

Umbria Contemporanea

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



isUC

1/2023

Umbria Contemporanea

ISSN 2240-3337

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



isUC

1/2023

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 Sauken,
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, Stefano Ceccarelli

Direttore responsabile

Pier Paolo Burattini

Finito di stampare nel mese di novembre 2023

da Xerox - Assemblea Legislativa della Regione Umbria

© ISUC \ Umbria Contemporanea

n. 1/2023

Tutti i diritti riservati

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

INDICE

Presentazione 9

CONVEGNI

Perugia e la marcia su Roma tra mito e realtà

Perugia, capitale della Rivoluzione? 15
Gian Biagio Furiozzi

La marcia su Roma: messa in scena o insurrezione fascista? 21
Luca La Rovere

I protagonisti perugini della marcia su Roma 41
Leonardo Varasano

Ricerca storica, memoria della Shoah e gli ebrei in Umbria

L'Umbria e la memoria della Shoah 59
Luciana Brunelli

L'eccidio delle foibe e l'esodo giuliano-dalmata

La questione delle foibe e dell'esodo come nodo storiografico
e civile 75
Giuseppe Parlato

Tra memoria e microstoria in un piccolo villaggio istriano 87
Armando Pitassio

Risorgimento, identità nazionale, esperienza umbra

La Provincia dell'Umbria nel Regno d'Italia <i>Gian Biagio Furiozzi</i>	99
--	----

I bombardamenti anglo-americani in Italia e in Umbria

Il dominio dell'aria <i>Claudio Biscarini</i>	109
--	-----

Difesa e rifugi antiaerei in Umbria <i>Gianni Bovini</i>	133
---	-----

LECTIO MAGISTRALIS DI EMILIO GENTILE

Il nazionalismo ieri e oggi	157
-----------------------------	-----

DOCUMENTI PER LA STORIA

Trent'anni tra l'acropoli e i ponti. Intervista a Renato Locchi <i>Tiziano Bertini</i>	175
---	-----

Imprenditoria e politica. A colloquio con Carlo Colaiacovo <i>Daris Giancarlini</i>	193
--	-----

Università, istituzioni e politica. Intervista a Francesco Bistoni <i>Gabriella Mecucci</i>	199
--	-----

RICERCHE

I moti del 1831 a Perugia <i>Andrea Gobbini, Alberto Stramaccioni</i>	211
--	-----

La renitenza alla leva obbligatoria in Umbria. 1861-1863 225
Marcello Marcellini

Alle origini della Regione 243
Luciano Giacchè

Il caso Lungarotti. Storia di un'impresa 269
Filippo Sbrana, Alessandro Albanese Ginammi

L'ISTITUTO

Organi istituzionali 282

L'attività dell'ISUC 283

SEGNALAZIONI BIBLIOGRAFICHE

Volumi 297

Riviste e contributi in riviste 322

Presentazione

Con questo primo numero della nuova serie della rivista “Umbria Contemporanea”, fondata nel 2003 da Raffaele Rossi e dai membri dell’Associazione Umbria Contemporanea, riprendono le pubblicazioni a quattro anni dalla stampa dell’ultimo fascicolo. La testata iscritta nell’elenco delle riviste scientifiche ANVUR (Agenzia Nazionale di Valutazione del sistema Universitario e della Ricerca), dopo la cessione gratuita da parte della vecchia proprietà, è stata recentemente registrata, dal Tribunale di Perugia, a nome dell’Istituto per la Storia dell’Umbria Contemporanea.

A partire da questo numero, semestralmente, la rivista pubblicherà i risultati delle ricerche promosse e finanziate dall’ISUC ma anche gli esiti degli studi svolti autonomamente da altri ricercatori. Con questo obiettivo abbiamo ritenuto utile articolare il presente fascicolo in cinque sezioni denominate: *Convegni*, *Documenti per la storia*, *Ricerche*, *L’Istituto*, *Segnalazioni bibliografiche*.

Nella sezione *Convegni* abbiamo collocato i testi di dieci relazioni, tenute da altrettanti studiosi, nel corso di sei convegni organizzati dall’Istituto tra l’ottobre 2022 e il maggio 2023. Gran parte dei convegni-dibattito si sono svolti in riferimento alle date del Calendario Civile relative alla celebrazione del Giorno della Memoria, Giorno del Ricordo, dell’Unità nazionale e altri che hanno affrontato diverse tematiche storiche, dall’anniversario della marcia su Roma ai bombardamenti angloamericani. I testi delle relazioni non hanno mancato di approfondire le tematiche all’ordine del giorno dei convegni con ricostruzioni delle esperienze storiche compiute in Umbria in contesti più generali di tipo nazionale e internazionale.

La necessità di perseguire l’approfondimento della storia regionale ci ha indotto a prevedere una sezione *Documenti per la storia* all’in-

terno della quale abbiamo collocato tre colloqui-intervista ad altrettanti rappresentanti delle classi dirigenti umbre attivi nella seconda metà del Novecento. Abbiamo inteso quindi riportare le valutazioni di un sindaco, di un imprenditore e di un rettore, che raramente hanno riflettuto pubblicamente sulle responsabilità assunte e svolte nel corso dei loro incarichi e funzioni.

Nella sezione *Ricerche* abbiamo voluto pubblicare quattro studi frutto di altrettante ricerche archivistiche. Le prime due ricostruiscono le vicende relative ai moti perugini del 1831 e ai processi giudiziari riguardanti la renitenza alla leva obbligatoria in Umbria appena dopo la nascita dello Stato nazionale unitario. Queste ricerche contribuiscono ad approfondire la storia della Provincia dell'Umbria nell'età risorgimentale da tempo abbastanza marginalizzata ma che invece può risultare particolarmente utile per meglio definire l'identità delle diverse cittadine umbre e anche quella regionale. La terza e la quarta ricerca riportano gli esiti di studi di storia istituzionale relativi alle origini politiche, ma anche organizzative, dell'ente Regione Umbria a partire dal giugno 1970, e di storia imprenditoriale riguardanti l'attività di una nota azienda nata nel secondo dopoguerra.

Nella sezione *L'Istituto* è collocato un consuntivo dell'attività svolta dall'ottobre 2021 al dicembre 2023 con le segnalazioni dei 15 convegni organizzati e delle 13 ricerche finanziate assieme alle tante altre attività realizzate da parte dell'ISUC che ha ancora bisogno di acquisire una piena indipendenza operativa per un'altrettanta autonomia funzionale.

Nell'ultima parte della rivista viene infine pubblicato un consuntivo bibliografico particolarmente utile agli studiosi, ma non solo, che riporta le monografie e gli articoli pubblicati dal 2017 a oggi aventi come riferimento centrale la storia politica, istituzionale, economica e sociale dell'Umbria in età contemporanea.

Il Direttore

CONVEGNI

I bombardamenti anglo-americani in Italia e in Umbria

In occasione del 78° anniversario della Liberazione d'Italia, nell'ambito del programma di attività riguardante le ricorrenze del Calendario Civile, il 26 aprile 2023 l'ISUC ha organizzato il convegno I bombardamenti anglo-americani in Italia e in Umbria presso la Sala Giovanni Falcone e Paolo Borsellino del Palazzo della Provincia di Perugia.

I lavori, presieduti da Massimiliano Presciutti (componente CTS ISUC), sono stati aperti da Erika Borghesi, che ha portato i saluti della presidente della Provincia di Perugia Stefania Proietti. Alberto Stramaccioni (presidente ISUC) ha quindi introdotte le relazioni di Costantino di Sante (Università degli Studi del Molise) Strategie e obiettivi dei bombardamenti anglo-americani, di Claudio Biscarini (storico militare) La guerra aerea in Umbria, e di Gianni Bovini (storico) Difesa e rifugi antiaerei in Umbria. Di seguito si pubblicano le relazioni pervenute.

