

**2/**

## **L'8 settembre 1943 e la Regia "fascistissima" Aeronautica**

Edoardo GRASSIA \*

*L'8 settembre 1943, dopo la sorpresa generale della proclamazione dell'armistizio, la fuga dei regnanti e lo sfaldamento delle forze armate, ciascun italiano fu chiamato a decidere se essere fedele al legittimo governo trasferitosi a Brindisi ovvero al nuovo movimento fascista repubblicano, che avrebbe stabilito la sua sede a Salò; essere alleato militare del vecchio nemico angloamericano, ovvero essere nemico del vecchio alleato tedesco. Il presente articolo, proprio in relazione a quanto accadde nei giorni immediatamente successivi la proclamazione della resa, propone una riflessione generale sull'aggettivazione di "fascistissima" data alla Regia Aeronautica e una riflessione specifica sul legame tra il personale aeronautico di vertice e il regime fascista. A tal fine verrà analizzata specifica documentazione contenuta nelle 181 buste costituenti il fondo "Discriminati Gen", custodito presso l'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare.*

---

**L**a Regia Aeronautica è stata spesso qualificata, sin dalla sua costituzione, con l'appellativo di "arma fascistissima". Per verificare questa aggettivazione, partendo anche dal presupposto che una organizzazione "fascistissima" debba essere necessariamente guidata da un vertice "fascistissimo", ci siamo rivolti alle decisioni che hanno visto protagonisti gli ufficiali dell'arma aerea l'8 settembre 1943 e nei giorni seguenti. Proporre un'analisi della scelta fatta da ciascun militare di aderire alla Repubblica Sociale Italiana, ovvero di continuare a combattere in favore del legittimo governo monarchico fuggito a Brindisi, costituisce uno dei molteplici e diversi punti di vista che possono contribuire alla

conoscenza di quanto accadde. A tal fine si è proceduto ad esaminare il carteggio dei processi di epurazione che, come tutti i pubblici dipendenti, hanno visto imputati anche i vertici della Regia Aeronautica<sup>1</sup>.

---

## 1. La "fascistissima" Regia Aeronautica

---

Era il 28 marzo 1923 quando Benito Mussolini, in netto ritardo rispetto alle altre nazioni europee<sup>2</sup>, decise di istituire la Regia Aeronautica quale forza armata autonoma dal Regio Esercito e dalla Regia Marina. La nuova arma, attraverso la sapiente opera dei primi pubblicisti e attivisti, da Attilio Longoni a Benito Mussolini nelle sue vesti giornalistiche<sup>3</sup>, fu chiaramente indicata come «arma fascista» o come «l'arma che più si identifica nelle caratteristiche della razza che risorge dal lungo sonno»<sup>4</sup>. Restando sul piano comunicativo, l'arma aerea non fu accostata solo al regime ma, progressivamente e sempre più spesso, fu utilizzata per la pubblicizzazione diretta della figura del duce. Anche durante le trasvolate atlantiche, le grandi imprese aeree di raid e primati e le "giornate dell'ala", l'immagine e il nome del capo del governo furono collocati in modo tale da definire una catena semiotica ove Mussolini appariva l'artefice, il regista e il principale esecutore di ogni successo<sup>5</sup>. La comunicazione che ruotò attorno all'aviazione militare e alle manifestazioni aeree contribuì quindi attivamente anche alla progressiva formulazione di quella liturgia, oggi nota come "mussolinismo" o "ducismo", che fece identificare nel capo del governo tutto quanto di buono fosse fatto

---

<sup>1</sup> "Se alla data dell'8 settembre si trovava sotto le armi, come si è comportato?" Domanda num. 33 della "scheda personale" elaborata dall'Alto Commissariato Aggiunto per le epurazioni (DLGLT 159/44, art. 40), quale strumento giudiziario per la rilevazione dei dati individuali ritenuti indice di affiliazione al regime fascista.

<sup>2</sup> La Francia (1909), la Spagna e il Belgio (1910), la Grecia (1912), l'Olanda (1913) e la Gran Bretagna (1918), avevano già da tempo realizzato una struttura ordinativa che gestisse gli stormi di aerei militari e la formazione del personale aeronautico quando l'Italia, con il Regio Decreto Legge (RDL) n. 62 del 24 gennaio 1923, istituì prima il Commissariato per l'Aeronautica con attribuzioni sia militari che civili e, il successivo 28 marzo, con RDL n. 645, una nuova forza armata: la Regia Aeronautica.

<sup>3</sup> Si veda in proposito, LEHMANN, Erik, *Le ali del potere. La propaganda aeronautica nell'Italia fascista*, Torino, UTET, 2010.

<sup>4</sup> ALEGI, Gregory, "L'arma fascistissima": il falso mito dell'aeronautica come la preferita del regime, in FERRARI, Massimo (a cura di), *Le ali del ventennio. L'aviazione italiana dal 1923 al 1945*, Milano, Franco Angeli, 2005, pp. 111-154, p. 113.

<sup>5</sup> Durante la seconda trasvolata atlantica, voluta, organizzata e realizzata da Italo Balbo nel 1933, Mussolini fece collocare una sua gigantografia a piazza Venezia a Roma, che lo ritraeva in tuta di volo posto sopra una immagine di gruppo di tutti i trasvolatori raffigurati in scala molto più ridotta.

in sede pubblica o privata e che facesse accrescere il culto della sua personalità<sup>6</sup>. La simbolica camicia nera indossata dalla forza armata aerea, mito o realtà, attraversò immutata tutto il ventennio fascista e andò oltre, fino alle frequenti citazioni di “fascistissima”, “prediletta” o di “allineata con il regime” espresse dalla storiografia dell’ultimo trentennio del Novecento<sup>7</sup>.

