

I bombardamenti aerei nella seconda guerra mondiale Milano e la provincia

Achille Rastelli

La ricerca storica sui bombardamenti aerei durante la campagna d'Italia è stata assai scarsa fino ad oggi: solo recentemente sono usciti alcuni lavori su attacchi avvenuti in singole località (Roma, Empoli, Poggibonsi, ecc.), ma, considerando l'entità delle incursioni nel corso della guerra, si tratta di un settore di ricerca ancora agli inizi. Questo studio riguarda gli attacchi aerei avvenuti su Milano e il suo territorio, estensione necessaria in quanto, date le dimensioni e l'importanza della città, quasi tutte le azioni di guerra aerea avvenute in provincia riguardano indirettamente anche la metropoli.

La ricerca si è svolta necessariamente su due filoni di fonti, quelle locali e nazionali, per valutare i danni e le conseguenze degli attacchi, e quelle estere per poter conoscere quali furono le strategie, le tattiche e i mezzi impiegati per svolgere quest'opera di distruzione. La ricerca su Milano è stata particolarmente complessa e, dal punto di vista storico, assai interessante, perché è stata una delle poche città italiane (insieme a Genova e Torino) a subire tutti i tipi di attacchi per tutta la durata della guerra, mentre altre località li hanno subiti o solo per certe tipologie o per durate più limitate nel tempo. Una ricerca in questo settore non può essere disgiunta da uno studio del materiale fotografico, in quanto sovente la valutazione dei danni, riportata dai documenti, può essere validamente controllata solo con le foto, le quali mostrano spesso realtà differenti da quelle riportate negli archivi. Infine, un accenno al fatto che vivere sul territorio è una condizione molto utile, se non necessaria, per chiunque voglia affrontare una simile ricerca per altre città italiane: la conoscenza del "terreno" è infatti premessa indispensabile per non cadere in errori di tempo, di luogo o di circostanze.

Historical research on aerial bombing during the Italian campaign has been so far rather scarce: only recently a few works appeared on the attacks over single localities (Rome, Empoli, Poggibonsi, etc.), but compared with the number of missions performed in the course of the war, this is nothing more than a start. The present study concerns the aerial attacks over Milan and its territory, a necessary extension since, owing to the size and importance of this city, almost all the air raids which occurred in the Milan province had some sort of connection with the metropolitan area. Conducted along a double line of research (on the one hand national and local resources, in order to assess damages and consequences of the runs, and on the other allied documentary evidence, to investigate strategies, tactics and armaments used in this effort of destruction), this case study of Milan has proved to be particularly complex and historically intriguing, since this city, together with Genoa and Turin, was one of the few Italian centers that suffered all kinds of air raids along the whole course of the war. Research in this sector could not simply prescind from careful examination of photographic evidence, if one just considers that alleged official estimates of damage cannot very often be checked otherwise than on photographs, which frequently show a picture surprisingly distant from the one described in the relevant archival documents. Finally, a hint at the fact that familiarity with the territory appears to be a pre-requisite quite useful, if not indispensable, for anyone wishing to carry on similar research on other Italian cities: good knowledge of the field is in fact a vital factor that helps avoid mistakes concerning times, places and circumstances of the events under consideration.

I primi attacchi aerei nella seconda guerra mondiale

Dopo le prime esperienze di attacchi aerei su città durante la grande guerra¹, successivamente alla fine del conflitto proseguirono gli studi relativi a nuovi mezzi e a nuove teorie per quello che ormai veniva definito il "bombardamento strategico". Secondo le teorie del generale italiano Giulio Douhet, esso, eseguito da grandi masse di aerei, avrebbe alla lunga distrutto il potenziale industriale e le vie di comunicazione del nemico, facilitando l'avanzata alle truppe di terra in un territorio sconvolto e abitato da una popolazione decimata e demoralizzata². Negli anni trenta i primi a mettere in pratica bombardamenti strategici furono i giapponesi in Cina, seguiti dai tedeschi che, il 26 aprile 1937, attaccarono ferocemente Guernica provocando 1.654 morti. Sia i giapponesi che i tedeschi impiegavano stormi di bombardieri di medie dimensioni, un'arma ancora insufficiente per lo scopo distruttivo che si prefiggevano: i primi a dotarsi di bombardieri adatti ad un impiego di massa ed in grado di portare un carico di bombe notevole furono gli inglesi, anche per l'impulso del Bomber Command,

costituito il 14 giugno 1936 nell'ambito della Royal Air Force. Partiti anch'essi con bimotori come l'Armstrong-Witworth Whitley, il Bristol Blenheim, l'Handley-Page Hampden, il Vickers Wellington e l'Avro Manchester, passarono presto ai quadrimotori Handley Page Halifax e Short Stirling e, soprattutto, all'Avro Lancaster, destinato a divenire il migliore e più versatile bombardiere del Bomber Command.

Dopo il 1° settembre 1939 gli inglesi e i tedeschi cominciarono quasi subito ad effettuare azioni diurne di bombardamento su obiettivi militari e da parte dei tedeschi il momento di maggior attività fu raggiunto durante la "battaglia d'Inghilterra", nell'estate-autunno 1940³. Presto però i belligeranti si accorsero che gli attacchi erano di scarsa efficacia per l'insufficienza degli strumenti di puntamento e assai onerosi per la falcidia dovuta all'artiglieria contraerea e alla caccia avversaria. I tedeschi iniziarono quindi i bombardamenti notturni su vaste aree urbane: la precisione non era più richiesta e gli attacchi intendevano seminare distruzioni e produrre effetti terroristici sulla popolazione civile. Effetti che, com'è noto, non si verificarono; al contrario, gli inglesi maturarono una più spiccata deter-

¹ Le origini del bombardamento strategico, o anche intimidatorio e terroristico, si trovano nelle teorie della "Jeune Ecole", una scuola di pensiero militare sorta in Francia verso il 1880 e patrocinata dall'ammiraglio Aube e dallo scrittore Gabriel Charries, in funzione antiinglese e antiitaliana. Cfr. Theodore Ropp, *The development of a Modern navy-French naval policy 1871-1904*, a cura di Stephen Roberts, Annapolis, U.S. Naval Institute, 1987, pp. 158 sgg., in particolare p. 162: "Though a large part of the Jeune Ecole's theory of bombardment was simply a revival of the old notion of doing a lot of indiscriminate damage, it also contained elements of a much more modern idea: working on the morale of the civilian population". Per i timori prodotti in Italia da questa strategia, si veda Argus, *La guerra del 190...*, s.l., Lega Navale Italiana, 1899. Ripresa da tedeschi ed austriaci nel corso della grande guerra (bombardamenti navali della costa inglese e della costa italiana), trovò poi pieno sviluppo con gli attacchi su Londra eseguiti da dirigibili Zeppelin e bombardieri Gotha.

² Aa.Vv., *Mach 1 - Enciclopedia dell'aeronautica 1*, Milano, Fabbri, 1975-1977, alla voce Douhet Giulio, i cui scritti sono in corso di pubblicazione (è uscito il primo volume), introdotti da ampi saggi sulla sua attività: Andrea Curami, Giorgio Rochat (a cura di), *Giulio Douhet. Scritti 1901-1915*, Roma, Stato Maggiore Aeronautica-Ufficio storico, 1993.

³ Il 13 maggio 1940 i tedeschi furono protagonisti del bombardamento di Rotterdam, un episodio controverso per il quale il maresciallo Goering venne incriminato a Norimberga: mentre erano in corso trattative di resa con gli olandesi, gli Heinkel 111 del Kampfgeschwader 54 attaccarono il centro di Rotterdam per accelerare le trattative. Il risultato fu ottenuto, ma al prezzo di 8.000 morti e 78.000 senzatetto (cfr. John Killen, *Nascita della Luftwaffe*, Milano, Longanesi, 1964).

minazione di resistenza al nemico e, soprattutto, di vendetta.

Dopo un lento periodo d'incremento dell'attività bellica, prima sotto il comando di sir Charles Portal e poi di sir Richard Peirse che, per la sua formazione nella marina, prediligeva gli attacchi su porti e cantieri navali, il 22 febbraio 1942 s'insediò al Bomber Command sir Arthur Harris, poi soprannominato dagli aviatori inglesi "the butcher" (il macellaio), con tragico riferimento ai sacrifici che loro richiedeva (durante la guerra i morti del Bomber Command furono 41.700 su un totale di 72.794 della Raf, cioè il 57,3 per cento)⁴. Quando Harris arrivò al comando trovò già pronte le direttive di quello che veniva denominato *area bombing*, stabilite da Portal, ma scarsamente impiegate; le fece sue e su di esse impostò la sua strategia che faceva dei bombardieri l'elemento decisivo della vittoria. L'*area bombing* consisteva nell'inviare di notte grandi stormi di bombardieri, a ondate successive, sullo stesso bersaglio, generalmente un'area densamente urbanizzata. L'azione doveva essere iniziata dai *pathfinders* che, grazie alla loro abilità (e poi al radar), erano incaricati di colpire l'area con bombe incendiarie inquadrando il bersaglio; successivamente gli squadroni di bombardieri, con l'aiuto dei bengala, dovevano lanciare le bombe all'interno del cerchio di fuoco, saturando così la zona fino alla sua totale distruzione. Sulle città tedesche la concentrazione dell'attacco, unita a particolari condizioni atmosferiche, arrivò in certi casi a creare il *feuersturm* (vortice

di fuoco), che turbinava sulle città consumando tutto ciò che incontrava. Anche le bombe aumentavano di capacità distruttiva: si era passati da quelle di 250 e 500 kg ai *blockbusters*, bombe da una tonnellata, e ai *cookies* (da 2 tonnellate), che insieme agli spezzoni incendiari al fosforo devastavano interi centri urbani. La reazione contraerea tedesca e italiana contro tali attacchi era poco efficace; più valida l'azione degli aerei da caccia, che attaccavano in modo continuo i bombardieri lungo il percorso di andata e ritorno.

L'arrivo dei bombardieri americani in Europa e i primi attacchi sull'Italia

Verso la fine del 1942 giunsero anche i bombardieri americani dell'Usaaf (Boeing B17 Flying Fortress e Consolidated B24 Liberator) che iniziarono a colpire Germania e Italia, privilegiando però il bombardamento diurno di precisione, grazie ai radar centimetrici, agli strumenti di puntamento Norden — più precisi di quelli impiegati dagli inglesi — e soprattutto ad una poderosa scorta di caccia che dal 1943 li accompagnava lungo tutto il percorso. Nonostante le gravi perdite, gli americani erano convinti di ottenere buoni risultati che invece non giunsero⁵. Persero centinaia di bombardieri, distrussero intere città, ma senza seminare il panico nella popolazione e, quel che è peggio, senza fermare la produzione bellica, che proseguì intensa fino all'ultimo giorno di guerra⁶ e che venne fermata solo dagli eser-

⁴ Dati ricavati da Giorgio Bonacina, *Obiettivo Italia*, Milano, Mursia, 1972.

⁵ Si potrebbe anche avanzare l'ipotesi che i bombardamenti aerei sulla Germania abbiano provocato danni limitati all'economia tedesca, grazie alla sua espansione in campo internazionale mediante la creazione di consorzi e consociate a proprietà incrociata, a "scatole cinesi", tanto da sopporre l'azione di interessi tedeschi in industrie della parte avversa. Per un'analisi dei dati alla base di questa teoria, cfr.: J.J. Lador-Lederer, *Capitalismo Mondiale e cartelli tedeschi fra le due guerre*, Torino, Einaudi, 1959. Questa ipotesi, già avanzata nell'immediato dopoguerra, è stata anche messa in satira nel romanzo del 1955 di Joseph Heller, *Comma 22* (da cui l'omonimo film), nel quale il bombardamento di una base aerea americana viene effettuato dagli stessi piloti della base su "appalto" dei tedeschi.

⁶ La bibliografia sulle operazioni della Raf e dell'Usaaf è assai vasta; mi sono basato, soprattutto, su Wesley Frank

citi alleati con l'occupazione dei cantieri e delle fabbriche, da tempo trasferite in caverne. L'effetto *shock* del bombardamento strategico, atteso dai teorici di questo mezzo di offesa, si ebbe solo con la bomba atomica.

Il territorio italiano venne preventivamente sottoposto a ricognizione aerea fin dall'inizio del 1940, prima ancora che l'Italia entrasse nel conflitto⁷. Nel giugno 1940, alla dichiarazione di guerra, cominciarono subito i bombardamenti, in primo luogo su Torino: erano attacchi notturni di pochi aerei, abbastanza disordinati e con scarsi risultati. Inoltre gli equipaggi, persa quasi subito la possibilità di partire dal territorio francese, dovevano compiere un lungo volo dall'Inghilterra, traversare le Alpi, eseguire la missione e tornare alla base. Era un'impresa massacrante, nella quale gli incidenti di volo e le avarie erano spesso più micidiali della scadente contraerea italiana della Dicot (nel 1941, per proteggere le industrie italiane, Mussolini richiese, com'è noto, l'intervento

della più efficace Flak tedesca). Gli aerei inglesi attaccavano oltre che dall'Inghilterra anche da Malta colpendo, questa volta in modo assai pesante, le città dell'Italia meridionale e in particolare Napoli e Palermo, porti d'imbarco per il fronte africano. Anche la Royal Navy contribuì con attacchi di aerosiluranti: il più efficace e noto avvenne nella notte fra l'11 e il 12 novembre 1940, quando dei Fairey Swordfish partiti dalla portaerei *Illustrious* colpirono le corazzate italiane ormeggiate a Taranto in Mar Grande. La corazzata *Cavour* venne affondata e poi recuperata, ma non rientrò più in servizio; le corazzate *Caio Duilio* e *Littorio* furono gravemente danneggiate ma dopo lunghi lavori ripresero l'attività bellica⁸. La situazione restò invariata nel 1941 e per buona parte del 1942, finché l'ascesa al vertice del Bomber Command di sir Arthur Harris e l'avvicinamento della linea del fronte all'Italia non provocarono un mutamento del quadro operativo⁹.

Craven-James Lea Cate, *The Army Air Force in WW2-Europe, Vol. III, Argument to V-E day*, Washington D.C., Usaaf, 1983; Roger Freeman, *The U.S. Strategic Bomber*, Londra, McDonald & Jane's 1975; Aa.Vv., *Bomber Command War Diaries*, Londra, Hmsco, 1980; Aa.Vv., *Mach 1 - Enciclopedia dell'aviazione*, cit.

⁷ Al riguardo cfr. Claire Babington-Smith, *Evidence in camera*, Londra, Chatto & Windus, 1958. I ricognitori inglesi partivano dalla Corsica e dalla Provenza. Il libro della Babington-Smith è in ogni caso assai interessante per capire come nacque e come funzionava, durante la guerra, la ricognizione aerea inglese e l'interpretazione delle fotografie.