Nel corso del convegno è stata ricordata la figura del senatore Raffaele Rossi (1923-2010) anche per il contributo dato nella promozione degli studi sulla Resistenza e la Liberazione dell'Umbria. Nel 1974 è stato uno dei promotori e fondatori dell'Istituto per la Storia dell'Umbria Contemporanea, ricoprendone la carica di presidente dal 1983 fino al 2001 e proseguendo anche in questo contesto la sua intensa attività pubblicistica e di ricerca.

Il dominio dell'aria

CLAUDIO BISCARINI *Storico militare*

Quando, nel 1921, a seguito dell'esperienza nella Grande guerra, il generale Giulio Dohuet¹ scrisse il suo studio dal titolo emblematico *Il dominio dell'aria*, non poteva supporre che sarebbe diventato un best seller di strategia militare ancora oggi studiato. Altro che l'ufficiale non poteva sapere era che la sua teoria, volta a far capitolare uno Stato in guerra solo con l'impiego di grandi masse di bombardieri, non era completamente valida. Come vediamo ancora oggi con il conflitto russo-ucraino, nonostante i droni e la missilistica, è sempre il combattente di terra (il famoso *scarpone sul terreno*) che definisce le battaglie.

Nella seconda guerra mondiale, però, la conquista del dominio dell'aria fu ricercata da tutti i contendenti, alla fine solo raggiunta dalla strapotenza delle aeronautiche angloamericane. Essa permise non solo l'appoggio tattico ai reparti di fanteria e corazzati, ma anche di colpire molto pesantemente le popolazioni² e le produzioni industriali. Il concetto di *area bombing*³, applicato dalla Royal Air Force soprattutto dopo che sir Arthur Harris prese il comando del Bomber Command⁴, non venne adottato invece dall'USAAF⁵ che prediligeva il bombardamento di precisione.

¹ Giulio Dohuet nacque a Caserta il 30 maggio 1869 e morì a Roma il 15 febbraio 1930.

² I civili in quanto spesso lavoratori nella produzione di guerra, diventavano non più *oggetti* militarmente insignificanti ma *soggetti* attivi e in questo modo obiettivi dell'azione aerea. Cfr. Thomas Hippler, *Il governo del cielo. Storia globale dei bombardamenti aerei*, Bollati Boringhieri, Torino 2023.

³ La RAF, inizialmente, aveva provato a colpire la Germania di giorno, ma a causa delle forti perdite adottò quasi subito il concetto di bombardamento a tappeto notturno.

⁴ Il Maresciallo dell'Aria sir Arthur Travers Harris, detto *Bomber Harris* o *Butcher Harris*, prese il comando del Bomber Command della RAF nell'ottobre 1940 fino al settembre 1956.

⁵ Negli anni della Seconda guerra mondiale l'aeronautica americana non era

Per quanto riguarda l'Italia, l'*area bombing* in senso stretto venne adottato in casi limitati, soprattutto nel sud della Penisola e nell'agosto 1943⁶. Dopo l'8 settembre dello stesso anno sempre più ci si dedicò ai raid su obiettivi mirati. Purtroppo, sia la scarsa precisione dei congegni di mira, anche del notissimo mirino *Norden*⁷ in uso nell'aeronautica statunitense, sia a volte le avverse condizioni atmosferiche non limitarono i danni alle popolazioni civili e al patrimonio culturale. Non possiamo, poi, tacere su alcune azioni di mitragliamento su obiettivi civili compiute in non rari casi da *giovani leoni* della caccia alleata⁸.

Inizialmente l'Italia venne colpita dai quadrimotori Handley Page Halifax, Avro Lancaster e Short Stirling che, partendo dalle basi in Inghilterra e dopo un volo faticosissimo, bombardavano le città del triangolo industriale Milano, Torino e Genova mentre i Vickers Wellington, bimotori, operavano sul sud decollando da Malta. Con la conquista dell'Africa del Nord fu possibile far decollare dalla Tunisia e dall'Algeria i pesanti quadrimotori americani Boeing B17 Flying Fortress e Consolidated

un'arma indipendente ma apparteneva all'esercito da qui la denominazione di United States Army Air Force.

⁶ Il 31 agosto, i Bomber Group americani 99th, 97th 2nd e 301st partiti dalla Tunisia, bombardavano lo scalo ferroviario di Pisa.

⁷ Il mirino *Norden* era un computer elettro-meccanico stabilizzato giroscopicamente ed era top secret fino al 1944. Era stato inventato dall'ingegnere olandese Carl Norden. Utilizzando questo strumento nello sgancio delle bombe, in teoria da 7.000 metri un aereo avrebbe potuto raggiungere una precisione-bersaglio di 30 metri di diametro. In realtà questa precisione non venne mai raggiunta.

⁸ I piloti da caccia spesso operavano in libertà, con attacchi a locomotive o mezzi meccanici e a trazione animale civili. Il 10 aprile 1944, ad esempio, venne colpito l'autobus che da Siena portava al piccolo paese di Chiusure. Ci furono tra i passeggeri 15 morti e altrettanti feriti. Cfr. Claudio Biscarini, *Bombe su Siena. La città e la provincia nel 1944*, Marco Del Bucchia editore, Massarosa 2008, p. 126. Anche in Umbria non mancarono episodi del genere. Il 4 novembre 1943, presso Torre Orsina, era stata mitragliata la tranvia elettrica Terni-Ferentillo con due morti e nove feriti tra i passeggeri. Il 25 gennaio 1944, il questore di Terni Buccolini inviava questo telegramma al Ministero degli Interni: «0184. Mattinata oggi 25 gennaio apparecchi nemici hanno spezzonato et bombardato abitato Amelia facendo crollare una scuola femminile ove trovavansi alunni. Finora accertati 15 feriti et 20 morti mentre sono in corso lavori di seppellimento vittime». Archivio Centrale dello Stato (d'ora in poi ACS), *Ministero dell'Interno, Direzione Generale di Pubblica Sicurezza, Divisione Affari Generali Riservati*, A54, fasc. 40, incursioni aereo navali, sfasc. 2, Affari per provincia, 86 n. 81 Terni.

B24 Liberator e fare raid fino a Livorno, bombardata il 28 maggio e il 28 giugno 1943. Si dovette alla conquista dell'area di Foggia il 1° ottobre 1943, l'ampliamento del raggio di azione dei bombardamenti sulla Germania del sud e sull'Austria. Sopra i suoi campi di volo e nei nuovi creati dall'organizzazione alleata, si insediarono i bombardieri pesanti della 15th US Army Air Force con il 5th, 47th, 49th e 55th Bomb Wing⁹. A essi si affiancarono i Wellington Mk X del 205th Group della RAF. Altri reparti, che avevano in dotazione bimotori North American B25 Mitchell, erano nella zona di Napoli. Con l'8 settembre, gli Alleati avevano anche acquisito le basi in Sardegna e Corsica dove si stanziarono i gruppi da bombardamento forniti di bimotori Martin Marauders B26 o B25 Mitchell, nonché i cacciabombardieri Republic P47 Thunderbolt del 57th US Fighter Group della 12th US Army Air Force. Le bombe standard che questi bombardieri sganciavano sulle nostre città erano le AN-M64 GP (General Purpose) da 500 libbre.

L'Umbria, come tutta l'Italia centro-settentrionale, non fece eccezione nel panorama degli attacchi aerei.

Diciamo subito che la documentazione sia italiana che di fonte anglo-americana sulla guerra aerea in Umbria è copiosa e che, nell'ambito di questo lavoro, non sarà possibile che darne conto in maniera sintetica¹⁰. Bisogna anche ribadire che le operazioni aeree sull'Italia, a partire dallo sbarco alleato a Salerno, erano legate all'avanzata delle forze di terra.

L'Umbria venne sorvolata da aerei francesi già dalle prime ore della nostra entrata in guerra. Il comandante della Compagnia Reali Carabinieri di Spoleto, capitano Riccardo Pentimalli, il 14 giugno 1940 avvertiva vari enti a Roma e Perugia che velivoli avevano lanciato manifestini nel territorio spoletino e di Campello sul Clitumno, che dicevano: «Il duce ha voluto la guerra? Eccola! La Francia non ha niente contro di voi – fermatevi – la Francia si fermerà»¹¹. La stessa cosa veniva segnalata a Foligno.