Mussolini, già in tempi “non sospetti”, aveva capito l’importanza militare e civile del volo: nel 1913, quando ancora lo troviamo alla direzione del quotidiano socialista «Avanti!», si interessò dell’aereo effettuando anche alcuni voli. Nel 1919 si iscrisse ad un corso di pilotaggio che frequentò saltuariamente per brevettarsi pilota nel 1937.

Colui che dal 1923 fu capo del governo, si assicurò anche il posto di ministro dell’Aeronautica e, sommando i vari periodi, ricoprì l’incarico, complessivamente, per ben sedici anni. Ma in varie occasioni e per circa tredici anni, fu anche ministro della Guerra, ovvero del Regio Esercito e, per un pari periodo, rivestì l’incarico di ministero della Regia Marina. *Ad interim* fu inoltre ministro in altri dicasteri per tempi altrettanto prolungati<sup>8</sup>. Ma la comunicazione, nelle sue varie forme, provvide a fornire e pubblicizzare il più delle volte un Mussolini in tuta da aviatore in modo da imprimere su di esso i criteri di ardimento, modernità, velocità, proiezione futuristica incarnati dal volo.

L’aeronautica, quindi, non solo “fascistissima”, “prediletta”, “privilegiata” e “allineata con il regime”, non solo racchiusa nell’icona di Benito Mussolini sempre pronto ad essere rappresentato come ardito pilota, fu poi identificata con il suo personaggio più noto: Italo Balbo. Anche se alla direzione di quasi tutti i ministeri vi

<sup>6</sup> Per un approfondimento si veda: DOGLIANI, Patrizia, *Il fascismo degli italiani*, Torino, UTET, 2008, p. 79.

<sup>7</sup> Si è detto al rispetto: «una ideologia aviatoria che – agli italiani fra le due guerre – presenta l’arma aerea come quella tipicamente fascista, la prediletta del regime; Italo Balbo, ras dello squadristo padano dal 1929 ministro dell’Aeronautica [...] si potrebbe arrivare a pensare che l’aviazione – l’aviazione dell’epoca – realizzi una sorta di metafora del fascismo [...] In tal senso parlare di aviazione vorrà dire parlare, più in generale, del fascismo», cfr. ISNENGGHI, Mario, *Italo Balbo, ovvero il volo fascista*, in CALABRESE, Omar (a cura di), *Italia moderna*, vol. II, Milano, Electa, 1983, p. 111; «Le ragioni della più ampia adesione del personale dell’Aviazione militare alla Repubblica sociale rispetto alle altre armi sono in parte ovvie. Si deve menzionare il carattere di élite dell’Aeronautica, e il suo particolare legame con il regime fascista, che aveva investito ingenti risorse nel suo sviluppo, portandola ad una posizione di privilegio e di prestigio», cfr. AGA ROSSI, Elena, *Una nazione allo sbando. L’armistizio italiano del settembre 1943*, Bologna, Il Mulino, 1998, p. 134; «l’Aeronautica, poiché conseguì il suo massimo sviluppo negli anni compresi tra le due guerre mondiali, costituiva senza dubbio l’arma maggiormente allineata col passato regime, (omissis)», cfr. SGUEGLIA DELLA MARRA, Sabrina, *Montezemolo e il Fronte Militare Clandestino*, Roma, Stato Maggiore Esercito – Ufficio Storico, 2008, p. 166.

<sup>8</sup> Tra l’altro, fu ministro degli Interni per diciotto anni, degli Esteri per undici e delle Corporazioni per sette; fu anche ministro delle Colonie e dell’Africa Italiana. Dati della Camera dei Deputati, URL < <http://storia.camera.it/governi/i-governo-mussolini/#nav> > [consultato il 7 ottobre 2015].

furono personaggi di regime – si pensi ad esempio alle direzioni di Ciano, Grandi, Federzoni, De Vecchi e Pavolini – solo il legame tra il ras Balbo e l'aeronautica trovò particolare enfasi e pubblicizzazione<sup>9</sup>. Il rapporto tra la "fascistissima" e Italo Balbo fu sicuramente molto intenso nel periodo 1926-1933. Il ras di Ferrara, il 6 novembre 1926, sostituì Alberto Bonzani nell'incarico di Sottosegretario per l'aeronautica per assumere l'incarico di ministro il 12 settembre 1929. Con lui la Regia Aeronautica, non senza difficoltà, crebbe nelle sue dimensioni e iniziò ad assumere le proporzioni di una forza professionale di combattimento<sup>10</sup>. Particolare fu il suo impegno lavorativo nel reclutamento e nella formazione del personale<sup>11</sup>. Divenutone sicuramente l'uomo più rappresentativo Balbo, soprattutto dopo l'organizzazione e realizzazione delle due crociere aeree di massa che attraversarono l'Atlantico in direzione dell'America del sud nel 1930-1931 e dell'America del nord nel 1933, acquisì grandissima fama nazionale e internazionale tale da entrare in aperto contrasto con Mussolini. Quando la popolarità del quadrumviro raggiunse un picco troppo elevato da poter essere tollerato dal duce<sup>12</sup>, che non ammetteva interlocutori tra se e le masse, il capo del governo lo inviò – di fatto in esilio – in Libia, nominandolo Governatore.

Durante il suo ministero l'Aeronautica raggiunse degli importanti traguardi e Balbo lavorò anche a limitare l'ingerenza della politica e del PNF verso la nuova forza armata. Il trasvolatore atlantico impose al segretario federale di non accettare le domande di iscrizione degli ufficiali della nuova forza armata aerea senza la sua autorizzazione<sup>13</sup>, anche se quasi tutti, come la stragrande maggioranza dei dipendenti pubblici, chiesero e ottennero la tessera del partito<sup>14</sup>.