⁸ Per quanto riguarda Napoli, è vero che essa fu una delle città italiane che subì il maggior numero di incursioni (anche da parte dei tedeschi) e che venne gravemente distrutta, ma la cifra ufficiale di 20.000 vittime riportata da diverse pubblicazioni del dopoguerra è un po' esagerata, come lo è quella di 20.000 morti riportata nella motivazione della medaglia d'oro al valor civile conferita alla città di Foggia: le statistiche ufficiali (del 1957) sulle vittime per attacchi aerei indicano un totale di 20.052 civili e militari per tutta Italia fino all'8 settembre 1943 e 43.402 civili e militari morti dopo tale data, per un totale quindi di 64.354 decessi. Riteniamo tali cifre carenti per difetto e che il totale sia circa il 20 per cento più alto. In ogni caso i morti prima dell'8 settembre sarebbero circa 25.000, secondo le statistiche ufficiali, per cui l'80 per cento sarebbe solo a Napoli, il che non è molto credibile: ufficialmente nella città partenopea vi sono state 3.600 vittime per cui, considerando un 20 per cento di errore per difetto, si arriva a circa 5.000 morti, che sono pur sempre un numero assai elevato (senza considerare le decine di migliaia, questo sì, di feriti e di mutilati).

⁹ È forse opportuno precisare che ogni incursione era una vera e propria battaglia che avveniva fra i bombardieri e la difesa contraerea, costituita dai cannoni e dagli aerei predisposti per l'intercettazione. È quindi necessario fare una breve digressione sulla difesa del territorio metropolitano, affidata alla Milizia volontaria sicurezza nazionale la quale, per la parte tecnico-operativa, si appoggiava all'esercito ed era organizzata — nel 1940 — su 22 legioni della Mdicat, o Dicot (Milizia difesa contraerea territoriale). L'unica fonte pubblicata sulla Dicot è il lavoro di Nicola Della Volpe, *Difesa del territorio e protezione antiaerea 1915-1943*, Roma, Ussme, 1986. Fonti contemporanee sono Salvatore Foderaro, *La Milizia Volontaria e le sue specialità*, Roma, 1938 e Unpa, *Nozioni pratiche di protezione antiaerea*, Roma, Ministero dell'Educazione Nazionale, s.d. Sulla carta era un'organizzazione efficiente, ma in realtà difettava, e gravemente, di uomini e mezzi. Spesso i ranghi erano ridotti e i militi perlopiù anziani,

L'offensiva aerea dall'autunno 1942 e l'invasione dell'Italia

Dall'autunno del 1942 ripresero violenti gli attacchi sulle città del triangolo industriale¹⁰ ad opera del Bomber Command, sull'Italia meridionale da parte dei quadrimotori americani e anche con bombardieri medi del tipo B25 e B26, mentre anche gli inglesi da Malta attaccavano con aerei del 205° Group. Gli obiettivi erano le città della Sicilia, della Campania, della Calabria, del Lazio e della Toscana, più facilmente raggiungibili dalle basi algerine; dal gennaio 1943 furono a disposizione degli alleati le basi libiche e, dal maggio 1943, anche quelle tunisine, con un forte incremento degli attacchi in previsione dello sbarco in Sicilia. In questa fase cominciarono ad operare sulla Sicilia e sulla Calabria anche i cacciabombardieri, più adatti per attacchi tattici su bersagli limitati, con decine di missioni giornaliere. I bersagli principali furono le città siciliane della costa ionica, le città dello stretto, i porti calabresi

e tutti gli aeroporti della zona. Anche la Sardegna venne pesantemente bombardata, soprattutto per confondere le forze dell'Asse sul reale obiettivo dell'invasione, in particolare Cagliari e la base navale della Maddalena. La Puglia, pur se colpita anch'essa principalmente nelle basi di Taranto e Brindisi, non venne così devastata come le regioni tirreniche: probabilmente gli alleati la ritenevano già neutralizzata con il ritiro della flotta italiana al Nord e intendevano utilizzarla poi come loro base.

Dal luglio 1943, con lo sbarco in Sicilia, l'offensiva aerea precedeva l'avanzata attaccando sia i concentramenti di forze del nemico sia obiettivi civili, ai quali poi dava il colpo di grazia l'artiglieria terrestre, impiegata in modo massiccio in particolare dagli americani¹¹. In questa fase, il 19 luglio 1943, avvenne il primo bombardamento che si può definire "politico". Il pesante attacco degli americani sulla città di Roma, o meglio su un suo quartiere, ebbe la conseguenza diretta di accelerare la caduta di Mussolini¹².

o riservisti o imboscati a qualsiasi titolo, scarsamente motivati e con un addestramento più di facciata che reale. La maggior parte delle batterie era basata su cannoni da 75/40 o 76/45 (le nuove armi da 90 mm erano ancora in numero insufficiente), progettati durante la grande guerra; le mitragliatrici, per la difesa ravvicinata, erano in buona parte le vecchie Vickers 40/39 o Saint Etienne, mentre cominciavano ad entrare in servizio le 20 mm Breda o Isotta-Fraschini o le più moderne Breda 37/54. Gli aerei da caccia posti a difesa della città più che anziani erano pochi: i più validi erano i Mc202 e i Mc205 (più avanti, dal 1943 in poi) e i Re2001; la maggior parte erano i G50 o i Mc200 e i biplani Cr42, decisamente superati e non in grado di contrastare i quadrimotori alleati.

¹⁰ Fino alla fine del 1942 Milano era stata abbastanza risparmiata rispetto alle altre due città del triangolo industriale. Alla fine dell'anno Mussolini fece un rapporto alla Camera dei fasci e delle corporazioni sulla distruzione di case civili nei tre grandi centri del Nord, citando i casi di Genova (203 case distrutte, 1.049 danni gravi, 4.869 danni leggeri), Torino (161 case distrutte, 874 danni gravi, 2.195 danni leggeri) e Milano (rispettivamente 30, 411 e 1.973). In tutta Italia i morti per bombardamenti erano stati 1.886 e i feriti 2.332. Genova era stata quindi, fino a quella data, la città più colpita, in particolare in seguito al pesante bombardamento del 22 ottobre 1942.

¹¹ Per un esame completo dei bombardamenti sull'Italia è indispensabile consultare le seguenti fonti: Archivio Centrale dello Stato (poi Acs): Ministero dell'Interno - Dir. Gen. Serv. Guerra, cartelle 10-21-24-156 (per Milano); Ministero dell'Interno - P.S.A5G II GM 1944/1949, busta 373, fascicolo 40 (Milano); Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito (poi Ussme), cartelle sui bombardamenti in Italia 1940/1943, Diari storici della 5ª e 25ª legione Di-cat, cartelle 477, 822, 1030, 1081, 1112 (5ª) e cartelle 1081-1112 (25ª); Public Record Office (Londra) (poi Pro), fondo AIR 34 (quest'ultimo fondo è stato consultato solo parzialmente; in ogni caso i documenti dei National Archives-Washington - G-2 Target Damage File sono in massima parte del Bomber Command); National Archives (Washington) (poi Naw), G-2 Target Damage File - File 3a1873 (Milano); Entry n. 7 Records Army Air Forces (Record Group 18) - Suitland reference branch; Air Force Historical Research Agency (poi Afhra), Intop of 15th Air Force, Rulli microfilm A6448 e A6482.

¹² Si veda il recente volume di Cesare De Simone, *Venti angeli sopra Roma*, Milano, Mursia, 1993, con un'analisi completa dei bombardamenti sulla capitale ed un'ampia bibliografia.

L'agosto 1943 fu il momento dei grandi bombardamenti terroristici su Roma, Genova, Torino e in particolare Milano, colpita per quattro notti quasi consecutive, con l'intenzione di costringere il re e Badoglio ad accettare la resa incondizionata.

Dopo l'armistizio intervenne un ulteriore cambiamento nella strategia aerea alleata: il Bomber Command cancellò dai suoi obiettivi l'Italia del Nord per concentrarsi sulla Germania. Sul fronte italiano continuarono gli attacchi tattici, ma i bombardamenti strategici ebbero una tregua di qualche settimana mentre gli aerei si rischiaravano sugli aeroporti pugliesi e campani, inseriti nella 15^a Air Force, a sua volta facente parte della Maaf (Mediterranean Allied Air Force). In questo periodo ci furono però violenti bombardamenti tedeschi su Napoli e uno catastrofico su Bari nel dicembre 1943.

L'offensiva aerea sull'Italia del Nord

Sempre dal dicembre 1943 ripresero i bombardamenti su tutto il territorio, nel contesto di varie operazioni offensive. I bombardieri pesanti eseguivano incursioni, perlopiù a lungo raggio (Italia del Nord, Austria, Balcani, ecc.), i bimotori insistevano su bersagli a media distanza, i cacciabombardieri agivano come appoggio immediato alle linee avanzate. Ciò non esclude che pesanti bombardamenti in appoggio alle truppe venissero compiuti anche da quadrimotori; inoltre, venivano eseguite missioni di rifornimento a reparti partigiani e di *nickeling*, cioè lanci di manifestini di propaganda sul territorio occupato dal nemico¹³. A questa fase risalgono la distruzione dell'abbazia di Montecassino

(bombardamento di tipo tattico, peraltro totalmente inutile), gli attacchi sulle città dell'Adriatico (come Rimini e Pesaro), grandi incursioni su Bologna, Firenze, Treviso e decine di altre località. Nell'autunno 1944, stabilizzatosi il fronte sulla linea Gotica, le incursioni aeree furono essenzialmente rivolte contro le linee di comunicazione dell'Italia del Nord, colpendo strade, ponti, ferrovie e stazioni; entrarono nel mirino anche città fino a quel momento indenni, come Trieste e Venezia, e anche i centri della costa dalmata, in particolare Fiume, Zara e Pola, già debolmente attaccate nel periodo precedente. Fu questo il momento più drammatico, almeno per l'Italia del Nord: ogni giorno centinaia di aerei attaccavano bersagli di qualunque tipo, dai convogli militari ai semplici passanti, dalle grandi industrie alle piccole aziende artigianali, di scarso valore bellico. Questa offensiva aerea, condotta da bombardieri americani di giorno e inglesi di notte e da cacciabombardieri di varie nazionalità (anche brasiliani) in qualsiasi ora della giornata, continuò fino ai primi di maggio del 1945, quando le ultime incursioni colpirono le truppe tedesche che si ritiravano verso il Brennero e la Carnia¹⁴. Per concludere questo breve riepilogo della guerra aerea in Italia, bisogna formulare alcune osservazioni: gli attacchi costarono decine di migliaia di morti e grandissime distruzioni e furono nel complesso utili ai fini bellici, almeno quelli condotti nell'estate 1943. Mentre sulla Germania e sul Giappone gli attacchi aerei non fiaccarono lo spirito della popolazione, in Italia le incursioni resero evidenti le menzogne del regime fascista sul ruolo dell'Italia nel contesto internazionale, mostrando che il territorio nazionale era praticamente indi-

¹³ Al riguardo cfr. W.F. Craven-J.L. Cate (*The Army Air Force*, cit.) e i seguenti volumi: Kit Carter-Robert Mueller, *The Army Air Force in WW2-Combat Chronology 1941-1945*, Washington D.C., Usaf, 1973; H.J. Martin-Neil Orpen, *South African Air Forces in WW2*, Johannesburg-Cape Town, Purnell, s.d., e H.L. Thompson, *New Zealanders with the Raf* (vol. III), Wellington, Department of Internal Affairs, s.d.

¹⁴ Per questi aspetti della guerra le fonti sono sempre quelle della nota 6.

feso dopo anni di roboante retorica militarista. Ebbero inoltre un effetto strategico, accelerando la fine del fascismo e l'uscita dell'Italia dall'alleanza con i tedeschi. È discutibile, però, se siano stati militarmente utili i bombardamenti avvenuti dopo l'8 settembre. I tedeschi subirono senz'altro perdite, per lo più negli attacchi tattici a ridosso del fronte, ma riuscirono a tenere per mesi la linea Gustav e, successivamente, la linea Gotica, anche per l'inazione degli alleati che consideravano il fronte italiano secondario. Gli attacchi indiscriminati, sulle città e sulle contrade del Nord Italia, crearono terrore fra la popolazione, la quale li subiva perché invasa dai tedeschi. L'effetto psicologico era quindi nullo, in quanto rivolto contro una popolazione già demoralizzata e non più motivata al conflitto, e quello militare quasi nullo, disperso su bersagli poco importanti e, soprattutto, non determinanti ai fini d'una avanzata. Si può quindi sostenere che quest'ultima fase, condotta in maggioranza da aerei americani, avrebbe potuto tenere maggior conto delle popolazioni ed evitare lutti e danni inutili.

I primi attacchi su Milano e la difesa contraerea

Esaminiamo ora più in dettaglio le incursioni su Milano e la sua provincia¹⁵, che iniziarono nel giugno 1940 e terminarono nell'aprile 1945, con un intervallo di quasi due anni, dal dicembre 1940 all'ottobre 1942. Le diverse fasi possono così riassumersi: bombardamenti di lieve entità da parte del Bomber Command fino al dicembre 1940; grandi attacchi del Bomber Command dall'ottobre

1942 all'agosto 1943; bombardamenti diurni della 15^a Air Force americana dal marzo all'ottobre 1944 e notturni del 205^o Group della Raf nello stesso periodo; attacchi di bombardieri medi e cacciabombardieri (americani, inglesi, australiani, neozelandesi, brasiliani, ecc.) da parte di tutti i gruppi della Maaf dal luglio 1944 all'aprile 1945. Anche i bersagli variarono nel tempo: mentre nella prima fase si privilegiavano gli obiettivi industriali, nella seconda le incursioni furono chiaramente terroristiche (il centro di puntamento era il Duomo); nella terza fase i bersagli furono alcune industrie molto attive (Breda, Pirelli, Isotta Fraschini, Alfa Romeo) e lo scalo ferroviario di Lambrate; nella quarta l'obiettivo fu tutto ciò che si muoveva sulle strade e sulle ferrovie, le stazioni, i ponti, le centrali elettriche e, in generale, la popolazione.

A parte la difesa passiva organizzata dall'Unpa, con un valido contributo da parte dei Vigili del fuoco, quella attiva era costituita dalla 5^a Legione Dicat "La Viscontea", con una forza (sulla carta, all'ottobre 1942) di 288 ufficiali, 779 sottufficiali e 7.846 militi, ripartiti su 26 batterie di cannoni (calibri da 76/45 e 90/53) e su 39 batterie di mitragliatrici (calibri da 20 mm e da 37 mm)¹⁶. Dal gennaio 1943 il numero delle batterie venne aumentato: alla 5^a Legione si affiancò la 25^a e la città venne divisa in due, secondo un asse nord-ovest/sud-est. A queste unità si aggiunse inoltre, sempre dal gennaio 1943, il 136^o reggimento della 5^a Flak-division tedesca, su 48 batterie da 88 mm e 7 batterie leggere (armi da 40 mm o *vierling* da 20 mm)¹⁷. I cannoni tedeschi non erano però così numerosi come sembra, perché dovevano coprire tutto il territorio lombardo,

¹⁵ Oltre alle fonti della nota 6, si vedano le cartelle dell'Archivio di Stato di Milano (poi Asm), Fondo Gabinetto di Prefettura, II versamento. Un buon strumento di ricerca, sia per i bombardamenti che per la situazione generale a Milano, è anche *Milano nella Resistenza, marzo 1943-maggio 1945*, Sesto San Giovanni, Istituto per la Storia della Resistenza e del Movimento Operaio, 1975.