La regione aveva molti obiettivi militari, a partire dalle linee ferroviarie:

⁹ Forniti di quadrimotori B24, B17, di caccia a lungo raggio Lockheed P38 Lightning, Spitfire e P40.

¹⁰ Per una disamina più esaustiva si veda Claudio Biscarini, *Umbria: La guerra dal cielo (1941-1944)*, Fondazione Ranieri di Sorbello, Perugia 2012,

¹¹ ACS, *Ministero dell'Interno, Direzione Generale di Pubblica Sicurezza, Divisione Affari Generali Riservati*, A54, fasc. 40, incursioni aereo navali, fasc. 2, Affari per provincia, Perugia.

- Terontola-Perugia-Ponte San Giovanni-Foligno-Terni-Orte con diramazione Todi-Terni;
- Ferrovia Centrale Umbra: Sansepolcro-Città di Castello-Umbertide-Perugia-Deruta-Marsciano-Todi Ponte Naia-Acquasparta-Terni;
- Terontola-Perugia-Ponte San Giovanni-Foligno-Fabriano-Falconara e raccordo sull'Adriatica;
- Ferrovia dell'Appennino Centrale: Arezzo-Anghiari-Sansepolcro-Città di Castello-Umbertide-Gubbio-Fossato di Vico;
- tranvia Terni-Ferentillo;
- Spoleto-Norcia.

C'erano, poi, un dedalo di strade: SS3 Flaminia, 3bis Val Tiberina, 73bis Bocca Trabaria, 75 Centrale umbra, 76 Val d'Esino, 77 Val di Chienti, 79 Ternana, 205 Amerina. Se ne erano accorti gli Alleati che avevano studiato tutto il sistema viario, come si deduce da questo documento:

Ci sono cinque strade importanti in questa zona che costituiscono il cuore del sistema di trasporto stradale Nord-Sud. (1) Statale n. 2 da Siena a Viterbo. (2) Statale n. 71 da Arezzo attraverso Orvieto verso Montefiascone. (3) Statale n. 75 da Riccio (sulla statale n. 71 a nord del lago Trasimeno) a Foligno dove si interseca con la statale n. 3. (4) Statale n. 79 da Orvieto verso Terni. (5) Statale n. 1 sulla costa ovest da Montepescali a Civitavecchia. In additione ci sono diverse strade secondarie che formano un reticolo importante per i trasporti Nord-Sud. La strada trasversale da Colonna a Chiusi. La trasversale Pieve al Toppo-Sinalunga. La strada secondaria da Orvieto a Narni. La strada da Perugia a Todi (N. 3bis). Si tratta della strada trasversale da Perugia a Deruta e secondaria da Deruta a Todi. La via secondaria che si stacca dalla Perugia-Todi, corre verso Marsciano e si riunisce alla statale 79 a nord-est di Orvieto. La strada secondaria che si stacca dalla statale 75 poco prima a nord di Foligno e oltrepassa Bevagna per Massa Martana da dove invia un ramo a sud-sud-est e un ramo a sud-est della statale 79, oltrepassando Spoleto¹².

Esistevano, infine, molti impianti industriali, centrali idroelettriche importanti e due campi di aviazione: Sant'Egidio e Castiglione del Lago.

Il campo di Sant'Egidio per l'Aviazione Nazionale Repubblicana era

¹² Air Force Research Historical Agency (d'ora in poi AFRHA), microfilm A6309, Highway target in Central Italy, n. 2.

l'aeroporto operativo n. 31¹³, punto carta DF80, mentre l'aeroporto di Castiglione del Lago era definito *tecnico*, punto carta DD65¹⁴.

Il 24 marzo 1943 Sant'Egidio ebbe una prima ricognizione da parte di velivoli alleati, che constatarono:

Posizione. L'aeroporto è situato 1 miglio e mezzo ovest-nord-ovest da Bastia e 6 miglia e mezzo est-sud-est da Perugia. Il terreno di atterraggio è approssimativamente ovale e misura 1.400 yard circa nord-sud; 1230 yard circa est-ovest.

La superficie del campo di atterraggio tende a essere umida e solo la metà occidentale, che è drenata, è utile al momento della fotografia. L'area utile è delimitata da paletti di confine e il nome Perugia è appena visibile. C'è una pista che corre NNE-SSO con un gruppo asfaltato circolare a entrambe le estremità che misura circa 1.200 yard. Sono stati fatti dei lavori al centro della pista che probabilmente è inutilizzabile al momento della fotografia. Ci sono tre hangar con fondo di hangar in asfalto sul confine ovest che misurano ca. 400 piedi per 130 piedi. L'edificio amministrativo e gli alloggi sono situati in un gruppo principale dietro gli hangar. A nord degli hangar c'è un piccolo edificio con protezione contro le esplosioni pesanti destinato a essere un deposito di munizioni. L'aerodromo si trova a nord dell'asse stradale e ferroviario Foligno-Perugia¹⁵.

Altre ricognizioni si ebbero il 10 maggio 1943, il 19 giugno 1943 e il 29 marzo 1944. Dal dicembre 1943 si individuano aerei tedeschi JU88 in numero da 6 a 21. Il 28 ottobre 1943 ci fu il primo mitragliamento di Sant'Egidio, e il primo bombardamento avvenne il 7 gennaio 1944 con B25 del 321° Gruppo, che attaccarono alle 13,10, e col 12° Gruppo che bombardò alle 13,00. Sul campo furono segnalati circa 28 aerei: circa 20 HE111 e JU88 e caccia Bf110 e Bf109.

Presso l'aeroporto era presente una forte contraerea, almeno 25 cannoni dipendenti dal *Flak Kommando Heeres 3/VII* e E 6/VI con *schwere Flak Abteilung 365 (V)* su 4 compagnie e *Flak Abteilung II/37* motorizzato con altre 4 compagnie. Questi cannoni abbatterono diversi aerei alleati. Ad esempio, il 15 gennaio 1944 colpirono il B17 41-24364 *Ethel* del 2° Gruppo diretto su Certaldo. L'aereo si inabissò nel lago di Bolse-

¹³ Venne usato dagli aerosiluranti SM79 dell'ANR come campo trampolino per attacchi sulla testa di ponte di Nettunia e da gruppi della *Luftwaffe*.

¹⁴ Cfr. Nino Arena, *L'Aeronautica Nazionale Repubblicana 1943-1945*, vol. II, STEM Mucchi, Modena 1975, p. 523.

¹⁵ AFHRA, MAAF 220, microfilm 25207.

na dopo aver lanciato le bombe da 1.000 libbre nel Trasimeno davanti a Tuoro. Tutti gli uomini dell'equipaggio si salvarono¹⁶ e a fine guerra rientrarono in patria¹⁷.

Per quanto riguarda le linee ferroviarie, da tempo, lord Zuckermann¹⁸ aveva studiato il nostro sistema ferroviario, giungendo alla conclusione che erano troppe le linee da bloccare: «Si poteva solo sperare nel rallentamento del traffico tedesco, mediante gli attacchi agli scali ferroviari, distruggendo locomotive, magazzini, materiale rotabile e uccidendo gli addetti»¹⁹.

La Sezione A-2 del 42° *Wing* americano elaborò uno schema detto: Vie di comunicazione ferroviarie Italia Centrale e del Nord. Nella Lista obiettivi di priorità il primo di essi relativo all'Umbria era il ponte di Orvieto, priorità AA1. Seguivano gli obiettivi della priorità B: B1 Perugia, B2 Terni, B3 Foligno, BB1 ponte di Marsciano, BB2 viadotto di Terni, BB3 ponte Monte Molino²⁰.

Il 24 marzo 1943 anche Terni venne sorvolata da ricognitori, questo il rapporto finale:

Terni e il suo distretto sono probabilmente l'area più importante, come obiettivo, dell'intera Italia Centrale dal punto di vista industriale. È uno dei principali centri di ingegneria e produzione di armamenti del Paese e dispone di vaste risorse di energia idro-elettrica. Tutti gli obiettivi si trovano insieme o presso il fiume Nera e comprendono, oltre alle centrali elettriche, grandi acciaierie e ferriere, la fabbrica di armi, diversi stabilimenti chimici e alcune importanti fabbriche tessili.