Il ministero di Italo Balbo, nel complesso, non sembra comunque aver prodotto effetti particolarmente benefici alla forza armata nei suoi rapporti con il governo fascista: è stato calcolato<sup>15</sup> che nel decennio 1926-1935 la tabulazione delle spese militari italiane non privilegiasse affatto la "Cenerentola"<sup>16</sup> in camicia nera. In essa,

<sup>9</sup> «Mussolini non aveva certo agito per capriccio: con quella promozione eccezionale [di Balbo, ndr], intendeva rimarcare che l'aeronautica, in quanto fascista, non soggiaceva alle stanche e tradizionali routine in auge nell'esercito e nella marina. [...] l'aviazione stava diventando l'arma privilegiata», cfr. ROCCA, Gianni, *I disperati*, Milano, Mondadori, 1991, p. 8.

<sup>10</sup> SEGRÈ, Claudio G., *Italo Balbo*, Bologna, Il Mulino, 1988, p. 216.

<sup>11</sup> BALBO, Italo, *Sette anni di politica aeronautica 1927-1933*, Milano, Mondadori, 1936, p. 172.

<sup>12</sup> Ciò si verificò proprio in occasione della trasvolata atlantica del decennale (1933) durante la quale Italo Balbo, oltre ad acquisire fama mondiale fu, tra l'altro, ricevuto dal presidente degli Stati Uniti, gli fu titolata una strada a Chicago e fu portato in trionfo per le strade di New York.

<sup>13</sup> PELLICCIA, Antonio, *La Regia Aeronautica*, Roma, Stato Maggiore dell'Aeronautica – Ufficio Storico, 1992, p. 51.

<sup>14</sup> La legge 1482/40 rese obbligatoria l'iscrizione degli Ufficiali della Forze Armate al PNF.

<sup>15</sup> ALEGI, Gregory, *op. cit.*, p. 131.

<sup>16</sup> La Regia Aeronautica fu chiamata "Cenerentola" per indicare il fatto che, nonostante la sua formale indipendenza dalle altre due forze armate, in realtà le prime normative di impiego

infatti, il rapporto tra Regio Esercito, Regia Marina e Regia Aeronautica era di 4:2:1, con quest'ultima che, nel periodo considerato, poteva disporre del 14-15,5% di quanto stanziato per la difesa nazionale. Se caserme, arsenali e porti militari erano già da tempo allestiti, diversamente, la Regia Aeronautica, per quanto avesse in organico personale quantitativamente inferiore alle altre due forze armate – e ciò si traduceva in minori spese – con il relativo esiguo bilancio in realtà doveva costruire dal nulla tutto quanto necessario per l'arruolamento e formazione del personale e l'acquisto, la manutenzione e il complesso logistico necessario per l'impiego degli aerei, degli armamenti e degli aeroporti militari. Nella primavera del 1925 – Mussolini in quell'anno era capo del governo e ministro della guerra (Regio Esercito) – fu istituita la carica di Capo di Stato Maggiore Generale, fusa con quella di Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, cui potevano accedere solo generali della forza armata di terra. Tra le prerogative assegnate a tale incarico vi fu quella di poter stabilite le direttive di indirizzo anche per la Regia Marina e per la Regia Aeronautica. Quale più eclatante conseguenza di tale decisione vi fu il fatto che nelle guerre in Etiopia e in Spagna, ovvero le prime guerre dell'Italia fascista, i comandanti aeronautici furono subordinati a quelli del Regio Esercito anche nelle condizioni in cui il personale pilota era di grado superiore al comandante delle forze terrestri<sup>17</sup>. E non fu solo un problema di comando, quanto di impiego dei forze navali e soprattutto aeree secondo dottrine di guerra terrestri.

Dai bilanci alle direttive d'impiego, dai non benefici derivanti dalla reggenza di Italo Balbo alla nomina al vertice della forza armata aerea di ufficiali provenienti dal Regio Esercito<sup>18</sup>, sembrerebbe che la presunta vicinanza tra la Regia Aeronautica e il regime fascista debba essere maggiormente approfondita. Un punto di osservazione – uno dei possibili – può consistere nel verificare come l'organizzazione aeronautica indicata come “prediletta del regime” – ovvero i suoi uomini – abbia reagito al bivio sorto l'8 settembre 1943.

---

operativo la ponevano, di fatto, alle dipendenze delle due “sorelle maggiori” Regio Esercito e Regia Marina.

<sup>17</sup> In Spagna, durante il conflitto civile, Mussolini inviò lettera personale al generale di brigata dell'Esercito Mario Roatta per affidargli il comando di tutte le forze terrestri e aeree italiane, subordinandogli, quindi, anche il più alto in grado generale di divisione aerea Mario Bernasconi. Cfr. GRASSIA, Edoardo, *L'Aviazione Legionaria da bombardamento, Spagna 1936-1939*, Roma, IBN, 2009, pp. 68 e ss.

<sup>18</sup> I primi generali che assunsero l'incarico di Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica provenivano dai ruoli del Regio Esercito.

---

## 2. L'8 settembre dell'arma "fascistissima"

---

L'8 settembre 1943, il generale Harold Alexander<sup>19</sup> scrisse:

Avevo sperato che i colloqui del nostro staff con gli italiani sarebbero sfociati almeno in loro preparativi per riceverci e assisterci, ma temo che nonostante le nostre istruzioni dettagliate, non abbiano fatto niente<sup>20</sup>.

Senza soffermarci a discutere gli avvenimenti dei giorni immediatamente precedenti la comunicazione dell'armistizio italiano, ricordiamo solo che il giorno 3 settembre il capo del governo Badoglio convocò una riunione con i tre ministri militari, de Courten della Marina, Sorice della Guerra e Sandalli dell'Aeronautica, alla presenza di Ambrosio e del ministro della Real Casa Acquarone e li informò non che l'accordo fosse stato concluso, ma che erano in corso trattative per la firma dell'armistizio<sup>21</sup>.