¹⁶ Si vedano a questo proposito i diari storici della 5^a e della 25^a legione Dicat, in Ussme, cartelle citate alla nota 11.

¹⁷ Per quest'aspetto è utile un rapporto sulla Flak dell'Italia del nord-ovest, inviatomi dai Bundesarchiv di Freiburg, purtroppo senza riferimenti della notazione. Per quanto riguarda le armi in dotazione, cfr.: Werner Müller,

in particolare i ponti (notevoli per efficienza le unità contraeree di Boffalora, sul Ticino, e quella di San Rocco al Porto, presso il Po). Tuttavia, in generale, l'efficienza della contraerea fu assai scarsa e pochissimi aerei vennero abbattuti sulla città e nei dintorni. Decisamente insufficiente l'impiego della caccia: solo alcuni Cr 42 da caccia notturna a Lonate Pozzolo e poi, dal 1944, alcuni Mc 202 a Bresso e, parte, a Venegono.

Le incursioni del 1940

Nella notte fra il 15 e il 16 giugno 1940 si ebbe la prima incursione su Milano, che provocò lievi danni, 2 morti e alcuni feriti. Poiché i diari del Bomber Command non riportano azioni per quella notte, è probabile che essa sia attribuibile ad alcuni bombardieri francesi che dovevano attaccare Novi Ligure e che erano finiti fuori rotta¹⁸. Nella notte successiva tornarono 22 bombardieri Wellington partiti da Salon, che dovevano attaccare la Macchi a Varese, la Savoia Marchetti a Sesto Calende e la Caproni a Taliedo. Solo otto o nove di questi aerei giunsero su Milano, sganciarono a casaccio senza trovare il bersaglio e fecero pochi danni. Fino al mese d'agosto non si ebbero altre azioni, anche perché la Raf, avendo dovuto abbandonare il suolo francese, doveva riorganizzare le missioni contro l'Italia. Infine 35 Whitley partirono dall'Inghilterra la sera del 13 agosto 1940 per attaccare Torino e Milano. Dopo un viaggio avventuroso molti tornarono indietro e solo tre giunsero su Milano, sganciarono a caso, facendo però 15 morti (2 per aneurisma) e 44 feriti; una bomba, quasi a

titolo simbolico, colpì la sede del giornale "Il Popolo d'Italia", in via Arnaldo Mussolini. Due notti dopo, l'allarme suonò ancora per un gruppo di aerei entrati nella maglia di difesa di Milano; le bombe vennero però sganciate su Merate e Mariano Comense, provocando due morti e cinque feriti. Anche questa incursione non risulta dai diari del Bomber Command, ma che siano stati aerei inglesi è certo: un Whitley del 10° Squadron precipitò, il suo pilota è sepolto a Trenno, nel cimitero di guerra di Milano e gli altri membri dell'equipaggio vennero catturati. Un'altra incursione non è registrata dal Bomber Command: tre aerei arrivarono nella notte tra il 18 e il 19 agosto e sganciarono bombe fra la Caproni, l'Idroscalo e lo stabilimento Innocenti di Lambrate, provocando pochi danni. La missione della notte fra il 24 e il 25 agosto è invece riportata dalle fonti inglesi: 10 Whitley arrivarono su Milano, lanciarono dei bengala ma non le bombe perché non identificarono il bersaglio. Durante tutti questi attacchi la Dicat era intervenuta sparando con notevole intensità, ma senza alcun risultato; anche alcuni aerei da caccia si erano alzati inutilmente in volo. Un risultato venne ottenuto fra il 26 e il 27 agosto, quando 11 Whitley varcarono il confine con la Svizzera all'altezza di Domodossola (era abitudine sia degli inglesi che dei tedeschi sorvolare il territorio della Confederazione, il che provocava la reazione degli svizzeri che, talvolta, li prendevano sotto il tiro della loro contraerea). Gli aerei, diretti su Milano, non sganciarono oppure lo fecero fuori zona, come a Casal Novo in provincia di Pavia. Un Whitley venne abbattuto dalla Dicat di Piacenza e un altro dalla 27^a

Die leichte und mittlere Flak 1916-1945, 1990; Id., *Die 8,8 cm Flak*, 1986; Id., *Deutsche schwere Flak*, 1990 (questi tre volumi sono editi a Friedberg da Podzun-Pallas).

¹⁸ Per i bombardamenti del 1940 le fonti principali italiane sono i documenti citati all'Acs e all'Ussme e il *Bomber Command War Diaries*; all'Asm non risulta da un primo esame quasi niente su questo periodo. Cfr. inoltre Antonello Biagini, Fernando Frattolillo (a cura di), *Diario storico del Comando supremo*, voll. I-IV, Roma, Ussme, 1986-1992 (questi primi quattro volumi coprono il periodo 11 giugno 1940-31 agosto 1941).

batteria della 5^a Legione, sistemata in un campo di Traversagna (Terrazzana di Rho); l'aereo precipitò presso Cascina Valera (Arese), provocando la morte dei cinque aviatori, inglesi e canadesi. Il 5 novembre dei Whitley del 10° e del 77° Squadron partirono per bombardare Milano, ma tornarono indietro, probabilmente per le avverse condizioni meteo, dopo aver perso due aerei nel mare del Nord. L'ultima incursione del 1940 avvenne la notte fra il 18 e il 19 dicembre, quando cinque Wellington partirono dall'Inghilterra per attaccare la Pirelli. Solo tre arrivarono e sganciarono le bombe, che caddero però su Assago e sul centro di Milano (viale Col di Lana e via Trincea delle Franche), causando otto morti e sedici feriti. Un Wellington non tornò alla base, probabilmente per un incidente di volo.

Si chiudeva così la fase "sperimentale" dei bombardamenti su Milano, e va sottolineata la tenacia sfortunata dei piloti inglesi che, su aerei inadeguati, affrontavano un lungo volo notturno. La Dicat milanese poteva vantare un aereo abbattuto (e la propaganda fascista a Milano ne aveva menato gran vanto), ma era stato un caso: la popolazione aveva provato gli allarmi, qualche bomba e qualche morto, ma nel complesso la paura era stata contenuta e nei due anni successivi sarebbe stata dimenticata. Anche la Dicat perse quel po' d'esperienza fatta e lo avrebbe scontato nell'ottobre 1942.

L'incursione del 24 ottobre 1942

Quella del 24 ottobre 1942¹⁹ fu l'unica incursione diurna del Bomber Command sul ter-

ritorio italiano e venne eseguita dopo due scarsamente efficienti missioni notturne su Genova e Torino. I bombardieri operarono alla luce del giorno per meglio valutare gli effetti dell'attacco: ogni aereo era infatti dotato di una macchina fotografica (cosa poi diventata abituale, anche nei bombardamenti notturni) soprattutto per esaminare la precisione del puntamento. Partirono 88 Lancaster di 8 squadroni del 5° Gruppo, ma 15 aerei si diressero su Novara per un bombardamento diversivo e così furono 73 quelli che arrivarono su Milano con un carico di bombe particolarmente pesante: 12 da 4.000 libbre, 56 da 1.000 libbre, 2.276 incendiarie da 30 libbre e 28.500 incendiarie da 4 libbre. La notevole quantità d'incendiarie era motivata dall'obiettivo, costituito da vecchie case con solette in legno: il fuoco si sprigionava sui tetti che, crollando, trascinavano con sé i piani sottostanti. La distruzione degli edifici era quasi inevitabile, ma abbastanza lenta da consentire agli abitanti di mettersi in salvo.

Gli aerei si presentarono sul cielo di Milano alle 18,02 fra lo stupore della popolazione, poiché l'allarme era suonato appena cinque minuti prima, mentre il primo segnale di allarme avrebbe dovuto essere dato con un anticipo di 15-30 minuti. La Dicat intervenne con consistente ritardo e l'allarme cessò alle 19,40, quando l'ultimo Lancaster s'allontanò dal cielo di Milano²⁰. Insieme alle bombe vennero sganciati anche migliaia di volantini propagandistici fra cui, stranamente, alcuni in francese. Per intercettare i Lancaster s'alzarono in volo tre Fiat Cr 42 e due Macchi Mc 202. La Dicat sparò intensamente e un Lancaster precipitò presso la Ca-

¹⁹ Questo bombardamento è ben documentato all'Asm (cartelle 267, 268 e 231), all'Acs, all'Ussme, al Pro e al Naw; in particolare, per quanto si riferisce al bombardamento del 24 ottobre, all'Imperial War Museum (Londra) esiste una serie di fotografie scattate dai Lancaster durante l'attacco, uniche nel loro genere in quanto fu l'unico bombardamento diurna del Bomber Command in Italia. Una buona documentazione fotografica è all'Ussme e nella fototeca dei Vigili del fuoco di Milano.

²⁰ In effetti, mentre durante l'avvicinamento avevano tenuto una quota di 3.000-4.000 metri, al momento dell'attacco scesero a circa 1.000-1.500 e, in certi casi, a 500-600, anche se ai milanesi sembrarono a quota ancora più

scina dell'Ovo, nel territorio di Segrate, abbattuto o dalla contraerea dello stabilimento Caproni o dalla 1012^a batteria da 37 mm a Linate. Altri tre Lancaster caddero durante il viaggio di ritorno. La zona della città più colpita fu quella meridionale e sudorientale, con 135 morti e 331 feriti (15 morirono nei giorni successivi). Vennero totalmente distrutti 52 edifici privati, 9 pubblici o industriali (la maggior parte delle vittime furono in piazza Tricolore, piazza Bacone, via Oxilia, via Tamagno, via Pantano, e alla stazione ferroviaria di San Cristoforo). Una bomba cadde anche sul carcere di San Vittore e, demolendo una parte del muro di cinta, favorì l'evasione in massa di 118 detenuti. Vennero riscontrate carenze qualitative e quantitative nei rifugi, anche se alcuni si dimostrarono particolarmente resistenti. Un'azienda, la Edoardo Bianchi, subì gravi danni, ma gli effetti furono gravi soprattutto sotto il profilo psicologico: veder volare impunemente, in pieno giorno, gli aerei nemici fu per tutti una esperienza demoralizzante, in un momento particolarmente affollato di gravi notizie: gli italiani erano duramente impegnati ad El Alamein, il fronte russo era fermo a Stalingrado, l'alimentazione sempre più precaria, mentre s'avvicinava il terzo inverno di guerra. I documenti dell'epoca riportano non a caso imprecazioni rivolte, più che contro gli inglesi, contro il duce e il fascismo²¹.

L'operazione non era conclusa: in serata partirono dall'Inghilterra, per bombardare ancora Milano, 25 Halifax, 23 Stirling e 23 Wellington del 1° e del 3° Gruppo, più alcuni *pathfinders*. Questa volta, però, la missione fallì: i temporali dispersero lo stormo in modo così violento che solo 39 aerei dichiararono di aver raggiunto l'obiettivo; in Svizzera inoltre furono fatti segno al tiro contraereo da parte dell'esercito federale, esasperato dalle continue violazioni della neutralità. Gli aerei che riuscirono a raggiungere la Lombardia dispersero le bombe e nel complesso si registrarono gravi perdite: 4 Wellington e 2 Stirling, pari all'8,5 per cento della forza d'attacco. Gli inglesi arrivarono su Milano alle 22,44 e compirono azioni per circa 1 ora e 45 minuti, agendo senza riuscire a mantenere la formazione. Erano guidati dagli incendi ancora in atto provocati dalla precedente incursione e avevano fatto largo uso di bengala, lanciati in gruppi di 20-30 per volta, ma riuscirono solo a provocare lievi danni alla periferia della città. La quota d'attacco restò molto alta (di qui forse l'imprecisione del tiro), sui 2.000-4.000 metri, mentre fuori Milano si abbassavano sino a 500-1.000 metri. L'allarme durò dalle 22,35 all'1,05, e la Dicat fece fuoco in modo sostenuto. Solo un caccia Fiat Cr 42 si era alzato in volo, ma dovette atterrare subito per la nebbia. Non furono trovati aerei abbattuti,

bassa. Questa impressione, però, è probabilmente vera perché risultano eseguiti dei mitragliamenti a bassa quota nella zona di San Cristoforo. Le azioni vennero condotte sia in volo orizzontale che in picchiata, seguendo come filo conduttore la cintura ferroviaria e colpendo per lo più la zona meridionale della città. Il lancio delle bombe per gli aerei successivi alle prime ondate fu molto disturbato dal fumo degli incendi che aveva creato uno strato di nubi a circa 500 metri e che rese non molto facile il lavoro dei puntatori.

²¹ Dalle fonti italiane (Asm, Gabinetto di Prefettura, Il versamento, cartella 268) risultano essere stati questi i danni maggiori: *Aziende*: Alfa Romeo, Caproni, Ditta Buonfiglio, Magazzini generali milanesi, Manifattura Tabacchi, Presbitero, Philips, Innocenti, Chatillon, Breda, Bianchi, Salmoiraghi, Stigler, Feltrinelli, C.G.E. e altre. *Edifici pubblici*: galleria delle carrozze alla Stazione Centrale, Centrale del latte, caserme dei Vigili del fuoco in viale Regina Margherita-Stazione Centrale-via Monviso e via Benedetto Marcello, diverse centrali della Stipel, Scalo merci a porta Genova, il Panificio comunale e la Centrale del latte. Interrotte anche 29 sirene d'attacco. *Teatri e cinema*: Lirico, Lux, Cristallo, 900, Commenda, Principe, Italia Nuova. *Alberghi*: Schmid, Margherita, Cavallin, Candidezza, Speronari, Falcone, Cervo. *Edifici privati*: corso Roma, nelle adiacenze del palazzo della posta, quartiere di porta Ticinese e quartiere Monforte.

per cui le perdite della Raf furono dovute a cause diverse dal fuoco contraereo, come errori di navigazione, incidenti di volo, la contraerea di altre zone. Le località colpite furono Como, Porto Ceresio, Seriate (tre morti), la Certosa di Pavia, Gallarate, Collio, Fidenza, Cantù, Limbiate, Dovera, Monza, Mandello e Vigevano (dove un lancio da 400 metri di quota di 89 bombe incendiarie provocò la morte di una donna e un bambino). Complessivamente l'efficienza degli attacchi era stata buona di giorno, ma nulla di notte.

