Concessione del contributo per la ricerca, di patrocini onerosi e autorizzazione all'uso del logo» approvato nel luglio 2023 e del successivo bando di evidenza pubblica «con il quale

l'Istituto esprime il proprio apprezzamento per iniziative e manifestazioni culturali ed editoriali di particolare interesse e rilievo e, se richiesto, mediante autorizzazione all'uso del logo», sono stati concessi i seguenti patrocini non onerosi a:

- Fondazione Ranieri di Sorbello per la presentazione del libro di Gianni Scipioni Rossi, *Ladri di biciclette. L'Italia occupata, la guerra civile 1943-1945, la memoria riluttante* (Rubbettino, Soveria Mannelli 2023);

- Associazione di Promozione Sociale “comunicArea” per la rappresentazione dello spettacolo teatrale *Non eravamo aquile. La bomba*, allestito in occasione dell'80° anniversario del bombardamento alleato su Passignano sul Trasimeno, che si è tenuto dopo l'incontro *Maggio-luglio 1944. Dal dolore alla speranza* per ricordare il passaggio del fronte della Seconda guerra mondiale nella zona del lago Trasimeno;

- Associazione Culturale “Humus Sapiens” per il volume di Antonio Rocchini *Cronache dal Trasimeno: 100 anni di emancipazione contadina* (Futura, Perugia 2024);

- Associazione di Promozione Sociale “Terni Donne” per l'organizzazione della XVIII edizione del Premio “Gisa Giani”, riservato a opere a stampa dedicate al tema del lavoro delle donne;

- Istituto di Storia Politica e Sociale “Venanzio Gabriotti” per la mostra “Schiavi di Hitler. L'altra Resistenza. Testimonianze di deportati e internati italiani”;

- CISL Umbria per il convegno “La CISL in Umbria fra storia e memoria. Gli archivi CISL dal 1945 al 2010”;

- Associazione “Tezio partecipa” per l'incontro pubblico “25 aprile al Tezio”;

- CAI (Club Alpino Italiano) Sezione di Terni per l'organizzazione, presso l'Archivio di Stato di Terni, della mostra fotografica e documentaria “Terni sotterranea 1939-1945” e della relativa conferenza di presentazione sul tema dei rifugi antiarei.

Inoltre, è stato concesso il patrocinio oneroso a:

- Società Generale di Mutuo Soccorso fra gli Artisti e Operai di Perugia per il progetto “Calendario civile della città di Perugia”;

- Associazione Famiglie Quaranta Martiri di Gubbio per la pubblicazione del volume di Giancarlo Pellegrini, *1944. Violenze e stragi nazifasciste nell'Eugubino-Gualdese* (EFG, Gubbio 2024) che costituisce

una continuazione della ricerca avviata nel 1994 dall'ISUC, su richiesta del Comune di Gubbio, che portò alla pubblicazione del volume di Luciana Brunelli e Giancarlo Pellegrini, *Una strage archiviata. Gubbio 22 giugno 1944* (Il Mulino, Bologna 2005);

- Associazione L'officina della memoria (di Foligno), per il seminario per operatori culturali, insegnanti, studenti universitari e storici sul tema del confino politico e dell'internamento fascista a Colfiorito e la promozione del Memoriale inaugurato il 20 e 21 gennaio 2024;

- Biblioteca "Ludovico Jacobilli" della Diocesi di Foligno per l'organizzazione della giornata di studi "Politica e religione. Il Partito Popolare in Umbria (1919-1925)" organizzato a Foligno il 7 settembre 2024;

- Istituto di Storia Politica e Sociale "Venanzio Gabriotti" per le ricerche vincitrici del concorso rivolto a giovani studiosi su temi di storia contemporanea, e precisamente: "I dialetti di Città di Castello. L'area tifernate in senso linguistico. Confini, variazioni interne e falsi miti", "L'attività editoriale di Scipione Lapi".