Le testimonianze dei principali protagonisti, spesso rilasciate in seguito e ad anni di distanza, si rivelarono contraddittorie tanto che, ancora oggi, appare difficoltoso chiarire le esatte responsabilità<sup>22</sup>. Ordini mancati, accuse e smentite tra chi dichiarò, *ex post*, di aver comunicato la firma dell'armistizio e chi negò di aver saputo fino alla sera del giorno 8. Tra tutte le ipotesi formulate, quella che ad oggi sembra più accreditata, punta l'indice sull'inerzia del Governo italiano, e soprattutto del suo capo: invece di predisporre tutto quanto necessario per realizzare un'offensiva che, come evidente dalle parole del generale Alexander, era già concordata con gli angloamericani in sede di armistizio e che avrebbe agevolato l'azione militare degli Alleati – e che probabilmente avrebbe evitato la dissoluzione delle forze armate italiane – attese con inerzia lo svolgersi degli eventi senza impartire alcuna disposizione, vivendo nella speranza che i tedeschi non reagissero all'uscita dell'Italia dal secondo conflitto mondiale. Unica azione del Governo e della Real Casa: lasciare Roma per la più sicura Brindisi. Una fuga

---

<sup>19</sup> Harold Alexander, generale inglese, nel 1942 fu posto al comando di tutte le forze britanniche dell'Africa settentrionale dove, tra l'altro, riuscì a respingere l'Afrika Korps del generale tedesco Erwin Rommel. Fu quindi il capo del corpo di spedizione alleato che sbarcò in Sicilia ed ebbe il comando di tutte le forze alleate presenti in Italia. Sul finire della seconda guerra mondiale fu nominato Comandante Supremo di tutte le forze alleate nel Mediterraneo.

<sup>20</sup> AGA ROSSI, Elena, *L'inganno reciproco*, Roma, Ministero per i beni culturali e ambientali, Pubblicazione degli Archivi di Stato, 1993, p. 48.

<sup>21</sup> AGA ROSSI, Elena, *Una Nazione allo sbando*, cit., pp.101-102.

<sup>22</sup> *Ibidem*, p. 111.

dall'Urbe, passando per il quartiere di San Lorenzo già devastato dai bombardamenti Alleati, e attraverso la via Tiburtina, unica arteria non chiusa dai tedeschi.

Giunse l'8 settembre. Non sembrò un giorno di guerra diverso dai precedenti, tanto che, con l'armistizio ancora non dichiarato, la Regia Aeronautica rispose con trentaquattro caccia intercettori, raggranellati da sette diverse basi, ai centotrenta Boing B-17, le fortezze volanti, dirette su Frascati dove aveva sede il comando tedesco del maresciallo Kesserling<sup>23</sup>. I rappresentanti del Comando Alleato avevano avvisato i massimi vertici italiani che avrebbero svolto tale incursione aerea proprio nel giorno in cui sarebbe stato reso pubblico l'armistizio<sup>24</sup>. La giornata trascorse con altre azioni di guerra fino alle 19.45 circa, quando le radio delle basi aeree, come quelle sintonizzate dentro e fuori la penisola, trasmisero la voce di Badoglio che da Roma comunicò la fine delle ostilità. Come noto, fu sorpresa per tutti, militari e civili. Solo alla mezzanotte dello stesso 8 settembre il Capo di Stato Maggiore Generale Vittorio Ambrosio inviò un primo messaggio a Superaereo – indirizzo telegrafico del Comando Supremo della Regia Aeronautica – comunicando che

dalle 10.45 di oggi 8 settembre [l'ordine giunse quindi circa 13 ore dopo la sua entrata in vigore e 4 ore dopo il comunicato radio di Badoglio, ndr.] dovrà cessare ogni nostro atto ostile verso le forze angloamericane. Le forze armate italiane dovranno però reagire con la massima decisione alle offese che provenissero da qualsiasi parte<sup>25</sup>.

Nel frattempo, alle ore 19.45 circa:

Ci guardammo esterrefatti col cuore in gola, quasi incapaci di pensare. Eravamo smarriti col cervello vuoto. Sarà vero? I piloti tedeschi, seduti un po' più in là, non avevano sentito. Cominciammo a parlare sottovoce della faccenda. [...] e ora? Miracolosamente, prima che la formazione che aveva decollato poco prima si gettasse nella fornace, riuscimmo a collegarci per radio e a richiamarla indietro. Neanche la sera mangiammo. Restammo tutta la notte svegli a vista dei nostri aeroplani perché i tedeschi avevano iniziato a guardarci torvi con sospetto e in parte avevano cominciato a decollare. [...] dove erano andati?<sup>26</sup>.

<sup>23</sup> MOLTENI, Mirko, *L'aviazione italiana 1940-1945. Azioni belliche e scelte operative*, Bologna, Odoja, 2012, p. 415.

<sup>24</sup> AGA ROSSI, Elena, *Una Nazione allo sbando*, cit., p.114.

<sup>25</sup> MOLTENI, Mirko, *op. cit.*, p. 421.

<sup>26</sup> PETROSELLI, Costantino, «Il prezzo del dovere», in *Aeronautica*, 4, 1983, p. 37 et seq.

Ricorrere a testimonianze dei sopravvissuti è un'operazione assai complessa: ci si accosta al problema del rapporto tra storia e memoria, chiamando in causa aspetti psicologici legati alla percezione individuale degli eventi storici, e ci si confronta con problematiche legate alla rielaborazione del ricordo a distanza di tempo. Occorre tener conto di tale problematica in quanto entrambi i fattori rischiano inevitabilmente di minare l'autenticità del racconto<sup>27</sup>. Dal ricordo del Petroselli, da cui il brano sopra riportato, possiamo comunque cogliere lo stato di ansia e incertezza nel quale chi visse il prima persona quelle drammatiche ore dovette assumere delle decisioni sul proprio e altrui immediato futuro.