Il bombardamento del 15 febbraio 1943

Quattro mesi dopo la situazione era cambiata in modo ulteriormente sfavorevole all'Asse, dalla Tunisia al fronte russo. Il Bomber Command aveva intanto raggiunto un livello di preparazione notevole e iniziato la metodica distruzione delle città tedesche. Fra gli obiettivi di questa fase della guerra fu inserita Milano, trascurata dall'ottobre precedente e, secondo i canoni del Bomber Command, non ancora sottoposta ad un vero bombardamento. Intanto, dopo la scarsa efficacia dimostrata dalla Dicat durante gli attacchi dell'ottobre 1942, dal dicembre precedente erano arrivate in Italia, ed anche a Milano, batterie tedesche della Flak. La sera del 14 febbraio 1943²² partirono dalle basi inglesi 142 Lancaster che dovevano attraversare la Francia, quattro dei quali dovevano operare un bombardamento diversivo sulla Spezia. Le prime segnalazioni dell'ondata

arrivarono da Troyes, in Francia, alle 20,50; seguirono successivi allarmi da Auxerre, Nevers, Besançon, Digione e poi Lione alle 21,58. I primi aerei su territorio italiano furono segnalati a Valdigna alle 21,55 e poi, in rapida successione, lungo tutta la valle d'Aosta: Aosta, Bard e poi Grignasco, Saluggia e Biella.

A Milano il preallarme scattò alle 21,30 e il grande allarme alle 22,06; le prime bombe cominciarono a tempestare la città alle 22,34 e continuarono a cadere fino alle 23,23 (gli aerei lasciarono il territorio nazionale tra le 22,49 e le 0,25). Gli aerei arrivarono sulla città da nord-ovest, proseguendo poi in direzione est e lanciando razzi rossi: si trattava di *pathfinders* che precedevano l'armata aerea tracciandone la rotta dal lago Maggiore in avanti. Le bombe colpirono anche i collegamenti fra le batterie e danneggiarono il Comando della 25^a Legione Dicat. Anche due batterie della Flak vennero colpite in pieno e morirono 9 tedeschi e 4 ucraini (prigionieri di guerra utilizzati come inservienti alle batterie). Seguiamo lo svolgersi dell'incursione. I 138 bombardieri (soltanto 36 secondo gli osservatori italiani) avanzavano scaglionati in gruppi, cominciando a prendere la mira all'altezza di Greco, per coprire poi un'area che investiva tutto il centro della città. La quota d'attacco era molto variabile, da 1.000 a 6.000 metri, ma il puntamento era favorito da una atmosfera eccezionalmente tersa. Gli aerei, dopo lo sganciamento delle bombe, fecero rotta verso sud per poi virare di 180° verso l'Inghilterra²³.

²² Cfr. nota 19. Per questa incursione è stata molto utile anche la testimonianza di James Thornton Duffield, aviatore dell'unico aereo abbattuto quella notte, che ha inviato a chi scrive le pagine relative all'episodio, tratte dal suo diario inedito intitolato *A little life*.

²³ Uno dei due Lancaster persi durante la missione precipitò in questa fase: l'aereo del flying commander Powdrell, dopo aver sganciato e scattato le fotografie, venne a trovarsi sotto un altro aereo che stava sganciando in ritardo. Il Lancaster venne colpito dalle bombe in caduta e cominciò a precipitare: solo in tre riuscirono a salvarsi con il paracadute e gli altri si schiantarono nelle risaie presso il Mulino della Polvere, alla Barona. La Dicat rivendicò un altro Lancaster abbattuto, visto precipitare fra Marcallo e Inveruno, ma non se ne trovarono tracce: è probabile che si sia trattato di un errore di osservazione dovuto alla confusione dell'attacco. Un altro Lancaster precipitò per avaria durante la traversata della Francia; un terzo venne infine attaccato da un Cr 42 pilotato dal tenente

La Dicat e la Flak tedesca si impegnarono a fondo, ma con scarsi risultati, per l'interruzione dei collegamenti, per l'ormai comprovata incapacità della Dicat e per lo scarso numero di batterie tedesche. Le zone della città colpite erano comprese entro la circolare esterna, 133 i morti e 442 i feriti²⁴; alcune bombe caddero su Rho, mentre due aviatori inglesi furono catturati rispettivamente a Buscate e ad Abbiategrasso. I Vigili del fuoco, in numero insufficiente, furono raggiunti nel corso della notte da colleghi delle province vicine e da Bologna. Subito dopo l'attacco cominciò lo sgombero delle macerie con squadre del Genio civile, rinforzate da 1.500 soldati, e con squadre di salariati del Comune. Alle 8 del mattino ripresero servizio i tram e i treni alla Stazione Centrale, mentre le Ferrovie Nord non lo avevano mai interrotto, restarono infine bloccati per alcuni giorni i telefoni in parecchie zone della città.

Nelle scuole vennero sistemate 7.950 brande per i sinistrati che si valutavano in 4.000 famiglie; al 18 febbraio i senzatetto registrati erano circa 10.000. Dopo questo attacco cominciò il primo massiccio esodo dei milanesi in Brianza, nel Lodigiano e nel Pavese, anche perché molti avevano perso la casa e in città non erano sufficienti gli alloggi disponibili. L'attacco determinò anche un notevole disordine negli uffici pubblici e in

particolare fu messa fuori servizio la distribuzione di carte annonarie in molti quartieri. Le scuole elementari, dove le lezioni erano state sospese sia per i rischi dei bombardamenti sia per la carenza di combustibile, ma delle quali era stata disposta la riapertura, vennero chiuse a tempo indeterminato. Per riparare i danni mancavano il legno, il cemento, i mattoni. La Prefettura era sommersa da 14.000 richieste di risarcimenti di danni e i rifornimenti alimentari erano sempre più precari, nonostante fossero state istituite le mense pubbliche per alleviare i disagi dei cittadini più bisognosi.

L'estate del 1943

Il disagio della popolazione esplose nella primavera del 1943 e in questo contesto si inserirono anche le agitazioni operaie di marzo e aprile²⁵. Carenti erano soprattutto i rifornimenti alimentari: mancavano prodotti ortofrutticoli, pollame e uova, così come la legna per cucinare (il 75 per cento dei milanesi usava cucine a legna), per non parlare di prodotti come burro, zucchero e caffè, disponibili solo al mercato nero. Il prefetto cercava di tranquillizzare il governo con relazioni secondo le quali la situazione era sotto controllo, ma non poteva tacere lo stato d'animo d'una popolazione depressa e debi-

Cesare Balli e colpito; anche il Cr 42 venne colpito e gli aviatori inglesi segnarono a torto di averlo visto cadere. Per i colpi ricevuti un motore del Lancaster prese fuoco e, pensando che l'aereo fosse perduto, un membro dell'equipaggio si buttò con il paracadute e venne catturato. Il pilota riuscì però a riprendere il controllo dell'aereo; in alta quota le fiamme si spensero per soffocamento e il Lancaster riuscì a tornare alla base.

²⁴ Per le case private la situazione totale dei danni era la seguente: case del tutto distrutte: 203; case molto distrutte: 220; case con danni gravi: 376; case con danni minori: 580; case con danni lievi: 2.784; totale: 4.163. Un altro settore gravemente colpito fu quello della carta stampata: al "Corriere della Sera", in via Solferino, venne distrutto il secondo piano, il reparto telefoto, due terzi delle rotative e altri danni minori. Nonostante ciò martedì 16 febbraio il giornale era in edicola.

²⁵ Sulla reazione della popolazione, nei documenti esaminati si trovano solo rapporti generici di proteste dei cittadini contro il regime fascista, ma nessun caso specifico e, soprattutto, nessuno segnalato all'autorità giudiziaria, il che è notevole, visto che in situazioni normali bastava un piccolo commento al bar per finire davanti al commissario. Non risulta, altra cosa notevole (ma occorrerebbe estendere la ricerca in altri archivi), alcuna denuncia per sciocallaggio, mentre risultano denunce contro persone che scattavano fotografie delle macerie o che trattenevano volantini propagandistici alleati.

litata. La caduta di Mussolini e l'incerto inizio dei contatti per l'armistizio determinarono una ripresa e una recrudescenza delle incursioni sulle città del Nord, con l'evidente scopo di accelerare la resa incondizionata. La cronaca ufficiale del Bomber Command riporta, per il primo bombardamento della notte fra il 7 e l'8 agosto, la seguente frase: "In risposta a urgenti ordini politici, 197 Lancaster del 1°, 5° e 8° Gruppo furono inviati a bombardare Genova, Torino e, soprattutto, Milano"²⁶. Le prime due città avevano già una discreta esperienza di attacchi aerei, solo Milano — pur con le incursioni già illustrate — era rimasta relativamente immune. La maggior parte degli aerei venne quindi indirizzata sulla metropoli lombarda, dove gli attacchi si protrassero per una settimana²⁷.

Alle 0,52 della notte venne dato l'allarme a Milano e provincia: numerosi aerei nemici avevano superato la frontiera nella zona del Mottarone e stavano puntando verso sud-est. Alla 1,10 cominciarono a cadere le prime bombe in due ondate successive: gli aerei agivano da alta quota e ci volle almeno un'ora perché potessero tutti sganciare. Il cessato allarme venne dato alle 2,22. Il rapporto sulla ricognizione effettuata il 10 agosto dal solito Mosquito mostra una certa insoddisfazione: "Circa 50 effetti di bombe sono segnalati nel centro della città. Un'alta percentuale di questi è dovuta alle bombe in-

cendiarie, ma, probabilmente a causa della solida costruzione degli edifici, gli incendi non si sono sviluppati oltre un certo livello"²⁸.

La situazione, vista da terra, era però molto pesante. Il carico degli aerei, costituito questa volta soprattutto di bombe incendiarie, aveva creato cerchi di fuoco a porta Romana, porta Venezia, porta Garibaldi, al Sempione, in corso Magenta e a porta Ticinese; risultavano inoltre gravemente colpite alcune industrie, Pirelli, Rubinetterie Italiane, Officine del Tallero, il palazzo Montecatini, lo scalo Farini, magazzini, uffici e alberghi. Alcune bombe caddero anche su Villasanta di Monza e su Bovisio, ma senza gravi danni e volantini di propaganda vennero lanciati su Monza, Sesto e Milano. Durante questo bombardamento avvennero i primi gravi danni ai monumenti storici di Milano: venne distrutto per incendio l'antico teatro Filodrammatici, con il suo sipario dipinto dall'Appiani, il teatro Garibaldi e il Circolo filologico; la sede del "Corriere della Sera" venne devastata un'altra volta dopo il 15 febbraio e danneggiata la sede de "L'Italia". Una bomba colpì un'ala dell'ospedale Fatebenefratelli, senza vittime perché personale e degenti erano nei rifugi. Ad un primo approssimativo esame furono valutati in circa 600 gli edifici distrutti e danneggiati, con 161 morti e 281 feriti. Il numero contenuto delle vittime si spiega poiché parecchi

²⁶ *Bomber Command War Diaries*, cit., p. 419.

²⁷ Per questi bombardamenti, i più importanti subiti da Milano, le fonti sono Asm (in particolare le cartelle 218, 267, 363), Acs, Pro e Naw (*Bomber Command War Diaries*); la fonte Ussme è invece muta perché i rapporti al Ministero da parte dei comandi periferici si arrestano al giugno 1943, così come i diari delle legioni Dicat, che erano a registri trimestrali. Quelli dell'agosto, relativi al trimestre luglio-settembre, sono quindi andati probabilmente dispersi con l'8 settembre. Per quanto riguarda le foto, la fonte principale è l'archivio del Comune di Milano al Castello Sforzesco e quello della Publifoto (purtroppo accessibile solo da parte di case editrici), nonché le foto da ricognizione aerea in Naw e all'Iwm. È necessario ricordare come fonte di documentazione fotografica anche l'archivio della facoltà di Geografia alla Keele University in Inghilterra; tale archivio custodisce quasi tutte le foto scattate dalla ricognizione aerea degli alleati durante la guerra in Europa. Da ricordare anche, quale fonte di fotografie, gli archivi di aziende dell'area lombarda come la Breda, la Pirelli e l'Alfa Romeo.

²⁸ Immediate Interpretation Report K.1649 dell'11 agosto 1943, in Naw, G-2 Target Damage File-File 3a1873 (Milan).

cittadini erano già sfollati e, essendo sabato sera, chi lavorava in città aveva raggiunto la famiglia sfollata. La ragione principale, però, era l'uso massiccio di bombe incendiarie, di scarso effetto sui rifugi. Quattro spezzoni caddero sul tetto del teatro alla Scala, ma vennero subito spenti; venne sfondato il tetto di un'ala (vuota) della pinacoteca di Brera, con danni però alla biblioteca Braidense e all'Osservatorio astronomico, e fu colpito il Museo di storia naturale.

Due Lancaster del 61° Squadron precipitarono sulla città, probabilmente colpiti dalla contraerea. Quattro aviatori furono trovati morti, tre sui tetti delle case e uno in un giardinetto, ancora avvolto dal paracadute. Nella zona viale Campania/via Compagnoni, invece, vi fu una pioggia di frammenti di un aereo scoppiato in quota e furono poi trovati i corpi di tre aviatori.

In conseguenza di quest'attacco l'oscuramento venne stabilito dalle 21,30 alle 5,30. Le ispezioni effettuate nei rifugi da parte dell'Unpa, dei Vigili del fuoco e della prefettura rilevarono una buona tenuta degli stessi; alcuni dimostrarono una resistenza miracolosa, come quelli di via Pascoli n. 4 (solo quattro morti, ma fuori del rifugio), in piazza Tonoli e in via Volturmo, intatti benché colpiti in pieno da bombe dirompenti. Più tragico il caso di via Maiocchi. Si trattava di una vecchia casa popolare, dotata di un rifugio troppo debole e mal rinforzato: quando venne colpito in pieno, morirono circa 25 persone. I servizi di luce, acqua e gas non vennero ripristinati subito (in zona Venezia e Monforte il 9 agosto), i servizi dell'Azienda dei trasporti municipali funzionavano solo in periferia, mentre il servizio ferroviario non subì interruzioni. La struttura urbana di Milano era intatta: i servizi funzionavano anche se danneggiati e, soprattutto, si sperava che, come a febbraio, l'operazione fosse conclusa, mentre si trattava solo del prologo.

La notte fra il 12 e il 13 agosto 1943

Per l'incursione del 12-13 agosto fu mobilitato tutto il Bomber Command, 504 aerei (321 Lancaster e 183 Halifax) che, traversando la Francia, fecero rotta per la Lombardia, mentre altri 152, per lo più Stirling, puntarono su Torino. Poiché i bombardieri quadrimotori del Bomber Command erano poco più di 1.000, se si tiene conto di quelli impiegati per l'addestramento, in manutenzione e in riserva, si può dire che gli inglesi impegnarono tutti gli aerei disponibili, allo scopo di creare un vortice di fuoco su Milano, impiegando i 380.000 spezzoni incendiari compresi nelle 2.000 tonnellate di bombe trasportate. Alle 0,35 venne dato l'allarme su Milano e provincia; dopo dieci minuti cominciò il lancio delle bombe e degli spezzoni su tutta la città, in un inferno che durò circa un'ora. Le batterie contraeree aprirono subito il fuoco, ma con risultati assai scadenti: il Bomber Command perse solo due Halifax e un Lancaster, caduti durante il percorso e non sulla città.