Energia: Ci sono 7 centrali idro-elettriche molto vicine tra loro nella valle del fiume Nera tra 2 e 4 miglia est-sud-est dalla città. La maggior parte dell'acqua che le alimenta, mediante bacini e canali (condutture), viene dal fiume Velino, che scorre sopra la Cascata delle Marmore ed è collegato al Lago di Piediluco; alcune sono alimentate dal fiume Nera. Queste centrali elettriche alimentano le industrie e le

¹⁶ Il 22 maggio 2013 la torretta ventrale *Sperry Ball* fu ripescata dal lago e oggi è al Museo del territorio di Bolsena.

¹⁷ Cfr. Mario Di Sorte, Claudio Biscarini, *Oltre il lago. Intreccio di vite nel dramma della Seconda guerra mondiale*, Aska edizioni, Firenze 2015.

¹⁸ Solly Zuckermann, zoologo specializzato nello studio dei primati, nato a Città del Capo il 30 maggio 1904 e morto a Londra il 1° aprile 1993, durante la Seconda guerra mondiale, come funzionario pubblico, studiò per il governo britannico l'impatto dei bombardamenti sui civili, iniziando dall'Operazione *Corkscrew*, ovvero l'attacco su Pantelleria.

¹⁹ Cfr. Biscarini, *Bombe su Siena* cit., p. 101.

²⁰ La lista delle priorità termina con le segnalate con la lettera I.

ferrovie per tutto il centro Italia e la zona di Napoli. Ci sono linee dell'alta tensione nella valle e sulle colline intorno²¹.

Furono individuate le centrali elettriche di Papigno-Velino e Papigno-Pennarossa con le relative cabine di trasformazione, la centrale di Galletto, che venne definita «la terza più grande in Italia», la centrale di Cervara, quella di Collestatte con la fabbrica chimica, delle Marmore, del Comune di Terni, del Comune di Spoleto e una supposta centrale elettrica delle acciaierie di Terni che viene così descritta:

All'angolo sud-est dell'acciaieria è presente un piccolo fabbricato quadrato, probabilmente la piccola centrale elettrica che si dice costituisca la principale fonte di energia della fabbrica. C'è una piccola stazione di trasformazione un poco più a nord probabilmente collegata con un'altra centrale idroelettrica. La fonte di energia idrica sarebbe stata prelevata dalla sponda orientale del fiume Velino a circa 100 yard sopra la diga, a mezzo sifone attraverso il Nera presso lo stabilimento chimico di Collestatte, quindi attraverso la conduttura che corre per le colline a circa un miglio a nord del Nera fino all'angolo sud-est delle acciaierie²².

Infine l'edificio per l'erogazione del gas cittadino sempre a Terni; quindi il rapporto continuava²³:

²¹ Terni longitudine 12°, 39'; latitudine 42°, 33', 30", altezza circa 390 metri. AFHRA, microfilm 25209.

²² Utilizzando le foto scattate durante le ricognizioni aeree, gli Alleati non sempre riescono a individuare correttamente la natura delle installazioni industriali. Nel caso specifico, mentre sono corrette le denominazioni di tutte le centrali idroelettriche, anche se non viene rilevato che tranne quella di Papigno tutte le altre alimentate dalle acque del Velino sono state poste a riserva di quella di Galletto, la centrale idroelettrica delle acciaierie, denominata Marmore Power Station, viene costruita solo dopo la nazionalizzazione degli impianti societari con la costituzione dell'ENEL, mentre la Marmore Power Station, entrata in funzione dopo la fine della Prima guerra mondiale, era inattiva dal 1927. Cfr. Arnaldo Maria Angelini, *La ricostruzione degli impianti idroelettrici sul Velino e sul Nera della Soc. Terni*, Associazione Elettrotecnica Italiana, Milano 1946; Aldo Buscaglione, *Risorse idrauliche ed energia elettrica*, in Renato Covino, Gino Papuli (a cura di), *Le Acciaierie di Terni*, Documentazione fotografica a cura di Fabio Menghi, Electa Editori Associati, Milano 1998, pp. 137-166 e, ivi, Monica Giansanti, *Scheda di rilevazione Canale motore*, pp.167-199 ("Catalogo regionale dei beni culturali dell'Umbria"). Ringrazio il dott. Gianni Bovini per le precisazioni fornite e le segnalazioni bibliografiche.

²³ Nelle fonti statunitensi ci sono moltissimi documenti relativi a Terni e al suo territorio.

Le industrie: La Fabbrica di armi reale, le acciaierie, lavorazioni di alluminio di Narni²⁴, la fabbrica chimica di Papigno, la fabbrica chimica di Nera Montoro, la fabbrica chimica di Collestatte e una presunta fabbrica chimica a 2 miglia sud ovest della stazione ferroviaria di Terni nel sito di un campo di aviazione di emergenza²⁵.

Fabbriche tessili: Una lavorazione di Juta e un Lanificio.

Trasporti: Terni è posta alla giunzione tra le linee elettrificate singole Foligno-Orte (binario doppio tra Terni e Narni), la linea singola Perugia-Terni e la linea a vapore Sulmona-Rieti-Terni (singolo binario). La linea Foligno-Orte fa parte della linea principale da Bologna per Ancona e Roma e supporta molto del traffico delle industrie del Nord, Centro e Sud Italia. La stazione ferroviaria è situata nella parte

²⁴ Nel comune di Narni non è mai stata in funzione una fabbrica di alluminio, anche se dopo la Prima guerra mondiale la Società per l'Alluminio Italiano rilevò l'impianto di Nera Montoro per la produzione di clorati dalla Società Idroelettrica di Villeneuve, ma lo cedette poi (1922) alla Società Italiana Ammoniaci Sintetica che a sua volta lo cedette alla Società Terni (1925) che lo gestisce anche durante la Seconda guerra mondiale. A Narni Scalo erano invece in funzione, accanto alla stazione ferroviaria, la fabbrica della Società Linoleum (collegata alla milanese Pirelli), che produceva pavimenti sintetici, e quella della Società dell'Elettrocarbonium, che produceva anodi per le fabbriche di alluminio ed elettrodi per le industrie elettrochimiche e siderurgiche. Sebbene in avanzata fase di costruzione, non entrerà invece mai in funzione l'impianto della Società Prodotti Esplosivi Autarchici a causa del passaggio del fronte dopo la liberazione di Roma. Cfr. Gianni Bovini, Renato Covino, Michele Giorgini (a cura di), *Archeologia industriale e territorio a Terni. Elettrocarbonium Linoleum Nera Montoro*, Documentazione fotografica a cura di George Tatge, Electa Editori Associati, Milano 1992 ("Catalogo regionale dei beni culturali dell'Umbria"); *Ex SPEA. Pensare il dismesso*, catalogo della mostra (Terni, 7 maggio - 30 giugno 2003), Comune Narni, ICSIM, Terni 2003.

Il documento americano identifica l'Elettrocarbonium come *Aluminium Work* e così la descrive: «Lavori in alluminio. Lavorazione dell'alluminio a Narni. L'ubicazione di questi è incerta ma si ritiene che sia nei pressi della stazione ferroviaria di Narni 8 miglia e mezzo a sud sud ovest di Terni. Si dice che produca anodi per l'industria, la cui produzione sarebbe di 12.000 t all'anno». Qui è segnalata anche la centrale idroelettrica, alimentata dalle acque del Nera, condivisa con la Linoleum.