Il mattino seguente la situazione non era cambiata, non avevamo ricevuto ordini e i tedeschi avevano cominciato a circondare il campo per evitare che qualcuno evadesse. Era ormai chiaro che stavamo per diventare prigionieri di guerra e destinati a qualche campo di concentramento in Germania. [...] decisi di mettere in libertà i pochi piloti rimasti, i sottufficiali e tutti i militari che prestavano servizio al campo<sup>28</sup>.

Il movimento dei velivoli verso le basi del sud, che in molti casi avvenne su iniziativa di singoli piloti<sup>29</sup>, ebbe inizio il 9 settembre e proseguì nei giorni successivi. Il personale, diversamente, affluì progressivamente nei mesi seguenti l'armistizio, anche a piedi o via mare, con mezzi di fortuna. Il generale Sandalli, Ministro e Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, partì per Brindisi al seguito del re senza lasciare alcuna disposizione, affidando Superaereo al Sottocapo di Stato Maggiore generale Giuseppe Santoro. Questi, a sua volta, decise di soprassedere all'emanazione di ordini in attesa del chiarirsi della situazione, nonché di ordini del Comando Supremo e del Capo di Stato Maggiore<sup>30</sup>, lasciando, quindi, tutto il personale senza direttive nel momento più drammatico<sup>31</sup>. Il Comando Supremo tedesco, diversamente, dopo l'annuncio dell'armistizio diramò con immediatezza la parola convenzionale per l'attuazione del piano *Achse*. Questo, già da tempo elaborato in caso di capitolazione

---

<sup>27</sup> PACI, Deborah «Internati Militari Italiani dopo l'8 settembre 1943: testimonianze di siciliani nei campi nazisti», in *Diacronie. Studi di Storia Contemporanea*, 2, 1/2010, p. 1, URL: <[http://www.studistorici.com/2010/04/29/paci\\_dossier\\_2/](http://www.studistorici.com/2010/04/29/paci_dossier_2/)> [consultato il 5 novembre 2015].

<sup>28</sup> METELLINI, Giacomo, *Un pilota racconta*, Milano, Mursia, 2011, p. 48.

<sup>29</sup> PELLICCIA, Antonio, *La Regia Aeronautica*, cit., p. 312.

<sup>30</sup> *Ibidem*, p. 306.

<sup>31</sup> AGA ROSSI, Elena, *Una Nazione allo sbando*, cit., p.131.



dell'alleato italiano, prevedeva, tra l'altro, l'occupazione immediata dei punti vitali, intimando il disarmo o la collaborazione alle unità italiane sia in Italia che nei balcani<sup>32</sup>.

La paralisi del processo decisionale determinò la disgregazione delle forze armate, l'internamento di circa 750.000 militari e l'occupazione tedesca di quasi tutto il territorio nazionale<sup>33</sup>. La Regia Aeronautica, che nell'ultimo periodo di guerra fu messa a dura prova da un impiego esteso su tutti i fronti di guerra e dall'enorme disparità quantitativa con il nemico angloamericano, ancora nei primi giorni di settembre 1943, con un armistizio firmato ma tenuto segreto, combatté contro lo sbarco degli Alleati in Calabria.

Negli aeroporti la situazione assunse aspetti drammatici a causa della presenza di nutriti contingenti tedeschi praticamente in tutto il centro-nord della penisola italiana e per la contemporanea mancanza di ordini precisi sulle azioni da intraprendere contro gli ex-alleati. Solo con netto ritardo giunse l'ordine di rendere inutilizzabili i velivoli efficienti negli aeroporti minacciati da occupazione da parte delle forze del Reich. Ottemperando alle richieste che giunsero da Brindisi, il Sottocapo di Stato Maggiore dell'Aeronautica descrisse, in un suo dispaccio dell'11 settembre, la situazione dei velivoli e del personale della Forza Armata in Italia e all'estero concludendo:

A Roma situazione confusa a causa mancanza qualsiasi ordine e direttiva. Grave soprattutto la questione alimentazione truppa, in relazione al numero uomini anche affluiti dai vari campi occupati. Mancanza di ordini e della conoscenza precisa situazione generale e accordi con tedeschi ed eventualmente con angloamericani rende estremamente difficile mio compito. Prego, se possibile inviare istruzioni e direttive. Generale Santoro<sup>34</sup>.

Tre giorni dopo la dichiarazione di armistizio, quindi, neanche il Sottocapo di Stato Maggiore, seconda carica militare nella linea di comando della Regia Aeronautica, poté disporre di chiare indicazioni o di precise disposizioni. Le istruzioni e le direttive, quelle poche che ci furono, viste anche le condizioni in cui versavano i vari mezzi di comunicazione, vennero impartite con difficoltà. L'incertezza dovuta a mancanza di disposizioni o più semplici informazioni portò ad una situazione di sbando. Molti uomini della Regia Aeronautica avevano combattuto intensamente per tre anni a fianco

<sup>32</sup> *Ibidem*, p. 120.

<sup>33</sup> *Ibidem*, pp. 121-122.

<sup>34</sup> PELLICCIA, Antonio, *La Regia Aeronautica dalle origini alla seconda guerra mondiale*, cit., p. 309. Nel saggio l'autore fa riferimento al documento AUS/AM, foglio n.75/SO4 del 17.09.1943.