L'allarme cessò alle 2,47. Gli aeroplani si mantennero ad una quota di 2.000-3.000 metri e provocarono danni ingenti a stabilimenti e impianti industriali, scuole, caserme, enti di assistenza, chiese, uffici pubblici, ditte commerciali e sedi di giornali, oltre che ad un imponente numero di abitazioni private. Venne colpito in particolare il centro, cioè le zone Duomo, Vittoria e Venezia; danni notevoli subirono anche le zone Sempione, Garibaldi e Ticinese. Gli incendi divamparono a lungo e distrussero palazzo Marino, la Questura, il Commissariato Duomo, il Comando provinciale Unpa, il palazzo delle poste di via Ferrante Aporti, il Comando Vigili urbani di zona Vigentina; vennero colpiti il castello Sforzesco, la chiesa di San Fedele, Santa Maria delle Grazie (il Cenacolo di Leonardo si salvò per miracolo). Le bombe caddero numerose anche sulla Fiera compionaria, l'Alfa Ro-

meo, la Brown Boveri e decine di altre aziende; colpite anche le stazioni ferroviarie, i depositi dell'Atm (con la distruzione di 100 vetture tramviarie), le caserme dei Vigili del fuoco. La pressione dell'acqua si abbassò per i danni alle tubature e vi furono gravi difficoltà a spegnere gli incendi; si era intanto alzato il vento che alimentava le fiamme creando una atmosfera apocalittica. All'alba la popolazione, uscita dai rifugi, guardava con angoscia il fumo che oscurava l'aria e le macerie che ingombravano le strade; era anche pericoloso circolare perché gli incendi, che sembravano spenti, potevano riaccendersi. Alcuni *blockbusters* avevano aperto enormi crateri in piazza San Fedele e in piazza Beccaria. Le autorità cittadine s'impegnarono per agevolare il ripristino della vita urbana e già dal pomeriggio del 13 furono istituite linee di autobus, per favorire lo sfollamento, linee per Varese, Luino, Chiasso, la Bergamasca, l'Appennino ligure ed emiliano, mentre non era possibile muoversi in treno perché le linee erano interrotte. Cominciò subito il recupero dei morti e il soccorso dei 644 feriti. Alcune bombe erano cadute su Legnano, provocando 18 morti e 40 feriti. Grazie allo sfollamento dei sinistrati, non si presentava particolarmente grave il problema degli alloggi, ma ci si incominciava a preoccupare per il futuro. Le autorità cittadine avevano inoltre un'altra preoccupazione: parecchi depositi alimentari erano andati distrutti ed erano chiusi anche parecchi negozi, sia perché sinistrati sia per decisione dei proprietari. Ancora una volta sembrava finita, ma era solo una sosta dovuta al fatto che il Bomber Command voleva fare il punto della situazione: alle 11,10 del 14 agosto sul cielo di Milano arrivò un Mosquito del 540° Squadron, che scattò fotografie subito interpretate nel pomeriggio. Si constatò che la città era avvolta dal fumo e da nubi basse, probabilmente per il calore degli incendi; non si vedeva però lo sperato vortice di fuoco e i danni, benché estesi a tutta la

città, non erano concentrati: gli effetti del bombardamento risultavano insomma eccessivamente dispersi. Erano visibili gravi danneggiamenti alle industrie, ai monumenti e ai trasporti, ma la situazione fu valutata in termini tali da rendere necessaria un'altra incursione, meno violenta, ma più concentrata.

La notte fra il 14 e il 15 agosto 1943

140 Lancaster del 1°, 5° e 8° Gruppo partirono alla volta di Milano per "rfinire" il lavoro di due notti prima. L'ordine era di dirigersi soprattutto sulle industrie, ma nessun bersaglio era in pratica escluso. L'allarme venne dato alle 0,32 e cessò alle 2,47. L'attacco si sviluppò rapidamente verso l'1 di notte e durò circa un'ora; i Lancaster attaccarono la città dalla quota di 5.000-6.000 metri e l'avvicinamento fu guidato dai *pathfinders* che lanciavano bengala rossi, gialli e verdi. I bersagli vennero identificati facilmente perché ancora circondati da una leggera foschia stagnante, causata dagli incendi di due notti prima che si stavano spegnendo. Nuove rovine si aggiunsero a quelle più recenti. Il centro venne ancora martoriato: colpiti di nuovo il Castello Sforzesco, il Palazzo Reale; bruciavano anche i Portici Meridionali di piazza Duomo. Vennero distrutti il Teatro Dal Verme e il Teatro Verdi e colpite la Breda, la Pirelli, l'Innocenti e l'Isotta Fraschini. Danni gravissimi subì piazza Sant'Ambrogio: la Basilica, il monumento ai Caduti, l'Università Cattolica e la Caserma furono distrutti o danneggiati. Furono colpite due sezioni di mitraglieri della Dicat e una batteria tedesca da 88 mm; la contraerea sostenne d'aver abbattuto quattro aerei mentre risulta abbattuto un solo Lancaster. Anche questa volta le tubature dell'acqua vennero colpite e gli incendi poterono devastare vaste zone della città. Era ancora in corso l'attacco quando, vincendo la

paura e gli ordini, parecchi cittadini uscirono dai rifugi per contribuire a spegnere gli incendi e aiutare i Vigili del fuoco, impotenti a contrastare il mare di fuoco ed esausti per un impegno che durava da più giorni. Furono trovati nove morti e 123 feriti, mentre il panico faceva circolare le voci più strane, tanto che si diffuse la notizia, poi smentita, che dei paracadutisti erano scesi su Sesto San Giovanni²⁹. Questa volta il solito Mosquito del 540° Squadron arrivò quasi subito, alle 12,25, e constatò i danni dell'attacco: la zona intorno allo scalo merci Farini era semidistrutta e parecchi incendi devastavano i quartieri occidentali del centro, ma il Duomo risultava miracolosamente intatto. Le bombe, infatti, avevano colpito tutt'intorno, ma solo dei colpi in prossimità o delle schegge avevano lesionato alcune guglie e poche sculture. La conclusione del Bomber Command fu la necessità di un attacco definitivo.

La notte fra il 15 e il 16 agosto 1943

A Milano erano rimasti pochi cittadini a lottare contro le fiamme, i più erano sfollati nei paesi limitrofi o scappati nelle campagne circostanti. Con grande stupore si sentì suonare di nuovo l'allarme alle 0,31: 199 Lancaster stavano calando sulla città per continuare l'opera di distruzione terroristica, devastando completamente il centro. Questa volta ai bombardieri andò meno bene: sette Lancaster vennero abbattuti sulla rotta del ritorno, soprattutto ad opera della caccia tedesca in Francia. Le bombe caddero su tutti i quartieri cittadini, in primo luogo sul cen-

tro, poi sulle zone Magenta, Genova, Romana, Vigentino, Vittoria, Ticinese e Garibaldi; tutti i comandi (Difesa territoriale, Zona militare, Vigili del fuoco, Vigilanza urbana) vennero colpiti, così come il Conservatorio, la casa della Gil, il palazzo della Provincia, l'Archivio di Stato, e questa volta, anche il Duomo. In via Cesare Correnti venne colpito in pieno un rifugio pubblico, con parecchi morti. Le vittime di quella notte furono 183 e i feriti 59. Le due distruzioni che più colpirono i milanesi furono quelle del Teatro alla Scala (dovuta ad una bomba di grosso calibro) e della Rinascente (colpita da una scarica di bombe incendiarie). Anche i giornali vennero ridotti al silenzio.

Il "Corriere della sera" uscì solo alle 19,30 con una tiratura ridotta, "L'Italia" non usciva già da qualche giorno, la "Gazzetta dello sport" e il "Sole" pubblicarono un'edizione ridotta, la "Sera" e l'"Ambrosiano" una edizione simbolica di 2.000-3.000 copie. Le difficoltà per i giornali erano molteplici: 900 quintali di carta erano bruciati nei magazzini della Fiera campionaria, le linee telefoniche erano saltate, mancavano automezzi e carburante e l'Agenzia Stefani aveva dovuto traslocare presso la Prefettura. Alle 2,22 l'ultimo Lancaster sparì dal cielo di Milano, lasciandosi alle spalle una città distrutta e una popolazione sconvolta. Si era anche alzato un forte vento che alimentava gli incendi, rendendo più difficile l'opera dei Vigili del fuoco; gli ospedali erano tutti colpiti e si dovettero trasferire i malati fuori città. Puntuale, arrivò il Mosquito da ricognizione³⁰: alle 12,15 del 18 agosto l'aereo sorvolò Milano e scattò le foto con i risultati definitivi dei quattro attac-

²⁹ Fonogramma Legione Comando Protezione Antiaerea delle 10,30 del 15 agosto, firmato D'Antoni, proveniente da *Lcpa* di Milano e diretto al Ministero dell'Interno - Gabinetto Direzione Generale Protezione Antiaerea-Pubblica Sicurezza-Servizio Guerra, in Acs, Ministero dell'Interno, Direzione Servizi Guerra, cartella 156.

³⁰ Le foto della ricognizione aerea e i relativi rapporti interpretativi sono importanti nello studio dei bombardamenti perché sono illuminanti sulle conoscenze che il nemico aveva del territorio e dei danni che infliggeva. Tali rapporti avevano poi una diretta influenza sull'evoluzione tattica e strategica delle operazioni terrestri.

chi. L'esame degli esperti si soffermò più sui danni alle fabbriche che su quelli ai monumenti: in ogni modo, il 14 settembre successivo venne compilato un Interpretation Report così notevole per completezza e precisione da suscitare ancora oggi stupore³¹.

Milano cominciò quindi lentamente a rivedere: furono ripristinati i servizi pubblici con i pochi tram rimasti, vennero riattivate le tubature dell'acqua e le linee elettriche e telefoniche. L'acquedotto era stato interrotto in 90 punti, l'erogazione del gas venne ripresa in misura molto ridotta e l'energia elettrica tornò dopo due giorni. L'esame delle distruzioni mise in luce la gravità della situazione: era stato colpito il 50 per cento degli stabili e il 10-15 per cento risultava gravemente danneggiato; per rimuovere le macerie vennero reclutati con difficoltà 5.000 operai (i disoccupati erano riluttanti ad essere assunti per quel lavoro) e vennero impiegate anche sei compagnie di pontieri e tre di artiglieri, per un totale di 1.700 uomini. I senza tetto erano calcolati in 250.000 e gli sfollati in 300.000; anche se tanti avevano abbandonato la città, parecchi erano rimasti e molti erano costretti a bivaccare. Ricominciò anche il rifornimento dei negozi, con severi provvedimenti per i commercianti che avevano chiuso nei giorni tragici dei bombardamenti. Con la lucidità e la rabbia che segue il dramma, si presero anche severi provvedimenti verso tutti coloro che, presi dal panico, erano venuti meno al loro dovere, dai portieri ai capi fabbrica ai funzionari pubblici. In particolare venne punita la

direttrice delle assistenti sanitarie dell'Onmi, che aveva abbandonato il suo posto. Può anche darsi che si trattasse di provvedimenti di carattere politico, in quanto i puniti detenevano piccole posizioni di potere ed erano ex fascisti, ma probabilmente si voleva andare incontro al desiderio diffuso che qualcuno fosse castigato, quasi fosse responsabile delle sofferenze di tutti. Con la ripresa dei servizi cominciarono ad affluire le richieste di soccorsi e danni: a pochi giorni di distanza le pratiche interessavano 50.000 famiglie, per salire a 133.758 nei mesi successivi, dando così origine ad un contenzioso amministrativo che doveva durare per molti anni dopo la fine della guerra. Al 25 agosto la situazione tendeva a normalizzarsi, ma restavano ancora interrotte le linee di 20.000 apparecchi telefonici. Si faceva anche il consuntivo delle vittime di quelle quattro notti, contando 687 morti e 1.113 feriti, anche se l'opera di rimozione delle macerie non era ancora finita. Il numero totale delle vittime resta quindi incerto, anche se è probabile fosse circa un migliaio.

L'operazione Strangle e gli attacchi della primavera 1944

Dopo l'8 settembre i bombardamenti registrarono un periodo di interruzione che permise di eseguire i più urgenti interventi sulle case danneggiate; per quelle distrutte non v'era altro da fare che rimuovere le macerie e demolire le parti pericolanti. Nel frattem-

³¹ L' "Interpretation Report" K.1676 del 14 settembre 1943 consiste di 13 pagine, 4 fotografie (una generale di Milano) con un elenco di 112 punti segnati per leggere le foto. Per dare un esempio, alla foto 4.274 (zona centrale) sono elencati i seguenti danni: 1 - Duomo - nessun danno apparente; 2 - tetto distrutto a Sant'Eustorgio; 3 - distrutta parte del tetto del collegio militare Cadorna (ora usato come ospedale); 4 - teatro Politeama - tutto danneggiato; 5 - Istituto Carlo Cattaneo - distrutto parzialmente, ecc. Nel rapporto, diviso per settori industriali e con elenchi riassuntivi, alla voce "Edifici e servizi pubblici" sono elencati i seguenti danni: Uffici centrali Soc. Edison - foro Bonaparte - danni livello C (medi); Stazione elettrica municipale - piazzale Trento - danni livello D (minori); Deposito tram - via Messina - danni livello E (minimi); Deposito tram - via Castaldi - danni livello E (minimi); Deposito tram - corso Vercelli - danni livello C (medi); Deposito tram - via Leoncavallo - danni livello C (medi), ecc. La valutazione dei danni è relativa ovviamente agli edifici e non a ciò che vi si trovava.

po gli alleati si organizzavano per continuare l'offensiva aerea³²: dopo la liberazione della Puglia avevano occupato gli aeroporti della zona di Foggia, dove stabilirono la base per i bombardieri americani della 15^a Air Force e della West Desert Air Force, tutti inquadrati nella Maaf. Grazie a questa sistemazione i bombardieri pesanti potevano raggiungere parecchi bersagli nella Germania meridionale, nell'Austria, in Italia e nei Balcani, in particolare le fabbriche di caccia a Wiener Neustadt e i pozzi petroliferi di Ploesti. La 15^a Air Force venne ufficialmente costituita su 21 gruppi da bombardamento e vennero scelti appunto gli aeroporti della piana di Foggia, già utilizzati dai tedeschi. Le sistemazioni delle basi erano molto spartane, con tende, piste di decollo fatte di reti d'acciaio e basi di dispersione degli aerei; alcuni alloggi erano poi stati recuperati con la requisizione di case. Le condizioni meteorologiche del Foggiano erano in genere buone, ma quando pioveva i campi spesso si allagavano, rendendo impraticabili le piste. I primi gruppi vi si trasferirono alla fine del 1943, mentre alcune operazioni di tipo tattico erano condotte da bombardieri della 12^a Air Force, poi gruppo tattico della Maaf. La 15^a Air Force fu pienamente operativa solo dal febbraio 1944, in concomitanza con l'avvio dell'operazione Strangle, che prevedeva l'attacco a tutte le linee di comunicazione dei tedeschi, scali ferroviari compresi³³.