- Istituto Comprensivo Assisi 2 per il percorso sperimentale di cittadinanza attiva attraverso la storia "Giovani Memoria Luoghi" che oltre a incontri per la condivisione del percorso di lavoro prevede un viaggio-studio a Praga e Terézín;

- Comitato provinciale di Terni dell'ANPI per il convegno "Verso l'80° della liberazione di Alfonsine. Il contributo dei volontari ternani";

- Comune di Magione per la XIV edizione del Festival delle Corrispondenze (Monte del Lago, 3-7 settembre 2025).

Le ricerche

La ricerca affidata dalla Fondazione Ranieri di Sorbello al dott. Gianni Bovini sulla *Presenza politico-militare dell'esercito anglo-americano in Umbria tra il 1944 e il 1946* (a seguito della pubblicazione, da parte dell'ISUC, nel 2022, di un mandato esplorativo riguardante tale specifico progetto di ricerca con relativo finanziamento) ha prodotto (e reso disponibile nella sezione /attività/ricerche del sito istituzionale), la schedatura della documentazione, conservata dal National Archives and Records Administration (NARA), prodotta dall'American Commission for the Protection and Salvage of Artistic and Historic Monuments in War Area (The Roberts Commission) nel periodo 1943-1946. In pratica sono

state visionate circa 47.000 pagine di documenti relativi prevalentemente all'Europa e all'Italia, segnalando quelli prodotti dai monuments man al seguito delle truppe alleate in Umbria.

All'esito dello stesso avviso esplorativo, alla Fondazione Ranieri di Sorbello è stata affidata la responsabilità anche della ricerca riguardante *Le classi dirigenti del Risorgimento in Umbria. 1815-1870*, della cui conduzione è stato incaricato il dott. Andrea Gobbini. Questi ha analizzato il vissuto del ceto dirigenziale perugino durante gli anni venti e trenta dell'Ottocento, soffermandosi in particolare sulla partecipazione di molti dei suoi esponenti all'esperienza insurrezionale del 1831 (di cui si è dato conto in un contributo pubblicato sul numero 1/2023 di questa stessa rivista).

Dopo le verifiche effettuate a seguito dell'avviso esplorativo scaduto il 15 ottobre 2023 è stata affidata alla Fondazione Ranieri di Sorbello la ricerca su *Famiglie e grande proprietà terriera a Perugia e in Umbria tra Ottocento e Novecento*. Il dott. Gianni Bovini, incaricato di tale ricerca, ha prodotto una schedatura della bibliografia esistente sull'argomento che comprende casi di studio relativi ad alcuni Paesi europei (Gran Bretagna, Francia, Germania), all'Italia e a varie sue aree, oltre che all'Umbria e alle sue principali città.

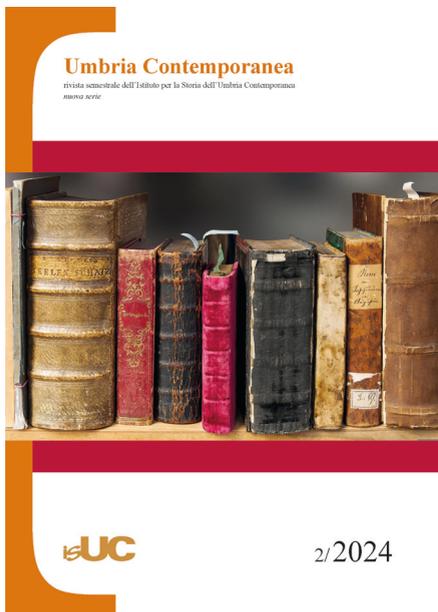
Nella seduta del 15 ottobre 2024 il CTS, esaminate le «istanze di contributo per la ricerca» presentate a seguito della pubblicazione del relativo bando, ha deliberato di affidare:

- alla dott.ssa Claudia Gori una ricerca sulla figura di *Giuseppe Bellucci (1844-1921)*;
- al dott. Andrea Maori la ricerca *Popolazione e Alleati in Umbria. 1944-1945*;
- alla dott.ssa Gloria Colonnelli la ricerca *Perugia della Bell'Epoca* sulla base della documentazione prodotta da Uguccione Ranieri Bourbon di Sorbello e conservata nell'Archivio carte di famiglia;
- al dott. Luca Lupattelli una ricerca volta a ricostruire la figura dell'imprenditore, presidente della SAI di Passignano, *Angelo Ambrosini*;
- al dott. Faliero Chiappini una ricerca su *Gli archivi storici della CISL Umbria* volta anche alla realizzazione di un centro di documentazione e all'inventariazione degli archivi della CISL Umbria;
- alla dott. Leonardo Varasano una ricerca volta ad approfondire la biografia dell'antifascista perugino *Mariano (Mario) Fulmini (1901-1982)*.