dell'alleato tedesco condividendo vittorie e sconfitte, le gioie e la morte<sup>35</sup>, e nei drammatici e caotici giorni successivi l'8 settembre 1943, furono chiamati ad una scelta che coincideva anche con una precisa indicazione geografica: andare a sud, con gli angloamericani ovvero a nord con i vecchi alleati; seguire le poche e confuse disposizioni impartite da Brindisi, ovvero aderire al proclama di raccolta per l'arruolamento nell'Aeronautica Nazionale Repubblicana della Repubblica Sociale Aeronautica, che il tenente colonnello Ernesto Botto, noto sin dai tempi del conflitto civile spagnolo come "Gamba di Ferro", aveva lanciato il 12 ottobre 1943 dai microfoni dell'EIAR. Ma occorre rendere conto del fatto che seguire le direttive di Sandalli o, in alternativa, quelle di Botto, non furono le uniche vie. Molti aviatori compirono scelte autonome come, ad esempio, quella di raggiungere le proprie famiglie<sup>36</sup>, mentre altri vissero la condizione di "prigioniero di guerra" degli angloamericani<sup>37</sup> o, dopo l'armistizio, dei tedeschi<sup>38</sup>. Ognuno visse una situazione estremamente complicata trovandosi spesso a migliaia di chilometri da casa, magari in un altro continente, dove qualsiasi notizia non poteva trovare alcun riscontro. In queste condizioni l'8 settembre fu difficile da decifrare. Persino l'ammiraglio Paolo Emilio Thaon di Revel, ultraottantenne con un glorioso passato, dalla propria casa, non lanciò proclami o giudizi di valore, sottolineando, invece, come la lettura degli avvenimenti dell'8 settembre 1943 avesse quale ulteriore discriminante il dato generazionale:

In momenti così delicati, è doveroso lasciare massima libertà alle coscienze, purché esse siano sinceramente rivolte al bene del Paese. Non voglio dare consigli, tanto più che il pensiero di un uomo di 83 anni parte da presupposti diversi da quelli dei giovani delle nuove generazioni<sup>39</sup>.

<sup>35</sup> MOLTENI, Mirko, *L'aviazione italiana 1940-1945. Azioni belliche e scelte operative*, cit., p. 430.

<sup>36</sup> *Ibidem*, p. 452.

<sup>37</sup> Dopo la controffensiva britannica dell'inverno 1941 furono catturati circa 110.000 italiani in Africa settentrionale cui si sommarono, nello stesso fronte, altri circa 200.000 caduti prigionieri dopo la resa della 1<sup>a</sup> Armata del Maresciallo Messe e circa 50.000 prigionieri dei francesi in Tunisia. Imprecisato, tuttora, il numero dei prigionieri presi dai sovietici nell'inverno 1941-1942: si stimano tra 40.000 e 90.000. Ulteriori 100.000 militari italiani furono fatti prigionieri dagli angloamericani dopo lo sbarco in Sicilia. «Ci sono prigionieri di guerra cinquecento piloti più gli specialisti relativi tra i quali la massa è fra i migliori elementi tecnici professionali» in ARENA, Nino, *La Regia Aeronautica 1943-1946*, Modena, Mucchi, 1978, p. 160.

<sup>38</sup> Secondo le stime tedesche i soldati italiani disarmati dai tedeschi furono circa 700.000 di cui 600.000, denominati Internati Militari Italiani (IMI), furono deportati in Germania e Polonia come manodopera forzata.

<sup>39</sup> FIORAVANZO, Giuseppe, *La Marina Militare dall'8 settembre 1943 alla fine del conflitto*, vol. 15, Roma, Stato Maggiore Marina - Ufficio Storico, 1971, p. 99. Riporta l'incontro tra l'ammiraglio Raffaele de Courten e Thaon di Revel, quando il primo, ancora in servizio, andò a chiedere consiglio sul comportamento da assumere dopo l'avvenuta proclamazione dell'armistizio.

Per i militari prigionieri dei tedeschi, in particolare, trovò applicazione la direttiva impartita da Wilhelm Keitel: «I soldati italiani che non siano disposti a continuare la lotta al fianco dei tedeschi devono essere disarmati e considerati quali prigionieri di guerra». Dal 20 settembre 1943 lo status cambiò da “prigionieri di guerra” a “internati militari” per divenire “lavoratori civili” nell’autunno 1944. Su questi prigionieri, che in Italia, senza possibilità di replica, furono indicati come “disciolto esercito regio” ovvero “gli ex alleati del nemico”<sup>40</sup>, gli ufficiali e gerarchi della RSI, con veste di “commissioni assistenziali”, esercitarono una forte pressione finalizzata a nuove adesioni alla ANR. La contropartita offerta: fine delle sofferenze fisiche e psicologiche proprie dei campi di prigionia tedeschi<sup>41</sup>. Anche chi visse la prigionia dall’altra parte dell’oceano Atlantico fu sottoposto a continue pressioni fisiche e psicologiche finalizzate alla scelta di lavorare per gli Alleati<sup>42</sup>. Di fronte all’insistenza americana furono comunque in tanti a non aderire non per convinzione politica o ideologica, ma più semplicemente, come testimoniano alcuni scritti personali<sup>43</sup>, perché ancora in attesa di un ordine dai vertici militari italiani: «io non sono né un fascista, né un antifascista, ma solo un generale italiano al servizio esclusivo del mio paese» scisse il generale Nazareno Scattiglia in relazione al suo rifiuto di aderire alla proposta americana.

Oltre al “nord” e al “sud” e ai prigionieri di entrambi gli schieramenti, occorre considerare anche gli aviatori che aderirono, da subito, alla Resistenza. Circa quattromila uomini della Regia Aeronautica che, trovandosi fisicamente nel centro-nord Italia nei giorni seguenti l’armistizio, non risposero al bando del tenente colonnello Botto e non si incamminarono verso Brindisi per darsi invece alla macchia insieme ai primi componenti delle formazioni partigiane: di questi, 117 vennero poi uccisi dal nemico.

---

<sup>40</sup> PAVONE, Claudio, *Una guerra civile. Saggio storico sulla moralità della Resistenza*, Torino, Bollati Boringhieri, pp. 94-193.

<sup>41</sup> PACI, Deborah, «Internati Militari Italiani dopo l’8 settembre 1943: testimonianze di siciliani nei campi nazisti», cit., p. 12 et seq.