In questo periodo si verificò anche, isola-

to, il primo attacco di cacciabombardieri sul territorio extraurbano: il 10 marzo 1944 venne mitragliato un treno merci diretto da Milano a Piacenza, i danni furono lievi, ma venne ucciso il macchinista. Poiché in quei giorni il fronte era ancora a sud di Roma, l'aereo attaccante era abbastanza al di fuori della zona d'operazione, per cui è probabile che si trattasse d'un pilota di scorta a dei bombardieri che aveva deciso di eseguire una missione "in proprio". Intanto era iniziata l'operazione Strangle, una delle più importanti della guerra aerea in Italia e Milano, con il grande scalo merci di Lambrate, entrava di diritto nella lista dei bersagli³⁴. Il primo a muoversi fu il 205° Group inglese su quattro Wing: 231° (37° e 70° Squadron), 236° (40° e 104°), 330° (142° e 150°), 331° (420°, 425° e 424°) e 614° *Pathfinders*. Alle 20 del 28 marzo 1944, 40 Wellington di vari Squadron partirono dagli aeroporti pugliesi e alle 22,40 furono su Milano dove l'allarme suonò all'ultimo momento; il lancio, eseguito prima con bengala e poi con bombe da 250 kg, tempestò lo scalo di Lambrate per 15 minuti da un'altezza media di 1.000 metri. I danni furono ingenti, ma alcune bombe caddero sulla zona est della città, dimostrando che gli inglesi non erano ancora in grado di concentrare bene un attacco; i morti accertati furono 30 e 33 i feriti. Al mattino, a sorpresa, arrivò l'attacco della 15^a Air Force, con 400 B 17 e B 24 con la scorta di P 38 e P 47 (era la maggiore mis-

³² Sulla situazione sociale ed economica dopo l'agosto 1943 si trovano molti documenti in Asm; altri scritti, più inerenti la situazione locale che i bombardamenti in sé, sono reperibili nei rapporti prefettizi conservati in Acs.

³³ L'operazione Strangle ebbe una fase d'avvio, denominata "Pointblank", e proseguì, dopo il suo esaurimento alla fine di aprile 1944, con l'operazione "Diadem", avente come obiettivo i raggruppamenti di forze tedesche. Gli stessi americani, però, candidamente ammettono che tali operazioni avevano scarsi risultati e che, per esempio, non riuscirono ad interrompere i flussi di rifornimenti attraverso il fiume Po; al riguardo cfr. W.F. Craven-J.L. Cate, *The Army Air Force in World War II*, vol. III, cit., pp. 459-460.

³⁴ Per questo periodo esistono relazioni sui danni in Asm (un discreto numero) e in Acs (tutte). Le fonti dell'aviazione nemica sono invece di difficile consultazione, eccetto quelle della 15^a Air Force (conservate in Afhra) e quelle del 205° Group (conservate in Pro). Tutte le altre azioni, opera di bombardieri medi o di cacciabombardieri, dovrebbero essere cercate in file relativi a decine di altri comandi e richiederebbero una ricerca lunga e complessa da eseguire sul posto e la cui utilità storica, salvo pochi casi, è dubbia.

sione della 15^a fino a quella data) per bombardare gli scali merci di Torino, Bolzano e Milano. Sulla metropoli lombarda arrivarono 133 B 24 del 304° Wing (28 del 454° Squadron, 38 del 455°, 34 del 456° e 33 del 459°), con una scorta di 100-120 P 38 ed un carico di 1.306 bombe da 250 kg; l'allarme suonò alle 11,40 e alle 12,04 cominciò l'attacco su Segrate, Pioltello e Limite, vanamente contrastato dalla contraerea e da alcuni caccia tedeschi. L'incursione aggiunse altri gravi danni a quelli della notte, ma fece anche parecchi morti fra Peschiera Borromeo, Segrate, Paullo e Pioltello (in totale 59, più 96 feriti). Era anche successo un fatto curioso: verso le 13,30 arrivò la notizia che un B 24 era atterrato a Venegono, probabilmente per diserzione, e l'equipaggio era stato catturato dai tedeschi. Si trattava d'un aereo in rotta per Bolzano ed il suo equipaggio, stanco della guerra, aveva cambiato rotta e, credendo d'essere ormai in Svizzera, era invece atterrato fra i tedeschi, giustificandosi poi con la scusa d'una avaria. La 15^a Air Force lasciò in pace Milano per un mese, finché decise che bisognava tornare su Lambrate, cogliendo l'occasione per colpire la 5^a Sezione aeronautica della Breda, dove probabilmente venivano costruiti su licenza i caccia Macchi C 205 e sicuramente parti del caccia Focke Wulf 190. Il 30 aprile 36 B 24 del 304° Wing attaccarono lo scalo merci e 18 B 17 del 301° e 483° Wing la Breda; partiti verso le 9 dalla Puglia, furono sull'obiettivo alle 12. I B 17 spianarono la Breda con un lancio ben concentrato (i morti furono solo 4 — era domenica — più altri 5 nel contiguo aeroporto di Bresso); gli altri 36 aerei tempestarono Lambrate, ma in modo così impreciso che delle bombe caddero in via Venini, a circa 2 km di distanza, provocando il crollo d'un rifugio e la morte di 17 persone. Per completare il lavoro, nella notte fra il 1° e il 2 maggio una ventina di Wellington del 205° Group attaccò ancora lo scalo provocando ulteriori danni, ma nessuna vittima. Il 13 maggio

1944 alcuni bombardieri medi B 25 cercarono di colpire il ponte sul Po a Piacenza, senza però danneggiarlo: era il primo di una lunga serie di attacchi ai ponti intorno a Milano e, nella notte fra il 13 e il 14 maggio, i Wellington del 205° Group tornarono su Lambrate, ma sbagliarono in pieno il bersaglio perché le bombe caddero nei campi fra Cernusco sul Naviglio e Gorgonzola. Si concludeva così l'operazione Strangle, e con essa una fase dei bombardamenti sul Milanese, e fino a luglio non vi sarebbero state grandi incursioni, eccetto alcuni attacchi di caccia.

L'estate 1944 e l'offensiva dei cacciabombardieri

La notte fra il 5 e il 6 luglio 1944 iniziò un ciclo di attacchi notturni su Lambrate eseguiti dai Wellington del 205° Group che tornarono poi nelle notti del 10-11 e del 13-14 luglio e, per l'ultima volta, del 10-11 settembre. I più violenti furono il secondo (71 Wellington, 9 B 24 e 9 Halifax) e il terzo (50 Wellington). Durante la prima incursione gli inglesi non ebbero perdite, nella seconda un Wellington venne abbattuto dalla Flak, nella terza precipitarono quattro aerei, due dei quali per essere entrati in collisione fra di loro. Gravi furono i danni, ma ormai i tedeschi avevano messo a punto un'efficiente organizzazione che in poco tempo (da una a quattro settimane) riusciva a ripristinare le linee ferroviarie anche se interrotte in più punti.

Dopo l'estate 1944 la strategia delle incursioni alleate su Milano mutò: finirono (con una sola eccezione) gli attacchi dei bombardieri in quota e s'intensificarono quelli dei bombardieri medi (B 25, B 26 e A 20) oppure di cacciabombardieri (P 39, P 38, Spitfire e, soprattutto, il celebre Republic P 47 Thunderbolt, uno dei migliori aerei dell'intero conflitto). Le missioni avevano come obiettivo ponti, strade, ferrovie, stazioni, centrali

elettriche, senza trascurare i centri minori dove si riteneva vi fossero bersagli militari. Particolarmente continui e persistenti furono gli attacchi ai ponti: sul Ticino a Turbigo, Galliate, Boffalora e Abbiategrasso, sul Po a Piacenza, sull'Adda a Cassano, Trezzo ed altre località (ovviamente, tutti i ponti del Nord Italia erano sotto tiro, ma in questa sede consideriamo soltanto quelli nella provincia di Milano). Alcune di queste incursioni furono intense (notte fra il 5 e il 6 settembre e 30 settembre); l'effetto più grave si ebbe però il 17 settembre, quando uno Spitfire isolato sganciò due bombe su San Colombano al Lambro, provocando 21 morti e 15 feriti.

La strage di Gorla

La 15^a Air Force, nello stabilire i suoi obiettivi, aveva in sospeso dal 14 febbraio 1944 una relazione su Milano e i suoi eventuali bersagli, basata su informazioni inglesi dell'agosto 1943. Da allora buona parte dei bersagli erano stati colpiti, ma restavano ancora l'Alfa Romeo e l'Isotta Fraschini che, benché colpite nell'agosto 1943, avevano ripreso l'attività. Erano stati poi distrutti gli stabilimenti Breda e Pirelli in città, ma quelli di Sesto San Giovanni funzionavano a pieno ritmo. In base a questo rapporto era stata distrutta, il 30 aprile precedente, la sezione aeronautica della Breda; venne quindi affidato al 49° Wing l'incarico di colpire le fabbriche ancora in attività. Il 20 ottobre partirono quindi dagli aeroporti pugliesi (esclusi gli aerei che tornarono indietro per noie meccaniche) 38 B 24 del 461° Group diretto sulla Isotta Fraschini, 29 B 24 del 484° Group di-

retto sull'Alfa Romeo, 35 B 24 del 451° Group diretto sulla Breda di Sesto³⁵. Gli apparecchi raggiunsero i bersagli alle 11,30 e gli attacchi sull'Alfa Romeo e sull'Isotta Fraschini furono abbastanza ben centrati, salvo alcune bombe che caddero un po' fuori bersaglio verso est. Tutto andò storto invece per il 451° Group. Il fronte d'attacco di questo gruppo era su nove aerei, in due ondate d'attacco su tre *boxes* ciascuna, ognuna composta di sei aerei, in fila per due e disposti a punta di freccia (nella seconda ondata mancava un aereo, tornato indietro per noie meccaniche). Le bombe dell'aereo guida della prima unità d'attacco furono sganciate subito dopo l'*identification point* (circa 4 km a est del bersaglio), probabilmente per un corto circuito dell'interruttore di lancio; il comandante in seconda non sganciò, ma gli aerei delle *boxes* media e alta sganciarono anche loro e tutte le bombe finirono fuori bersaglio. Solo la *box* bassa colpì la Breda in pieno. La seconda ondata d'attacco, rimasta distanziata dalla prima, s'attardò senza motivo e giunse sul bersaglio con un asse d'attacco che aveva una deriva di 15° sulla destra (cfr. fotografia n. 14); la corsa era troppo corta per fare le correzioni di rotta e non c'era il tempo per rifare il percorso. Tutti gli aerei della seconda ondata, vista la situazione, sganciarono le bombe dove si trovavano e ripresero la rotta del ritorno. Così, invece della Breda, venne colpito il contiguo stabilimento Pirelli e il quartiere milanese di Gorla.

A terra il primo allarme era suonato alle 11,15, ma, per la assuefazione alle sirene, i milanesi avevano continuato le normali attività; al secondo allarme, dieci minuti dopo, tutti si diressero ai rifugi, ma ormai era trop-

³⁵ Le fonti di questa incursione sono Afhra e Acs, e in parte Asm; è stato utile anche il Liber Chronicus della parrocchia di Gorla e, ai fini della propaganda fascista, Federigo Buffon, *La strage degli innocenti*, fascicolo in formato di rivista (s.l., s.e.) dell'ottobre 1944. Per le diverse opinioni sul bombardamento, cfr. l'articolo di Giorgio Bonacina sulla rivista "Il Milanese" del 9 giugno 1974. Il "Corriere della Sera", generalmente di scarsa utilità (come tutti i quotidiani) nella storia dei bombardamenti, in questo caso è assai utile perché nel numero del 21 ottobre pubblica una severa critica ai cittadini perché, quando suona l'allarme, non vanno nei rifugi.

po tardi: gli alunni della scuola elementare "Francesco Crispi" erano ancora sulle scale quando una bomba cadde proprio nel vano delle scale uccidendo sia loro sia le maestre. I morti nella scuola furono 234 (fra cui 174 bambini) e, in tutta la città, 614 perché, oltre agli operai al lavoro (era un venerdì), furono colpite circa 300 case. La propaganda di Salò accusò gli angloamericani di crudeltà e, del resto, l'opinione pubblica milanese era rimasta sconvolta. La Rsi tentò poi di trasformare in cerimonia politica il funerale dei bambini, anche se molte famiglie cercarono di opporsi. Si trattava di una tragedia che avrebbe potuto essere evitata con una migliore preparazione dei piloti, secondo lo stesso Comando della 15ª Air Force, o se vi fosse stata una maggiore attenzione dei milanesi ai segnali d'allarme e, soprattutto, evitando di fare attacchi del tutto inutili ai fini operativi.

L'ultima fase della guerra

A otto giorni dalla strage di Gorla, un altro massacro turbò i cittadini di Milano: due aerei attaccarono presso Vimercate una tranvia della linea Bergamo-Monza e con successivi mitragliamenti provocarono la morte di 29 persone e il ferimento di 36; pare che l'accanimento sia stato provocato da tre soldati della Rsi che, non appena avvistati gli aerei, aprirono il fuoco contro di essi. Iniziò così uno dei periodi più tristi per Milano, il suo territorio e, nel complesso, tutto il Nord Italia: i cacciabombardieri alleati uscivano in gruppo di quattro (una *flight*) per bombardare un determinato obiettivo, generalmente con bombe da 500 libbre, due per ogni aereo. Durante il volo di ritorno avevano caccia libera, potevano cioè mitragliare tutto quello che volevano, generalmente il traffico stradale e ferroviario. Questo avveniva di giorno: di notte era invece normale inviare gruppi di bombardieri medi che facevano brevi attacchi concentrati su stazioni o

fabbriche, oppure un cacciabombardiere solitario che sganciava due bombe praticamente a caso, il tristemente celebre "Pippo". In questo periodo Milano e i dintorni subirono alcuni pesanti attacchi: il 4 novembre 1944, a mezzogiorno, quattro cacciabombardieri sganciarono sull'Hotel Titanus in piazzale Loreto e provocarono 48 morti e circa 60 feriti, poiché al Comando alleato era arrivata l'improbabile informazione che Hitler fosse in quell'albergo. Fu poi un crescendo di attacchi praticamente quotidiani, con uno stillicidio di morti e feriti, che raggiunse l'apice verso la fine del gennaio 1945, con nutriti attacchi sugli scali ferroviari di Milano il 20, sulle fabbriche di Sesto e lo scalo di Lambrate il 21, con ben 32 incursioni su tutto il territorio il 22, fino alla tragica giornata del 30 gennaio, quando quattro cacciabombardieri attaccarono a Bollate il treno delle Ferrovie Nord diretto da Saronno a Milano e provocarono 84 morti e decine di feriti. Dieci minuti dopo quattro aerei (probabilmente gli stessi) attaccarono a Badile di Zibido San Giacomo la corriera con rimorchio che da Milano andava a Pavia; con successivi mitragliamenti, uccisero 72 persone e altre 70 rimasero ferite. Nel mese di febbraio 1945 le incursioni continuarono, pur se meno intensamente, provocando ancora morti e feriti; ripresero d'intensità in marzo, in previsione dell'attacco finale: il 16 un'improvvisa incursione sul Cottonificio dell'Acqua ad Arluno fece 14 morti e circa 80 feriti. Il 2 aprile una pesante incursione uccise 31 persone e ne ferì 50 a Lodi e nella notte del 12 aprile avvenne l'ultima incursione in grande stile su Milano: bombardieri medi sganciarono su tutto il territorio urbano facendo gravi danni, ma un solo morto. Un altro attacco notturno, di minore intensità, ci fu la notte successiva e l'ultimo attacco su Milano risultò essere un mitragliamento che provocò tre morti avvenuto il 16 aprile. Nella provincia l'ultima incursione registrata è un mitragliamento a Pregnana e Montanaso Lombardo

il 19 aprile 1945, con la morte di tre persone e il ferimento di altre 13. Le truppe americane si stavano avvicinando alla città e le amministrazioni locali non potevano più inviare informazioni alla Prefettura di Milano, per cui eventuali altri attacchi aerei non risultano in nessun documento. La guerra stava inoltre per finire, almeno nel Milanese, e gli americani fin dal 23 aprile erano nell'hinterland per cui, in ogni caso, gli attacchi non devono essere stati molti, in quanto l'attività aerea era concentrata nella zona nord-est del paese, contro i tedeschi in ritirata.