²⁵ Quest'ultima è la fabbrica, anch'essa non ultimata a causa del passaggio del fronte, della Società Anonima Gomma Sintetica. Cfr. *Carburo, calciocianamide, ammoniaci sintetica, polipropilene. Un secolo di industria chimica nella valle del Nera*, catalogo della mostra (Terni, 10-30 settembre 2003), Osservatorio per il Settore Chimico, ICSIM, Terni 2003, pp. 47-49. Alcuni fabbricati di questa fabbrica vennero utilizzati dai nazi-fascisti come campo di prigionia dei soldati alleati; dopo la liberazione di Terni li usarono a tal fine anche gli anglo-americani, che per un periodo vi costrinsero anche la famiglia Mussolini, prima della costruzione di un apposito campo con tende. Cfr. Sandro Bassetti, *Terni. Tre lager per fascisti. Spie, agenti e forze speciali. 1944-1947*, Intermedia, Orvieto 2009, *passim*.



Bombardamento del ponte stradale di Narni, 6 giugno 1944, 320th US Bomber Group, situazione rilevamento ordigni esplosi (puntini bianchi). 320th US Bomber Group Association.

nord della città. A nord della stazione passeggeri c'è un bel lato parco di scali di smistamento ferroviario che si sta estendendo verso ovest e che gestisce tutto il traffico per le industrie.

Miscellanea: Caserme. A nord della città 500 yard sud-sud-est della stazione ferroviaria c'è la caserma Brignone e a sud della città la caserma Vittorio Emanuele III con un grosso deposito per mezzi motorizzati al suo angolo est. Altre caserme sono in costruzione a sud della città.

Difese: Dalle foto appare che Terni è leggermente difesa da posizioni di armi pesanti (4 cannoni) a Collestatte e 4 o possibili 5 postazioni di armi leggere (13 cannoni) principalmente a est e sud-est della città. Le informazioni aggiornate relative alle difese antiaeree di Terni saranno disponibili sotto forma di moduli localizzazione dell'antiaerea rilasciati periodicamente²⁶.

L'11 agosto 1943, avvenne il primo attacco alla linea ferroviaria a Terni. Ecco il rapporto missione del 301st US *Bomber Group*²⁷:

Terni linea ferroviaria: L'11 agosto 1943, 40 B17 hanno sganciato 468 bombe da 500 libbre (spoletta 0,25) alle 10,29 da 22.600 piedi sulla linea ferroviaria a Terni.

Valutazione del danno: Le foto scattate l'11 agosto rivelano che: Considerevoli danni sono stati causati nella zona industriale immediatamente a est della città che ha essa stessa sofferto molto pesantemente. Le comunicazioni ferroviarie e gli edifici ferroviari a nord della città hanno subito un rallentamento del traffico. Nell'acciaieria parte dei laminatoi è stata distrutta e l'estremità della caldareria è stata gravemente danneggiata. Quattro altre grandi fabbriche sono state pesantemente danneggiate da colpi diretti e alcune officine più piccole hanno subito almeno un'esplosione.

La fabbrica di juta [Jutificio Centurini] situata a sud-ovest dell'acciaieria è stata completamente messa fuori servizio. Tre aree e mezzo sono state sventrate e gli edifici principali parzialmente distrutti, mentre altre 5 officine sono state sventrate e stanno ancora bruciando. Il Lanificio adiacente allo Jutificio ha ricevuto 5 colpi diretti attraverso il tetto e una vasta area sul lato ovest dello stabilimento è stata sventrata. Altri due grandi capannoni sono stati distrutti per più della metà e ci sono segni di notevoli danni causati dall'esplosione.

A nord della città adiacente allo scalo ferroviario, le bombe sono cadute su un edificio di una piccola officina del gas, provocando danni da esplosione agli edifici

²⁶ AFHRA, microfilm B5660.

²⁷ Le foto di ricognizione, con constatazione dei danni, furono effettuate dal 3rd *Photographic Group*. Il 1° settembre 1943 un'altra ricognizione venne effettuata dal 682 *Squadron*.



Bombardamento di Terni, 22 gennaio 1944, 301st Bomber Group (National Archives, Washington).

principali e distruggendo un capannone. Nella fonderia sono stati distrutti 2 capannoni e altri 2 gravemente danneggiati.

I danni alle comunicazioni ferroviarie includono la distruzione di 8 stalli nelle officine di riparazione della ferrovia, i danni da esplosione all'edificio della stazione, la distruzione di 2 edifici ferroviari negli scali e la distruzione e il deragliamenti del materiale rotabile nella stazione e negli scali di smistamento. Un ponte stradale a est dello scalo ferroviario ha ricevuto un colpo diretto.

Le linee per Spoleto, Narni, Todi e la diramazione principale per le Acciaierie sono tutte bloccate da crateri, e molti crateri si vedono tra i binari della Ferrovia.

I danni in città sono diffusi e pesanti e comprendono la parziale distruzione di un fabbricato della Caserma Brignone. All'esterno della città si registrano alcuni episodi sparsi di danni alle abitazioni private. C'è una concentrazione di circa 100 crateri nel campo a nord-ovest dello scalo ferroviario²⁸.

Il Ternano era particolarmente preso di mira dai comandi alleati per quanto riguarda le informazioni. Il 31 gennaio 1944, un lungo rapporto di un agente della *Intelligence Division Military*, di nome Jicana²⁹, forniva notizie su una fabbrica di esplosivi a Baiano di Spoleto, con mappe. La fabbrica era formata da blocchi mimetizzati da case di campagna o ricoveri per il fieno, costruiti ai piedi di monte Martino. Vi si costruivano granate di artiglieria con acciaio proveniente da Terni. Seguiva un dettagliato rapporto su tutta la struttura³⁰. Nelle mappe erano evidenziati lo spolettificio di Spoleto e il cementificio di Morgnano.

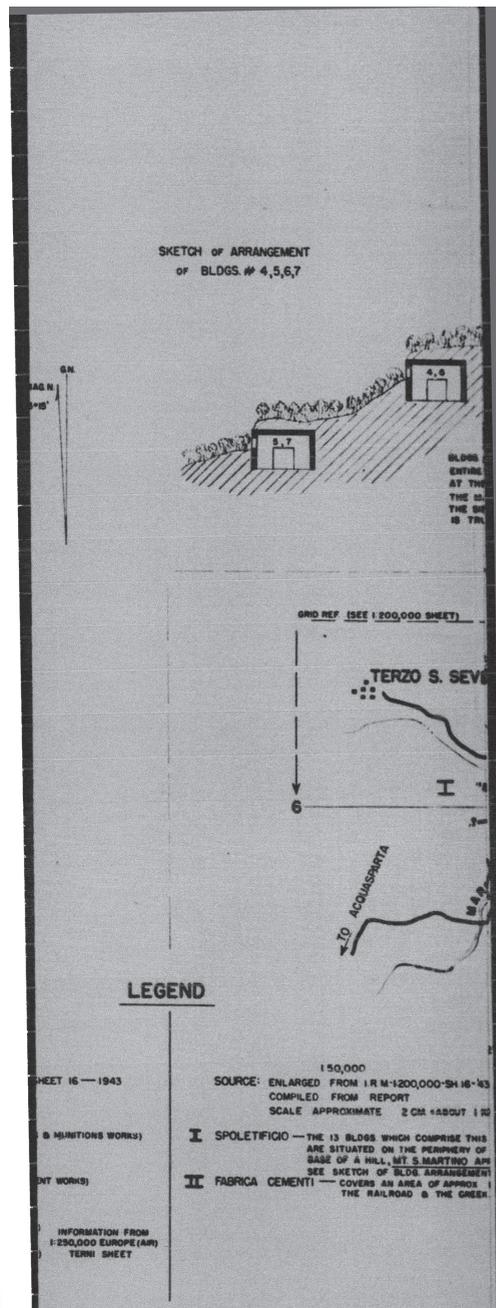
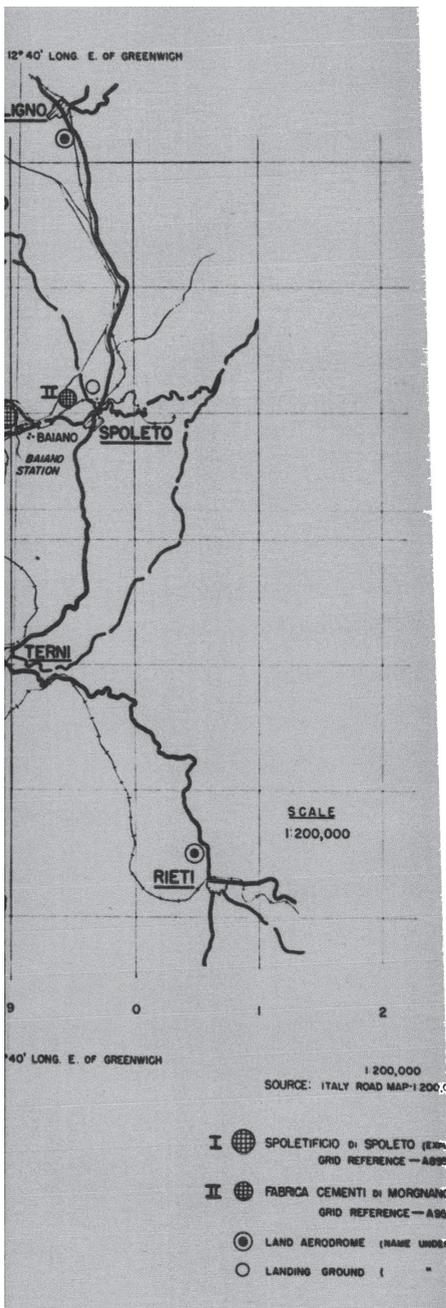
Un mese dopo il primo bombardamento di Terni, l'11 settembre 1943, ci fu una ricognizione sulla stazione di Ponte San Giovanni. Interessante la descrizione del sito:

²⁸ AFHRA, microfilm A 6006. I feriti saranno circa 500, mentre il numero dei morti supererà le 1.000 unità perché ai primi circa 500 accertati vengono presto aggiunti i circa 500 dispersi.

Per l'ubicazione e la storia degli impianti industriali di Terni qui – come in precedenza – descritti cfr. *L'Umbria. Manuali per il territorio. Terni*, Edindustria, Roma 1980 (e il suo sia "aggiornamento": Renato Covino, Giampaolo Gallo, *Le industrie di Terni. Schede su aziende, infrastrutture e servizi*, Introduzione di Renato Covino, Apparati di Gianni Bovini, CRACE, Perugia 2004).

²⁹ Questo agente di nome italiano improprio non doveva essere stato granché nel passato, secondo il rapporto che dice: «Fonte che aveva fallito nei suoi affari in Egitto, è arrivato in Italia nel 1935 (il padre era italiano) e grazie a raccomandazioni è riuscito ad avere un lavoro come supervisore in una fabbrica segreta afferente al Dipartimento del Genio dell'Esercito italiano» (AFHRA, microfilm 25209).

³⁰ Ivi, microfilm A6006.



Ubicazione (a sinistra) e schema (a destra) dello spolettificio di Baiano di Spoleto secondo le carte del Military Intelligence Division WDGS americano, 31 gennaio 1944 (AFHRA, microfilm 25209).

Sulla Cortona-Terontola della linea per Foligno, 8 miglia a est del lago Trasimeno. Questa linea è ferrovia alternativa alla linea Roma-Firenze-Bologna nella tratta tra Orte e Cortona-Terontola. Si individua San Giovanni ponte stradale, 5 campate e un ponte stradale a 3 campate. Terminal della linea privata di Terni-Perugia-Umbertide³¹.

Il primo attacco a Ponte San Giovanni avvenne il 19 dicembre 1943, e sarebbe stato seguito da molti altri.

Le ricognizioni sullo scalo ferroviario di Perugia iniziarono il 17 gennaio 1944, sulla stazione a sud-est di Perugia, sulla stazione di Perugia il 19 febbraio, sullo scalo il 20 febbraio e 18 marzo, sulla stazione di Perugia città il 18 marzo, sullo scalo il 16 marzo 1944 così come il 15 marzo 1944.

Il primo attacco allo smistamento ferroviario di Perugia venne effettuato il 13 marzo 1944. Il 27 marzo 1944, 24 B25 bombardavano un ponte ferroviario a Perugia che non riuscivano a colpire. Gli aerei ritornarono il 28 con 44 bimotori B25 *Mitchell* i cui equipaggi dichiararono di aver colpito presumibilmente l'ingresso ovest al ponte e anche 2 campate sull'ingresso nord-ovest e sul binario a sud-est del ponte. Anche la linea si supponeva che fosse interrotta. Nonostante tutto, però, i genieri tedeschi, coadiuvati da battaglioni del Genio militare della RSI e da operai della Organizzazione Todt, riuscivano a ripristinare le linee e a far funzionare le comunicazioni ferroviarie.

L'organizzazione tedesca delle ferrovie in Italia era capillare:

- *Deutsche Reichsbahn* Comando trasporti militari a Fiesole (*General des Transportwesent*) comandante l'*Oberst* Schnez³²;
- *Wehrmachtverkehrdirektion Italien* a Verona con Direzione Generale FS, agli ordini dell'*Oberst* Jennrich;
- 2 *Transport Kommandantur* a Venezia e Bologna e 12 *Bahnoff Kommandantur*.

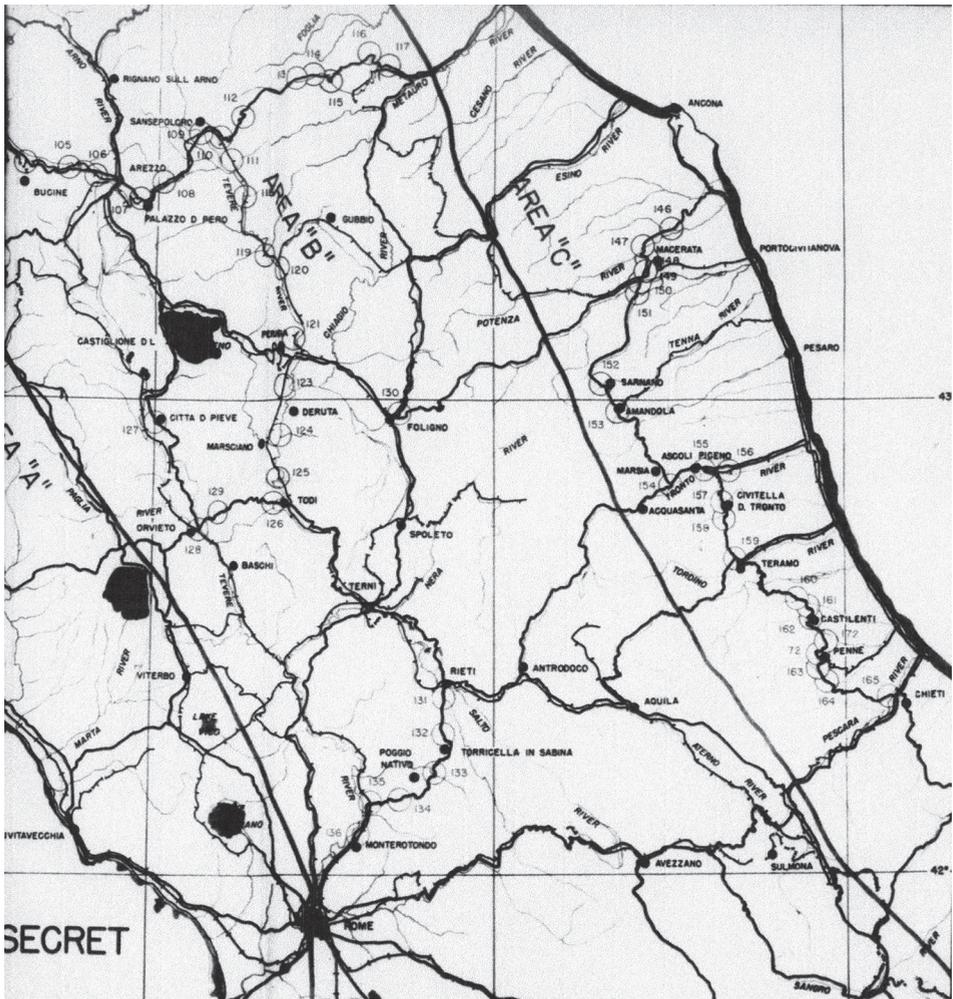
Per i lavori era operativo il *Feldeisenbahn Kommand 5* su *Eisenbahnpioniere* e *Eisenbahnkompanie*.