<sup>42</sup> DE PROSPO, Mario, «I prigionieri di guerra italiani negli Stati Uniti e il dilemma della cooperazione (1944-46)», in *Diacronie. Studi di Storia Contemporanea*, 2, 1/2010, URL: <[http://www.studistorici.com/2010/04/29/deprospo\\_dossier\\_2/](http://www.studistorici.com/2010/04/29/deprospo_dossier_2/)> [consultato il 7 novembre 2015].

<sup>43</sup> Stato Maggiore Esercito - Ufficio Storico, DS, busta 2271-B, fasc. Fascicoli di guerra in mano americana, Prigionieri non cooperatori, 3 settembre 1945 e busta 2256-A, Alla legazione svizzera, Al governo USA, 3 maggio 1944.

---

### **3. I processi di epurazione degli ufficiali della Regia Aeronautica<sup>44</sup>**

---

Come previsto negli accordi sottoscritti con gli angloamericani<sup>45</sup>, all'indomani dell'8 settembre 1943, il legittimo governo italiano avviò le procedure per estromettere dalle pubbliche amministrazioni tutti quanti fossero in qualche modo collusi con il regime fascista. La fitta produzione legislativa finalizzata alla defascistizzazione dello Stato ebbe inizio con il RDL 2 agosto 1943, n° 704, concernente la soppressione del PNF, e si concluse con la legge 14 maggio 1949, n° 326, con la revoca dei provvedimenti di epurazione. Per disciplinare la materia "epurazione", in sei anni, i governi che si sono succeduti alla guida del paese emanarono 39 provvedimenti legislativi. Per effetto di uno di questi – DLGLT 159/44, art. 40 – il governo Bonomi istituì l'Alto Commissariato per le sanzioni contro il fascismo e nominò presidente Carlo Sforza (si dimise dall'incarico nel dicembre 1944). Oltre all'Alto Commissariato, in applicazione del DLGLT 198/44, furono istituite le Commissioni di Epurazione e, per i membri del Governo, delle assemblee legislative e per gli alti gerarchi, l'Alta Corte di Giustizia.

Nella sola Roma furono nominate 169 Commissioni di epurazione tra le quali 4 per il Ministero della Guerra, 2 per l'Arma dei Carabinieri, 3 per il Ministero della Marina e 2 per il Ministero dell'Aeronautica<sup>46</sup>.

Trentanove provvedimenti legislativi e centinaia di commissioni: emerge appieno la farraginosità dell'apparato preposto alla defascistizzazione delle amministrazioni dello stato, degli enti locali e parastatali, degli enti comunque sottoposti a vigilanza o tutela dello stato e delle aziende private esercenti servizi pubblici o di interesse nazionale. Sembrerebbe che, più che cercare di liquidare velocemente un passato scomodo per una intera nazione, si costruì una resistenza passiva dell'intero processo di epurazione

---

<sup>44</sup> Nel paragrafo si farà riferimento solo ai processi per gli ufficiali che rivestivano dal grado di colonnello a generale di squadra aerea, ovvero alla struttura di vertice della forza armata.

<sup>45</sup> Il 29 settembre 1943, a Malta, fu firmato l'armistizio italiano nella sua forma "lunga". In esso si specificava che (art. 29) Benito Mussolini, i suoi principali associati fascisti e tutte le persone sospette di aver commesso delitti di guerra o reati analoghi [...] saranno immediatamente arrestati e consegnati alle Forze delle Nazioni Unite e che (art. 30) tutte le organizzazioni fasciste, compresi tutti i rami della milizia fascista (Milizia Volontaria per la Sicurezza Nazionale), la polizia segreta (OVRA) e le organizzazioni della Gioventù Fascista saranno, se questo non sia già stato fatto, sciolte in conformità alle disposizioni del Comandante Supremo delle Forze Alleate. Il Governo italiano si conformerà a tutte le ulteriori direttive che le Nazioni Unite potranno dare per l'abolizione delle istituzioni fasciste, il licenziamento ed internamento del personale fascista, il controllo dei fondi fascisti, la soppressione dell'ideologia e dell'insegnamento fascista.

<sup>46</sup> I° Commissione, competente per gli ufficiali dal grado di colonnello fino a generale di squadra aerea, al cui operato faremo riferimento nel presente lavoro di ricerca; II° Commissione, competente per tutti i militari in forza alla Regia Aeronautica fino al grado di tenente colonnello.

che, nel giudicare, dovette distinguere, in qualche modo, tra i conformisti apolitici (iscritti al partito per conservare il posto di lavoro), gli opportunisti politici (iscritti al partito per ottenere un posto di lavoro) e i fascisti più pericolosi<sup>47</sup>. I processi per la defascistizzazione furono comunque avviati.

Dalla “Relazione sull’attività svolta dall’Alto Commissario Aggiunto per l’epurazione nel periodo dal 1° gennaio al 15 luglio 1945”<sup>48</sup>, possiamo estrapolare una serie di dati statistici che ci permettono una comparazione tra l’aeronautica e le amministrazioni statali interessate ai processi di epurazione. Fino al luglio 1945, undici mesi prima dell’avvenuta amnistia per i reati comuni, politici e militari, tra azione diretta dell’Alto Commissario Aggiunto e delle Commissioni operanti in ciascuna amministrazione, furono deferite complessivamente 34.842 di cui, citando unicamente i dati più consistenti, 6031 del ministero delle comunicazioni (17,31% del totale), 4417 del Regio Esercito (12,68%), 3750 del ministero delle finanze (10,76%), 3125 del ministro degli interni (8,97%), 1737 della Regia Aeronautica (4,99%), 1320 del Comune e Provincia di Roma (3,79%), 1182 dei Reali Carabinieri (3,39%) e 999 della Regia Marina (2,97%). Per l’arma fascistissima, quindi, furono sospettati di affiliazione al regime e, quindi, fu richiesto il giudizio di un numero di persone pari a circa 1/3 di quelle del ministero delle comunicazioni, meno della metà del Regio Esercito e del ministero delle finanze, circa metà del ministero degli interni e quasi uguale al numero dei deferiti dell’amministrazione comunale e provinciale di Roma. Appaiono evidenti, nel periodo considerato, le basse percentuali della forza armata aerea sui totali generali.