Conclusioni e prospettive di lavoro

Gli attacchi aerei su Milano e sul territorio circostante lasciarono, com'è ovvio, molti problemi materiali, morali e sociali, a partire dalla necessità, dopo la fine del conflitto, di dare un alloggio a tutti i senza tetto. La Prefettura da una parte cercò di ritardare il più possibile il rientro degli sfollati, e dall'altra cercò di allontanare più di 100.000 persone che, nel corso della guerra, erano rimaste a Milano (rifugiati da altre località, sbandati, profughi, profittatori, ecc.) e non volevano tornare nelle precedenti residenze. Si cercò anche di affrontare il problema della necessità di alloggi con la coabitazione, con villaggi di casette sistemati nei grandi viali della periferia (viale Argonne, viale

Giovanni da Cermenate) e, in altri quartieri, con prefabbricati, come nel caso del villaggio svizzero. La ricostruzione fu però relativamente rapida, favorita anche dal fatto che il tessuto urbano vero e proprio (strade, servizi, trasporti) aveva resistito. Alcune grandi industrie, come la Pirelli e la Breda, non ricostruirono i loro stabilimenti in città e spostarono tutta la loro attività fuori Milano, contribuendo così a modificarne il tessuto sociale; la ricostruzione richiese una notevole quantità di manovalanza e si avviò così la grande immigrazione che avrebbe modificato totalmente l'ambiente sociale. Si tratta di effetti del conflitto che richiederebbero un approfondimento che esula da questa ricerca, così come interessante sarebbe studiare, non soltanto per il Milanese, il rapporto tra distruzioni e spostamenti di popolazione. Sotto il profilo psicologico va almeno detto che, per quanto il senso di sfiducia e d'insicurezza siano stati abbastanza rapidamente superati, lo spostamento forzato in località più sicure, la perdita dei propri beni o di parenti e amici, determinarono ferite spesso ancora oggi aperte. Resta il fatto che gli attacchi aerei considerati furono inutili ai fini tattici e strategici, in altre parole non accorciarono d'un giorno il conflitto, e sarebbe interessante verificare, sulla base di altre ricerche, se la stessa conclusione può valere in un più ampio contesto.

Achille Rastelli

Achille Rastelli, nato a Besana Brianza nel 1944, abita a Milano. Laureato in giurisprudenza, lavora presso una banca nel settore dell'informatica finanziaria. Studioso di storia militare, in particolare navale, collabora da anni a diverse riviste. Ha scritto con altri autori la *Storia dei trasporti marittimi italiani* e una storia dei trasporti pubblici a Venezia e ha pubblicato i volumi *Le navi del re* (Milano, Sugarco, 1988) e, con Erminio Bagnasco, *Sommervibili in guerra* (Parma, Albertelli, 1989). È membro della Società di storia militare, dell'Associazione italiana documentazione marittima e navale, dell'International Naval Research Organization e del Comitato di redazione di "Storia militare". Ha anche studiato la storia di Milano e nel 1987 ha vinto una mostra-concorso relativa a foto antiche della città.

Tabella 1. - Incursioni aeree su Milano durante la seconda guerra mondiale

Data	Morti	Feriti	Danni	Aerei persi (e altre località colpite)
1940				
15-16 giugno	—	2	lievi	
16-17 giugno	—	—	lievi	
13-14 agosto	15	44	pochi	2
15-16 agosto	2	5	pochi	(+ Merate e Mariano C.)
18-19 agosto	—	—	lievi	
24-25 agosto	—	—	—	
26-27 agosto	1	1	pochi	1 (+ Casal Novo)
18-19 agosto	8	16	pochi	1
1942				
24 ottobre	150	316	gravi	4
24-25 ottobre	2	?	gravi	6 (+ varie località)
1943				
14-15 febbraio	133	442	gravi	2
7-8 agosto			molto gravi	2
12-13 agosto			molto gravi	3
14-15 agosto			molto gravi	1
15-16 agosto			molto gravi	7
Totali parziali	687	1.113		
(I morti effettivi sono stati probabilmente circa 1.000)				
1944				
28-29 marzo			medi	
29 marzo	72	parecchi	medi	(+ varie località)
1-2 maggio	—	—	medi	
13-14 maggio	—	—	pochi	
5-6 luglio	—	—	pochi	
10-11 luglio	—	pochi	medi	1
13-14 luglio	—	—	medi	5
4 settembre	3	5	pochi	
5-6 settembre	2	13	pochi	(+ altre località)
10-11 settembre	52	47	medi	
30 settembre	20	pochi	lievi	
20 ottobre	614	parecchi	gravi	

(Segue)

Data	Morti	Feriti	Danni	Aerei persi (e altre località colpite)
4 novembre	48	60	pochi	
21 novembre	—	—	lievi	
21 dicembre	—	—	lievi	
23 dicembre	—	—	lievi	
26 dicembre	—	—	lievi	
27 dicembre	—	2	pochi	
1945				
2 gennaio	2	6	medi	
3 gennaio	—	—	medi	
9 gennaio	1	2	pochi	
10 gennaio	48	70	medi	
11 gennaio	1	5	pochi	
12 gennaio	—	6	pochi	
18 gennaio	2	1	—	
20 gennaio	2	1	pochi	
21 gennaio	2	1	pochi	
22 gennaio	—	—	—	
28 gennaio	—	—	pochi	
29 gennaio	—	—	pochi	
31 gennaio	—	—	pochi	
6 febbraio	1	9	pochi	
9 febbraio	2	4	pochi	
22 febbraio	—	—	—	
2 marzo	—	3	lievi	
16 marzo	1	—	—	
17 marzo	—	—	—	
23 marzo	—	—	pochi	
25 marzo	1	—	—	
30 marzo	2	6	lievi	
31 marzo	15	31	medi	
4 aprile	—	14	—	
11 aprile	3	7	—	
12 aprile	1	4	lievi (mitr. in via Manzoni)	
13 aprile	2	3	medi	

Nota: in totale si tratta di 62 incursioni. Per i danni ho usato queste descrizioni abbreviate: lievi: solo danni a edifici o veicoli; pochi: distruzione di pochi edifici; medi: distrutti alcuni edifici; gravi: distrutti quartieri o complessi di edifici; molto gravi: distrutti parecchi quartieri. Ho indicato gli aerei persi durante la missione, indipendentemente dalle cause (contraerea, incidente, guasto, ecc.).

Tabella 2. - Principali incursioni aeree nella provincia di Milano (escluso il capoluogo)

Località	Data	Morti	Feriti	Danni
1944				
Bresso	30 aprile	18	20	medi (+ altri comuni)
Lodi	24 luglio	39	molti	gravi
Abbiategrosso	15 settembre	27	57	—
San Colombano	17 settembre	21	15	pochi
Vimercate	28 ottobre	29	36	—
Bollate	27 dicembre	11	50	—
1945				
Binasco	12 gennaio	25	30	pochi
Cuggiono	18 gennaio	10	40	lievi
Melzo	20 gennaio	15	parecchi	medi
Cislano	29 gennaio	11	12	lievi
Bollate	30 gennaio	89	parecchi	pochi
Zibido S.G.	30 gennaio	72	70	lievi
Arluno	16 marzo	11	80	medi
Lodi	2 aprile	31	50	medi

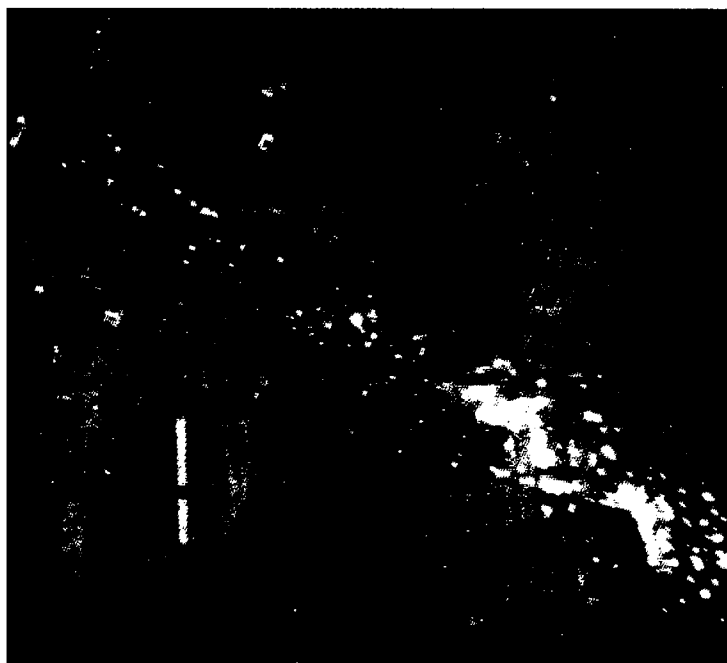
Nota: sul territorio della provincia furono eseguite più di 700 incursioni in più di 170 località diverse. Il calcolo effettivo delle incursioni è leggermente maggiore perché in certi comuni (spesso a Milano) furono eseguite diverse incursioni nello stesso giorno, ma in questi casi le ho contate come una sola. Il numero è elevato, considerando che avvennero quasi tutte nel corso degli ultimi dodici mesi del conflitto. Dopo Milano, i comuni più colpiti in questa tragica classifica sono i seguenti: Lodi (37 attacchi), Casalpusterlengo (32), Sesto San Giovanni (23), Cassano D'Adda (22), Codogno (20), Melegnano (19), Vizzolo Predabissi (17), Monza (14), Abbiategrosso (12), Sant'Angelo Lodigiano (11) e Turbigo (11). Si nota quindi una prevalenza di attacchi sui comuni attraversati dalla via Emilia (Lodi, Codogno, Melegnano, Vizzolo, Casalpusterlengo) e quelli presso ponti (Cassano, Turbigo, Abbiategrosso), oltre a due centri industriali importanti (Monza e Sesto).



1. *Militi della 5ª legione Dicat prima della guerra.*



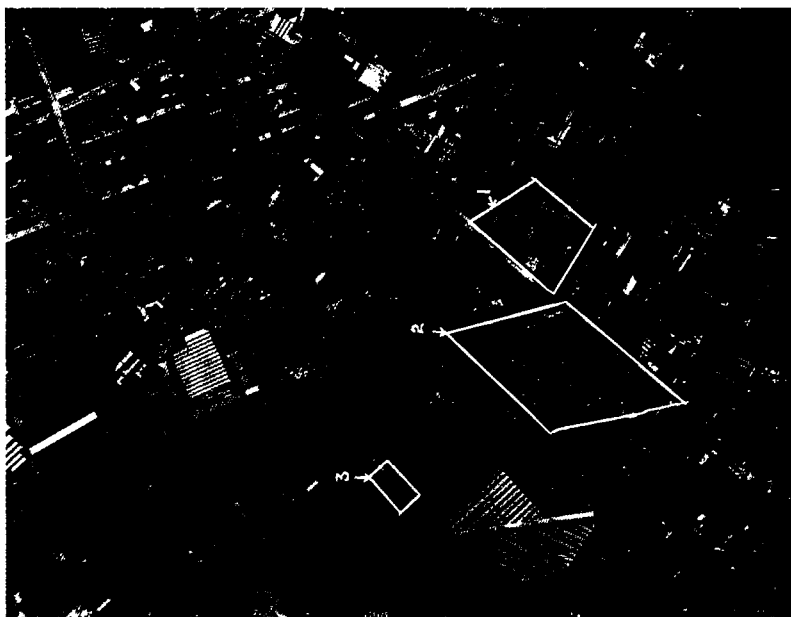
2. *Piloti inglesi e americani davanti a un Wellington MK3 (Puglia, aprile 1944).*



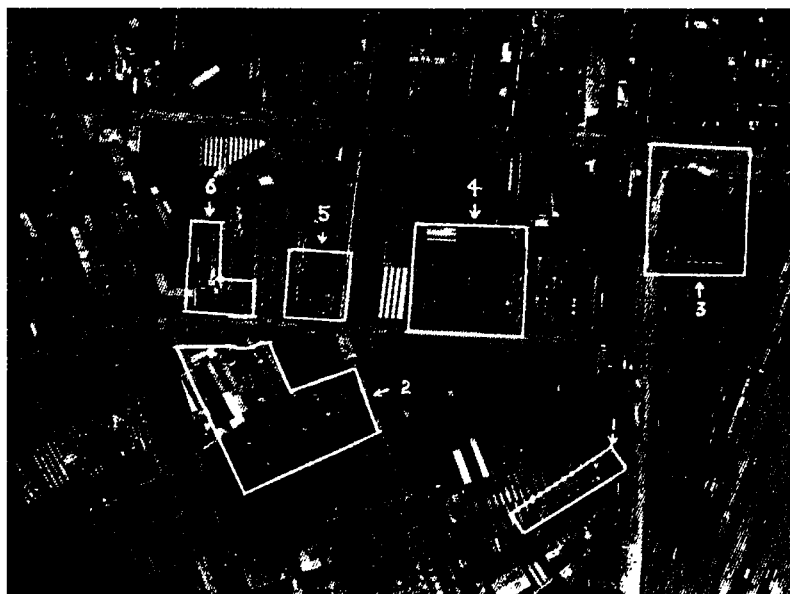
3. *Spezzoni incendiari scoppiano fra via Cadore e viale Montenero (24 ottobre 1942).*