Per ogni merce o altro che veniva trasportata c'erano treni di diversa composizione:

- treni per razioni media di 40 carri, con 300.000 razioni complete (442 t);

³¹ Ivi, microfilm 25208.

³² Colonnello.



Mappa della zona B degli obiettivi. I cerchi numerati rappresentano gli obiettivi (AFHRA, microfilm A6006).

- treni per razioni complete con foraggio, 180.000 razioni per uomini e 40 per animali (454 t);
- treni razioni senza pane 300.000 razioni (450 t);
- treni dell'avena 90.000 razioni (450 t);
- treni per animali 360 capi di bestiame per 180 t, oppure 1.200 maiali per 120 t o 1.800 pecore per 72 t;
- treni munizioni media di 30 carri per tre tipi di treni: treni richiesti da una particolare divisione, treni unità calibro, caricati con circa 15 t di munizioni di un determinato calibro, treni a singolo calibro;
- treni carburante di tre tipi: 20 carri cisterna per benzina, 25 carri con fusti di benzina da 20 e 200 litri, 5 carri con olio motore, olio per ingranaggi, barili e latte antigelo;
- treni per cavalli: 55 vagoni con 8 cavalli ciascuno o 450 cavalli per treno;
- treni per materiale del Genio: media 40 carri, dei quali 39 aperti (820 t);
- treni per trasporto carri armati fino a 25 carri armati medi o 8 pesanti (Tigre). Il 4 febbraio 1944 la *schwere Panzer Abteilung* 508. scaricò questo tipo di *Panzer* a Ficulle da dove proseguirono, via strada, verso Roma³³.

Dal 19 marzo all'11 maggio, i comandi alleati, con l'obiettivo di bloccare l'intero sistema ferroviario e stradale, misero in atto l'operazione *Strangle*. Si cercò di ostacolare l'invio verso il fronte di Cassino di rifornimenti e rinforzi alle truppe tedesche, ma l'operazione, alla fine, funzionò solo in parte. Il 25 aprile 1944, ad esempio, venne colpita Umbertide dai cacciabombardieri *Curtiss P40 K MkII Kittyhawk* del 5th *Squadron South African Air Force*, con obiettivo il ponte sul Tevere che si trova molto vicino al centro della città. Le bombe, però, disgraziatamente caddero in paese causando 70 morti tra i civili³⁴.

Con la liberazione di Roma, le strade consolari, e non solo, verso nord furono piene di colonne di mezzi tedeschi in ripiegamento. Ciò scatenò l'assalto dei cosiddetti *Jagdbombardier*, i cacciabombardieri alleati che mitragliavano qualsiasi cosa in movimento, come si ricava da questi due

³³ Cfr. Leonardo Micheletti, *Binari spezzati. La guerra sui binari italiani dal 1940 al 1946*, Edizioni Pegaso, Firenze 2022.

³⁴ Cfr. Mario Tosti, *Il nostro Calvario. Aprile 1944: bombe sull'Umbria*, Petruzzi editore, Città di Castello 2005.

esempi tratti dal *Kriegstagebuch*³⁵ della 10. *Armee* comandata dal *General der Panzertruppe* Heinrich von Vietinghoff:

8 giugno 1944 [...] Aeronautica nemica. L'attività aerea nemica è inferiore a quella del giorno prima. Tuttavia, i danni provocati nell'area Terni-Narni non possono ancora essere completamente eliminati, nonostante i provvedimenti più stringenti.

10 giugno 1944 [...] Aeronautica nemica. L'aviazione nemica ha continuato i suoi bombardamenti con cacciabombardieri sulle principali arterie stradali³⁶.

A pochi giorni dalla liberazione, Perugia subì un attacco notturno da parte di velivoli alleati, che causò vittime e è rimasto a lungo senza spiegazione e, soprattutto, senza responsabili. Oggi possiamo supporre, grazie a documenti coevi alleati, che nella notte tra il 12 e il 13 giugno a colpire il centro della città siano stati alcuni dei 10 *Martin Baltimore* MKV del 13° *Squadron*, partiti dalle Puglie per ricognizioni armate su Terni, Todi, Spoleto, Foligno, Camerino, Fabriano, Cagli, Fano e Perugia³⁷. C'è un ultimo documento, stranamente datato 2 marzo 1944, probabilmente frutto di informazioni da parte di un agente italiano, che ci dà notizie su Perugia:

2 marzo 1944

Da parte del tenente Amando Borsi, divisione Legnano PM16

Effetti dei bombardamenti alleati su Perugia

Via Cesare Battisti (Perugia) è praticamente rasa al suolo. Corso C. Tacito è stato distrutto. Quaranta ragazze sono morte a Upim (catena di negozi). La Torre del municipio non esiste più. Porzioni dell'ospedale sono un disastro. Tutte le case lungo la linea ferroviaria sono state rase al suolo. La ferrovia non esiste più. I vagoni ferroviari sono ammassati sulle linee strappate. Corso Vittorio Emanuele è praticamente tutto raso al suolo compreso San Lorenzo.

Aeronautica Umbria Produce aerei vari circa 3.000 esemplari. Mai bombardato³⁸.

³⁵ *Kriegstagebuch* 7, AOK 10, Bundesarchiv-Militärarchiv Friburgo in Brisgovia, RH 20-10.

³⁶ Intervenero anche i piloti della Francia libera. L'11 giugno 1944, alle 10,15, 5 P47 *Thunderbolt* attaccavano la strada Perugia-Foligno, mentre il giorno prima lo stesso numero aveva preso di mira la strada per il lago Trasimeno. Erano inseriti nel 57th US *Fighter Group* e partivano da Alto, in Corsica.

³⁷ Un altro attacco ci fu l'8 luglio 1944, probabilmente a opera di un bombardiere in picchiata tedesco Ju87B Stuka.

³⁸ AFHRA, MAAF 220, microfilm 25207. Questo rapporto appare molto con-

Alcuni viadotti e ponti ferroviari e stradali furono particolarmente presi di mira dagli aerei alleati³⁹. Ne forniamo alcuni esempi: il ponte ferroviario a sud-est di Orvieto, dal 20 ottobre 1943 al 27 maggio 1944 subì 26 attacchi, durante i quali furono sganciate in totale 1.300 bombe da 1.000 libbre e 700 da 500; il ponte ferroviario a nord-ovest di Orvieto ebbe dal 21 ottobre 1943 al 9 giugno 1944 33 attacchi per un totale, di 1.300 bombe da 1.000 libbre e 1.700 da 500. Il ponte ferroviario a sud-ovest di Ficulle venne bombardato 10 volte dal 1° aprile al 25 maggio 1944. Il viadotto ferroviario a nord-est di Terni fu bombardato 12 volte dal 24 ottobre 1943 al 29 maggio 1944. Il ponte ferroviario a est di Perugia subì due attacchi il 26 marzo 1944, uno il 27 e due il 28 marzo 1944⁴⁰. Secondo uno studio della 15th *US Air Force*, redatto l'11 dicembre 1943 e relativo ai raid dal 1° agosto al 1° novembre 1943, pur restando in linea con l'esperienza di accuratezza nei bombardamenti di altri fronti, i ponti italiani avevano costretto le forze aeree a più attacchi per distruggerli perché erano troppo piccoli⁴¹.

Nei giorni che precedettero la liberazione di Perugia le interruzioni ferroviarie sulle linee si fecero più ampie, come dimostra questo documento⁴²:

fuso, sia nella segnalazione dei danni che nell'individuazione delle località. Infatti, a Perugia la torre del comune e la cattedrale di San Lorenzo non furono minimamente danneggiate, la Upim aveva solo un piccolo magazzino e nel comune non c'è alcun corso Cornelio Tacito. Questo tipo di informative non erano inconsuete. La "città dalle Belle Torri", San Gimignano, venne data per rasa completamente al suolo sia nei documenti che nelle pagine dei giornali anglo-americani. Per fortuna, niente di tutto questo era vero. Cfr. Claudio Biscarini, *Qui Radio Londra "Mangiamo carciofi"*, Effigi edizioni, Arcidosso 2017, pp. 344-348.