Nella seduta del 15 aprile 2025 ha inoltre approvato le seguenti proposte di ricerche:

- della dott.ssa Francesca Guiducci su *Maternità e baliantato nella società rurale dell'Umbria fra Ottocento e Novecento*;
- della dott.ssa Maria Camilla Martinez Suarez sui *Processi migratori in Umbria dopo la Seconda guerra mondiale e fino ai nostri giorni*, con un focus sugli anni sessanta;
- del dott. Luca Gatti sulla figura del perugino *Leonida Mastrodicasa (1888-1942)*;
- della dott.ssa Eliana Graziani sui *Podestà nei comuni del Trasimeno dal 1927 al 1943*;

Le pubblicazioni



formato 17x24h cm, 352 pp.

madre *Valdo Spini*

“Perché vi scrivo”. Riflessioni sulla corrispondenza politica di Lidia Menapace *Mariapia Bigaran*

Il tramonto del mondo bipolare nella corrispondenza Andreotti-Gorbačëv
Massimo Bucarelli

INDICE

Presentazione

CONVEGNI

Il Referendum e le elezioni per l'Assemblea Costituente in Italia e in Umbria

Dall'Assemblea Costituente alla Costituzione *Mauro Volpi*

Il triplice voto del 1946 in Umbria
Gianni Bovini

Politica e potere nelle corrispondenze del 900

Democrazia e dittatura nell'epistolario dei fratelli Rosselli e della loro

Storia d'Italia e identità nazionale

XX Settembre: una festa controversa *Gian Biagio Furiuzzi*

L'idea di nazione e di Europa tra fascismo e Resistenza *Dianella Gagliani*

Stato, Chiesa e Massoneria

Stato, Chiesa e Massoneria tra Ottocento e Novecento *Mario Tosti*

DOCUMENTI PER LA STORIA

Il secolo che ho vissuto. Perugia, l'Umbria, la politica, la professione *Germano Marri*

DC, giunte rosse e Massoneria. Intervista a Giuseppe Sbrenna *Gabriella Mecucci*

RICERCHE

Usi e riusi del Medioevo umbro nel dibattito politico *Arturo Maiorca*

Spoletto all'alba del pontificato di Leone XII (1823-1825) *Filippo Maria Troiani*

Collescipoli 9 maggio 1870: la repressione della rivolta dei contadini *Marcello Marcellini*

Augusto Ciuffelli tra Zanardelli e Giolitti *Gian Biagio Furiuzzi*

Forme e varietà delle guerre del fascismo, tra centro e periferia *Leonardo Varasano*

La prigionia di guerra e i campi in Umbria (1940-1943) *Ruggero Ranieri*

La Repubblica Sociale Italiana e gli ebrei a Perugia *Tommaso Rossi*

L'industria del laterizio in Umbria: la FBM - Fornaci Briziarelli Marsciano SpA *Mauro Bernacchi*

Perugia della Bell'Epoca *Stefano Ceccarelli*

L'ISTITUTO

Organi istituzionali

L'attività dell'ISUC

SEGNALAZIONI BIBLIOGRAFICHE

Volumi e contributi in riviste



formato 17x24h cm, 720 pp., ill.