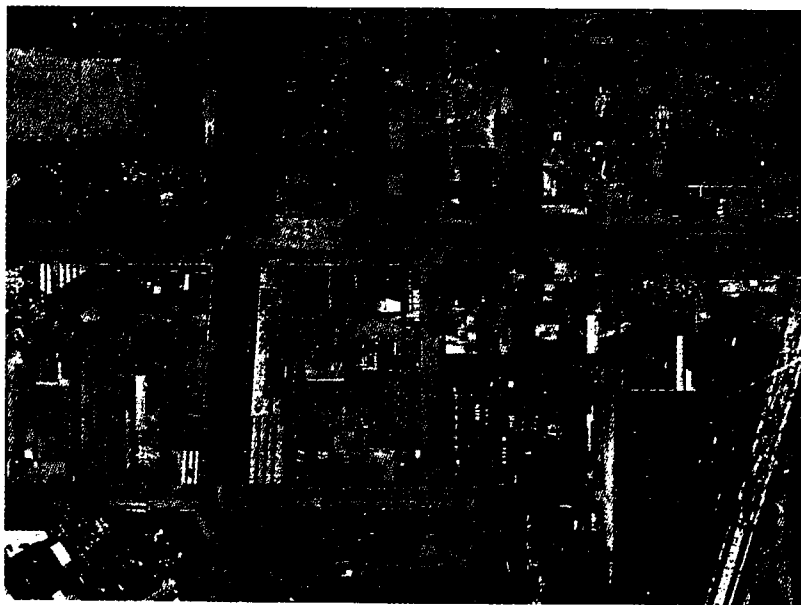
4. *Un ufficiale del servizio informazioni interroga un equipaggio.*



5. Foto della ricognizione aerea eseguita dopo l'attacco del 14-15 febbraio 1943.



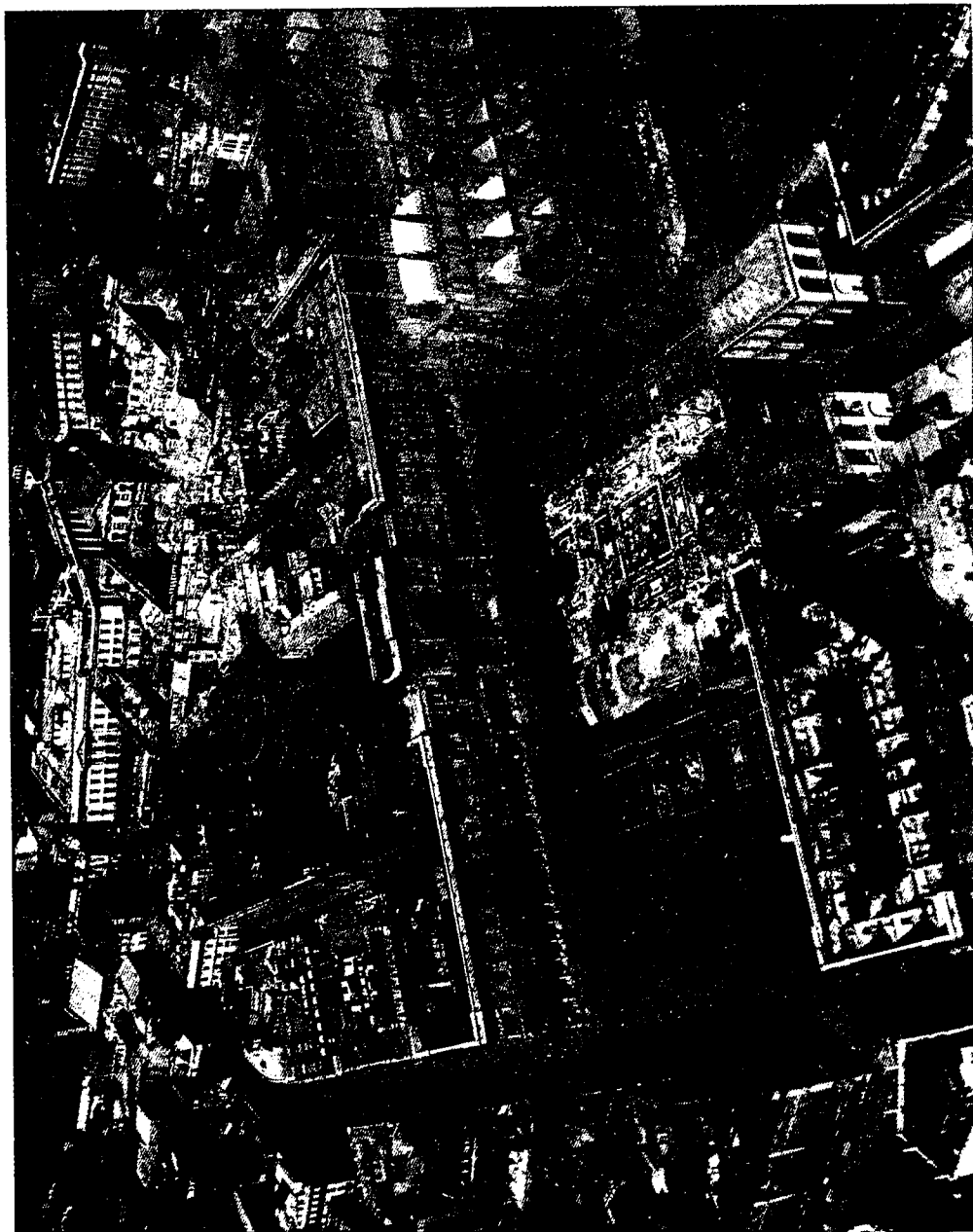
6. Aree colpite dopo il bombardamento del 14-15 febbraio 1943.



7. Lo stesso quartiere della precedente foto, ripreso dopo i bombardamenti dell'agosto 1943.



8. Altro documento sui bombardamenti dell'agosto 1943.



9. Folle attendono la resa del Comando tedesco all'Hotel Regina (29 aprile 1945).



10. Bombe colpiscono lo scalo merci Lambrate e zone limitrofe.

11. Bombe colpiscono la V sezione (aeronautica) della Breda a Bresso.



12. Equipaggio di un Wellington del 205° Group.



13. Immagine conclusiva della ricognizione aerea alleata su Milano.





14. Rotta prevista (118°) e rotta realmente seguita, che determinò il bombardamento della scuola di Gorla (20 ottobre 1944).

Note alle fotografie

Foto di copertina. Durante l'attacco aereo su Milano nella notte del 26-27 agosto 1940 venne abbattuto dalla 5ª legione Dicot il primo aereo inglese, uno dei pochi che riuscì ad abbattere nel corso degli attacchi. Il Whitley precipitò prima di aver sganciato le bombe nelle campagne di Cascina Valera presso Arese e i piloti morirono tutti. In questa foto due militi della Dicot si sono fatti fotografare sorridenti davanti alla loro 'preda', il corpo di un aviatore inglese (Archivio Vigili del Fuoco, Milano).

Foto 1. Militi di una batteria della 5ª legione Dicot durante una esercitazione prima della guerra. I cannoni della foto sono da 75 mm, il modello più impiegato dalla contraerea italiana (Archivio Autore).

Foto 2. Puglia, aprile 1944: piloti inglesi e americani davanti ad un Wellington Mk.3 del 205° Group. Dalle basi dell'Italia meridionale partivano gli aerei per bombardare le città del Nord. I Wellington operavano in attacchi notturni di media entità, come quelli eseguiti nella primavera-estate del 1944 sullo scalo di Lambrate. Del prevalente impiego notturno è prova la mimetizzazione scura della parte inferiore della fusoliera e delle ali (foto Cna 2285, Imperial War Museum, Londra; d'ora in poi Iwm).

Foto 3. Tardo pomeriggio del 24 ottobre 1942: un gruppo di spezzoni incendiari scoppia fra via Cadore e viale Montenero, colpendo soprattutto l'isolato fra le vie Sciesa, Anfossi e Spartaco (foto C 3206, Iwm).

Foto 4. Un ufficiale del servizio informazioni interroga l'equipaggio d'un Lancaster dopo l'azione su Milano del 14-15 febbraio 1943. Per il Bomber Command erano essenziali questi interrogatori, integrati poi dalla ricognizione aerea, per conoscere i risultati del bombardamento, la reazione contraerea, le cause di perdita dei bombardieri, come era andato il volo, eseguito spesso violando lo spazio aereo neutrale della Svizzera (foto Ch 8586, Iwm).

Foto 5. In una foto della ricognizione aerea eseguita dopo il bombardamento del 14-15 febbraio 1943, vengono messe in evidenza alcune aree colpite: 1) edifici industriali in via Lomazzo; 2) Soc. An. Centenari & Zinelli, via Lomazzo; 3) capannone del deposito municipale dei tram, via Messina. È forse superfluo far notare che gli inglesi avevano un'ottima conoscenza della città di Milano, grazie alle piantine topografiche e agli elenchi del telefono (foto C 3433, Iwm).

Foto 6. In un'altra foto eseguita dopo il bombardamento del 14-15 febbraio 1943 vengono evidenziate alcune aree colpite nella zona a nord dello scalo Farini: 1) capannoni distrutti in via Aprica; 2) magazzini della Soc. A. Gestione Imprese Riunite Autotrasporti; 3) officina riparazione vagoni delle Ferrovie dello Stato, via Valtellina; 4) maglificio G. Pennelli e Figli, via Bernina; 5) officina in via Stelvio; 6) tettoie in via Bernina (foto C 3431, Iwm).

Foto 7. Lo stesso quartiere milanese della foto precedente, ripreso dopo i bombardamenti dell'agosto 1943: si può notare, confrontandola con la foto precedente, che le distruzioni si sono estese, soprattutto in via Valtellina, e la maggior parte delle fabbriche della zona sono rase al suolo o danneggiate (foto C 3741, Iwm).

Foto 8. In questa foto scattata da un Hudson inglese su Milano il 29 aprile 1945 sono evidenti gli effetti dei bombardamenti dell'agosto 1943 sulla zona centrale della città. In primo piano, sulla sinistra, vi sono i ruderi delle case di corso Vittorio Emanuele: le bombe incendiarie hanno distrutto le solette lasciando in piedi i muri perimetrali. Si nota però l'imponente costruzione che sovrasta la galleria del Corso senza danni, come i palazzi dell'adiacente corso del Littorio (ora corso Matteotti, in basso a destra), tutte costruzioni in cemento armato e quindi immuni dalle bombe incendiarie. Al centro sulla sinistra (piazza Fontana) e sulla destra (piazza San Fedele) si notano grandi spazi vuoti dovuti a dei blockbusters. Nel complesso, però, il tessuto urbano è relativamente intatto e si presenta assai diverso dalle immagini di devastazione delle città tedesche alla fine della guerra (foto Cna 3551, Iwm).

Foto 9. Foto scattata dallo stesso ricognitore inglese il 29 aprile 1945, che presenta parecchi aspetti d'interesse: a) urbanistico: al centro della piazza sono in corso lavori sulla bella pavimentazione a mosaico del sagrato, oggi sparita, e si vede il contrasto, ancora oggi esistente, creato dalla struttura dell'Arengario. 'Fortunatamente' la guerra impedì che venisse realizzato il progetto del campanile per il Duomo, un colosso di quasi 140 metri in stile neogotico che avrebbe dovuto sorgere sulla piazzetta Reale; b) bellico: i danni che risultano da quest'immagine riguardano i portici meridionali e un angolo del palazzo Reale, distrutti da incendiari, il palazzo della Rinascente (incendiari) e il grande vuoto creato in piazza san Fedele da un blockbuster; c) storico: si nota una folla radunata a metà di via Santa Margherita e un'altra, di maggiori dimensioni, intorno ad alcuni automezzi, in piazza della Scala (notare il teatro con una tettoia provvisoria). Il giorno della foto (29 aprile) e il luogo permettono di stabilire che la foto venne scattata poco prima delle 14, in quanto la gente radunata sta attendendo la resa del Comando tedesco all'Hotel Regina, e gli automezzi sono degli americani che aspettano di scortare il colonnello Rauff e le sue Ss non appena usciranno dall'albergo (foto Cna 3547, Iwm).

Foto 10. 28 marzo 1944: gli americani della 15ª Air Force attaccano per la prima volta Milano con un bombardamento dello scalo merci di Lambrate e colpiscono anche la zona fra Pioletto, Limite e Segrate. In quest'immagine si vedono le bombe che colpiscono i fasci di binari dello scalo, mentre altre, chiaramente fuori bersaglio, cadono nelle acque dell'idroscalo e sulle sue rive (rullo A6448-indice 1259, Intop 15th Air Force, Air Force Historical Research Agency, Maxwell A.F.B. Alabama).

Foto 11. Mezzogiorno del 30 aprile 1944: 18 B-17 del 301° e 483° Wing della 15ª Air Force attaccano la V sezione (aeronautica) della Breda a Bresso. L'attacco è estremamente concentrato, a parte poche bombe che cadono sul vicino aeroporto e sui campi. In questo caso gli americani riescono a realizzare un bombardamento di precisione, grazie alla quota relativamente bassa, all'assenza di qualsiasi contrasto, al tempo favorevole e al buon addestramento. Pochi mesi dopo, a Gorla, sarà purtroppo quest'ultimo fattore a mancare (foto 50896 A.C., Smithsonian Institution, Washington).

Foto 12. Questi cinque ragazzi, di vent'anni o poco più, erano l'equipaggio di un Wellington del 205° Group che seguiva missioni su Milano e il nord Italia partendo dall'aeroporto di Regina presso San Severo. Giovani come loro erano la maggior parte degli equipaggi dei bombardieri inglesi: i rischi delle missioni e gli incidenti di volo costituivano un pesante pedaggio che contribuiva a falciare i ranghi degli aviatori. Alla fine della guerra erano rari i piloti da bombardamento che avevano prestato servizio per tutta la guerra: chi si è salvato lo deve al fatto di essere finito prigioniero o di essere stato assegnato ad altro incarico. Per la storia, gli aviatori di questa foto sono, da sinistra: sgt. J. Lester (Londra), puntatore, p/o C.D. Manning (Londra), navigatore, p/o I.M. Jones (North Wales), pilota, sgt. R.J. Tubbs (Southampton), mitragliere, sgt. R. Salisbury (North Wales), operatore radio (foto Ieuan M. Jones, Clwyd, Galles).

Foto 13. Immagine conclusiva della ricognizione aerea alleata: insieme ad altre, più di dettaglio, venne scattata il 6 aprile 1945 da una quota di 26.000 piedi (circa 8.000 metri) e in essa si vede tutta la città, con i suoi anelli concentrici di viali e le linee ferroviarie, circondata dalla campagna che, dopo pochi anni, verrà mangiata dal cemento. La ricognizione ha fatto grandi passi dalle immagini scattate agli inizi della guerra (foto 5423-32s/969, Air Photo Library, Department of Geography, University of Keele).

Foto 14. Foto della ricognizione aerea dopo il bombardamento del 20 ottobre 1944. Il grande interesse di questa immagine sta nel fatto che "illustra" la causa del tragico bombardamento della scuola di Gorla. A sinistra si vedono infatti due vettori, uno con l'indicazione di 118°, l'altro con l'indicazione di 140°: il primo indica quella che era la rotta d'attacco per giungere sulla Breda, il secondo quella che effettivamente tenne il secondo gruppo d'attacco. Quando si accorsero di passare a sud del bersaglio, si liberarono delle bombe nella zona a sud-ovest del bersaglio, appunto la zona di viale Monza all'altezza di Gorla (il piccolo cerchio bianco) (Archivio Ufficio Storico dell'Aeronautica, Roma).