³⁹ Non mancarono episodi di *fuoco amico*. Il 10 gennaio 1944, il questore di Terni Buccolini inviava questo telegramma al Ministero degli Interni: «N.0184. Ore 13 del 28 corrente seguito incursione aerea veniva colpito e danneggiato ponte ferroviario Alleronia linea Roma-Firenze. Veniva colpito treno trasportante prigionieri di guerra. Numerosi morti e feriti tra prigionieri e militari tedeschi scorta convoglio». ACS, *Ministero dell'Interno, Direzione Generale Pubblica Sicurezza, Divisione Affari Generali Riservati*, A54, fascicolo 40 incursioni aereo navali, fasc. 2 Affari per provincia, 86, n. 81 Terni. Per maggiori informazioni su questo episodio si veda Biscarini, *Umbria: La guerra dal cielo*, pp. 71-92.

⁴⁰ AFHRA, microfilm A6324.

⁴¹ Biscarini, *Umbria: La guerra dal cielo* cit., p. 207.

⁴² Roma, Archivio Storico Stato Maggiore Esercito, Fondo Stato Maggiore della RSI. Si ringrazia Leonardo Micheletti per questi documenti.

Ministero delle Comunicazioni
Ferrovie dello Stato
Direzione Generale Verona
Dirigente Centrale Supremo
29 maggio 1944

1° aprile 1944

Perugia ponte ferroviario

Dal 19 marzo, l'accesso a tre arcate ovest del ponte, lungo circa 40 metri, è stato completamente distrutto.

La linea Perugia-Foligno è bloccata sui punti seguenti:

2 crateri circa 1000 metri a est del ponte; un cratere è stato riempito e sul secondo sembrano essere in corso riparazioni. Un cratere circa 300 metri a ovest del ponte non sembra stato riparato.

Linea ferroviaria di Perugia. La linea a sud verso Todi e la diramazione verso la città di Perugia sono entrambe tagliate da crateri all'estremità occidentale dell'incrocio.

La linea Nord per Umbertide sembra essere l'unico binario percorribile dalla stazione.

Situazione interruzione binari ed impianti alle ore 6 del 29 maggio 1944

Linea Firenze-Chiusi

Stazione Terontola, il 25/5 ore 17,45 attacco aereo. Gravemente danneggiati due locomotori e una locomotiva.

Linea Terontola-Foligno

Perugia e tratta Perugia-Ponte San Giovanni il 27.5 ore 11,30 attacco aereo, binari interrotti al Km 27+4 e ponte al Km 27+7 danneggiato leggermente

Linea Orte-Falconara

Tratta Terni-Giuncano il 28/5 ore 13 attacco aereo sul ponte a nord di Terni. Distrutta un'arcata e danneggiato gravemente altre tre. Distrutto un pilone e 180 metri di binario. Durata presumibile dell'interruzione giorni 16.

Interruzioni precedenti

Tratta Castiglione del Lago-Panicale interrotta dal 26/5 al 27/5

Tratta Panicale-Chiusi interrotta dal 27/5

Sui danni al patrimonio edilizio e infrastrutturale della regione e sulla sua ricostruzione cfr. Angelo Bitti, Stefano De Cenzo, *Distruzioni belliche e ricostruzione economica in Umbria. 1943-1948*, CRACE, Perugia 2005.

Tratta Chiusi-Città della Pieve interrotta funziona a un binario a trazione elettrica
Tratta Città della Pieve-Ficulle interrotta dal 26/5
Stazione Ficulle interrotta dal 26/5
Tratta Ficulle-Allerona interrotta dal 26/5
Tratta Allerona-Orvieto interrotta dal 26/5
Stazione Orvieto interrotta dal 26/5
Tratta Orvieto-Baschi servizio su un binario e trazione vapore
Stazione Baschi interrotta dal 16/5
Linea Terni-Sulmona
Tratta Terni-Marmore interrotta dal 24/4 al 4/5
Tratta Piediluco-Labro interrotta dal 24/5
Linea Terontola-Foligno
Tratta Passignano-Torricella interrotta dal 16/5
Tratta Torricella-Magione interrotta dal 13 al 24/5
Tratta Magione-stazione Ellera interrotta dal 26/5
Stazione Bastia servizio su un binario
Tratta Assisi-Spello interrotta dal 14/5.

31 maggio 1944

Linea Chiusi-Roma

Tratta Camucia- Terontola il 30/5 alle 8,50 al km 199 interrotta
Tratta Attigliano Bassano il 29/5 alle 18,30 incursione, colpita km 93,07, 93,04,
93,06 linea interrotta
Stazione Panicale il 30/5 ore 9,36 incursione, colpiti 1° 2° binario distrutti per
30 metri. Danni leggeri agli altri binari.

Riattivazioni

Tratta Terni Marmore e Paganica Fossa riattivate il 30 ore 15.

5 giugno 1944

Linea Chiusi-Roma

tratta Ficulle Allerona il 3/6 ore 19,50 attacco aereo al km 146,6. Circolazione
interrotta.
Stazione Orvieto riattivata circolazione trazione vapore il 376 ore 18.

6 giugno 1944

Linea Terontola Foligno.

Tratta Terontola-Tuoro ore 16,10 del 5/6 attacco aereo al Km 80, distrutti 20 metri di binario. Prevedesi riattivazione per le ore 20 di oggi.

Linea Roma Firenze

Stazione Baschi interrotta dal 16/5

Tratta Baschi Orvieto circolazione a trazione vapore su un solo binario

Tratta Orvieto Allerona interrotta dal 26/5

Tratta Allerona Ficulle interrotta dal 26/5

Stazione Ficulle interrotta dal 26/5

Tratta Ficulle Città della Pieve circolazione a trazione a vapore

Tratta Città della Pieve Chiusi e stazione Chiusi circolazione a trazione a vapore

Tratta Chiusi Panicale interrotta dal 3/6

Tratta Panicale Castiglione del Lago circolazione a trazione a vapore su 1 solo binario.

Linea Orte Falconara

Tratta Nera Montoro Narni e stazione Narni interrotte dal 2/5

Tratta Terni Giuncano interrotta dal 18/5

Stazione Spoleto interrotta dal 2/6

Stazione Trevi interrotta dal 2/6

9 giugno 1944

Linea Terontola Foligno

Stazione Perugia Ponte San Giovanni il 7/6 ore 14,15 attacco aereo. Due binari interrotti. Nessun transito.

Stazione Tuoro l'8/6 ore 9,15 attacco aereo. Secondo binario leggermente danneggiato. Transito possibile.

Tratta Tuoro Passignano l'8/6 ore 9,15 incursione aerea. Binario in quattro punti interrotto. Comunicazioni telefoniche interrotte. Durata presumibile dell'interruzione fino al 9/6.

13 giugno 1944

Linea Terontola Foligno

Tratta Assisi Cannara riattivata l'11/6 ore 20, 15.

Umbria Contemporanea - nuova serie

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

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

CONVEGNI

Perugia e la marcia su Roma tra mito e realtà

Ricerca storica, memoria della Shoah e gli ebrei in Umbria

L'eccidio delle foibe e l'esodo giuliano-dalmata

Risorgimento, identità nazionale, esperienza umbra

I bombardamenti anglo-americani in Italia e in Umbria

LECTIO MAGISTRALIS DI EMILIO GENTILE

Il nazionalismo ieri e oggi

DOCUMENTI PER LA STORIA

RICERCHE

L'ISTITUTO

SEGNALAZIONI BIBLIOGRAFICHE

in copertina

Nikolaos Gysis, *Allegoria della storia*, 1892

(Nikolaos Gysis, Public domain, via Wikimedia Commons).