Legge regionale 27 dicembre 2001, n. 36

Statuto dell'Istituto per la storia dell'Umbria contemporanea (2003)

Legge regionale 5 maggio 2021, n. 8

Legge regionale 30 ottobre 2023, n. 15

Statuto dell'Istituto per la storia dell'Umbria contemporanea (2024)

Gli organi

parte seconda

TESTIMONIANZE

I primi quindici anni dell'ISUC *Marina Ricciarelli*

La mia storia dell'Umbria *Mario Tosti*

L'ISUC e Terni *Carla Arconte*

L'ISUC per l'Umbria *Angelo Bitti*

Ricerca storica e istituzioni *Luciana Brunelli*

Presentazione

parte prima

L'ISUC, LE LEGGI, GLI STATUTI E GLI ORGANI (1974-2024)

L'ISUC e la sua storia (1974-2024)

Alberto Stramaccioni

Legge regionale 29 aprile 1974, n. 31

Statuto dell'Istituto per la storia dell'Umbria dal Risorgimento alla Liberazione (1975)

Legge regionale 12 agosto 1982, n. 41

Legge regionale 14 febbraio 1995, n. 6

Statuto dell'Istituto per la storia dell'Umbria contemporanea (1995)

La didattica all'ISUC *Giovanni Codovini*
L'ISUC e la ricerca sulle destre *Luca La Rovere*
Un laboratorio per la didattica *Dino Renato Nardelli*
Ripensando all'attività dell'ISUC *Giancarlo Pellegrini*
Gli Alleati in Umbria *Ruggero Ranieri*
La ricerca storica all'ISUC *Paolo Raspadori*
Resistenza, stragi e RSI in Umbria *Tommaso Rossi*
La fotografia per la storia *Massimo Stefanetti*
L'ISUC e l'Istituto "Venanzio Gabriotti" *Alvaro Tacchini*
L'ISUC e la storia dell'emigrazione *Luciano Tosi*

parte terza

LE INIZIATIVE

Guida alla lettura

Le iniziative

parte quarta

LE RISORSE

APPARATI

Sigle e abbreviazioni

Indice dei nomi di persona

Organi istituzionali

Comitato Tecnico Scientifico

Alberto Stramaccioni (presidente)
Costanza Bondi
Jacopo Aldighiero Caucci Von Saucken
Alba Cavicchi
Massimiliano Presciutti (vicepresidente)

Collegio dei revisori dei conti

Elisa Raoli (presidente)
Francesco Lubello
Paolo Carboni

Assemblea dei soci

7 soci istituzionali
16 soci ordinari

Umbria Contemporanea - nuova serie

rivista semestrale dell'Istituto per la Storia dell'Umbria Contemporanea

ISSN 2240-3337

piazza IV Novembre, 23 - 06123 Perugia

tel. 075 576 3020

<https://isuc.alumbria.it> - isuc@arubapec.it

umbriacontemporanea@alumbria.it

Registrazione

Tribunale

di Perugia

n. 2/2023

INDICE

Presentazione

RICERCHE

L'ordine pubblico a Perugia durante i moti del 1831

I volontari cattolici irlandesi a Spoleto

L'impegno massonico a Perugia tra il 1859 e il 1860

Il processo Pecci e il risorgimento perugino

Vittorio Ravizza (1874-1947). Il conte "rosso" dal socialismo al fascismo

Il funerale del massone Savini a Terni nel 1881

Aspetti militari della RSI: il caso umbro

La Camera del Lavoro e Marsciano nel secondo Novecento

Gli studenti, il fascismo, la Resistenza e la democrazia

DOCUMENTI PER LA STORIA

L'ISTITUTO

CONVEGNI

La canapa in Umbria. Ieri e oggi di una tradizione

Dalla ferrovia all'aerospazio: la storia della meccanica a Foligno

L'ultimo degli u-boot e l'Angelo di Istanbul

Le resistenze in Italia e in Umbria

Delitto Matteotti e crisi del regime fascista

La SAI Ambrosini. Uomini e azienda

SEGNALAZIONI BIBLIOGRAFICHE

in copertina

Napoleone Verga (1833-1916), *Assalto dei Piemontesi a Porta Santa Margherita il 14 settembre 1860*
carta acquerellata, ca. 1870.

(Su concessione del Ministero della Cultura - Musei Nazionali Di Perugia - Direzione Regionale Musei Nazionali Umbria
Galleria Nazionale dell'Umbria, Perugia)