Procedendo nella lettura delle statistiche disponibili sempre a far data al 15 luglio 1945<sup>49</sup>, è possibile ancora notare che, per quanto i processi di I grado conclusi per il personale della Regia Aeronautica fossero in percentuale più bassi rispetto a quelli di altre amministrazioni, i giudizi emessi furono di dispensa dal servizio, ovvero pena più elevata, nel circa 20% dei giudizi emessi, sanzioni disciplinari nel circa 54%, e di proscioglimento nel 26%. Cinquantuno furono i ricorsi avverso i provvedimenti di condanna presentati all’Alto Commissario per le epurazioni.

Stringendo le nostre osservazioni attorno alla forza armata aerea, per ciò che concerne gli ufficiali con grado di colonnello e generale – tutto personale di competenza della I Commissione di Epurazione per il ministero dell’Aeronautica – disponiamo del

<sup>47</sup> WOLLER, Hans, *I conti con il fascismo. L’epurazione in Italia 1943-1948*, Bologna, Il Mulino, 1996, p. 80.

<sup>48</sup> MERCURI, Lamberto, *L’epurazione in Italia 1943-1948*, l’Arciere, Cuneo, 1988, pp. 161 et seq., si veda anche la nota 27.

<sup>49</sup> *Ibidem*.

fondo "Discriminati Gen." costituito da n° 181 fascicoli di ufficiali deferiti<sup>50</sup>. Si è deciso, quindi, di procedere ad una ricerca rivolta a verificare la possibile esistenza di elementi documentali che possano fornire notizie o apportare un contributo per l'analisi del rapporto tra gli alti ufficiali della "fascistissima" aeronautica e il regime di Mussolini. In particolare, in tutti i fascicoli in analisi, è stata cercata la "scheda personale", un documento elaborato dall'Alto Commissariato Aggiunto per le epurazioni, quale strumento giudiziario per la rilevazione dei dati individuali ritenuti indice di affiliazione al regime fascista.

Tale scheda fu strutturata come un questionario composto da 39 domande cui bisognava rispondere sotto giuramento con un "sì" o con un "no"; solo poche domande richiedevano una risposta aperta. I quesiti in esso contenuti miravano alla rilevazione di situazioni quali i rapporti con il PNF e le sue organizzazioni, gli incarichi ricoperti nella pubblica amministrazione, la carriera militare e il comportamento assunto all'8 settembre 1943. Visionando i fascicoli personali ci si è dovuti subito rendere conto che non tutti presentano il documento cercato ma, contestualmente, si è potuto constatare l'esistenza di ulteriori due questionari intitolati "dati riflettenti la posizione personale di ... (cognome e nome)" e "questionario del centro di affluenza e riordinamento di ... (luogo)" che contengono gran parte dei quesiti espressi anche nella "scheda personale". Nei casi in cui il documento da noi cercato non fosse contenuto nel fascicolo dell'ufficiale esaminato, si è fatto quindi riferimento alle risposte sottoscritte negli altri due documenti citati.

I fascicoli che conservano la "scheda personale" sono 64 sul totale di 181 (35,35%). Ricordando ancora una volta che la compilazione del documento doveva avvenire sotto giuramento, solo un ufficiale fu accusato di aver riportato notizie false<sup>51</sup>, indice del fatto che le risposte furono in qualche modo verificate. In sede "operativa" si è deciso di creare delle griglie cercando di raggruppare i quesiti all'interno di aree affini in modo tale da avere a disposizione uno strumento che, anche nella sua forma grafica e

---

<sup>50</sup> Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica, Fondo "Discriminati Gen.". Tale fondo, ad oggi, non è stato ancora catalogato secondo le norme e le procedure archivistiche. Esiste unicamente un elenco alfabetico dattiloscritto, per altro non preciso, dei fascicoli componenti il fondo.

<sup>51</sup> Trattandosi di un procedimento giudiziario, occorre tener presente che per ogni militare sottoposto a processo vennero raccolte molte testimonianze che riguardavano i vari ambiti dei rapporti tra la persona e il fascismo, con particolare riferimento al comportamento assunto l'8 settembre 1943. Difficilmente false dichiarazioni poterono passare inosservate. I fascicoli del fondo "Discriminati Gen.", infatti, presentano un elevato numero di documenti testimoniali per i processi di primo grado e d'appello. Il fatto che uno degli ufficiali sottoposti a giudizio di epurazione fu accusato di aver dichiarato il falso nella scheda personale sembra garanzia che i dati dichiarati fossero successivamente controllati.

tipografica, potesse aiutare nell'analisi delle risposte date. Dopo il vaglio di possibili soluzioni, si è deciso di dividere i 39 quesiti della scheda in 3 griglie:

- i quesiti dal n° 1 al n° 19, che riguardano principalmente i rapporti tra la persona e il PNF;
- i quesiti dal n° 20 al n° 29, che legano la persona con l'aspetto pubblico-istituzionale del fascismo;
- i quesiti dal n° 30 al n° 39, che riguardano più da vicino la qualità di militare.

---

### **3.1. Scheda Personale: quesiti dal n° 1 al n° 19**

---

Relativamente ai dati contenuti in questa prima parte del questionario (rapporto tra la persona e il PNF), la documentazione analizzata ha permesso di rilevare che solo 61 alti ufficiali furono gli "iscritti" al PNF.

---

### **3.2. Scheda Personale: quesiti dal n° 20 al n° 29**

---

I seguenti dati afferiscono solo alle 64 "schede personale", in quanto i quesiti 20-29 non hanno ripetizioni negli altri documenti vagliati ("dati riflettenti la posizione personale di ... (cognome e nome)" e "questionario del centro di affluenza e riordinamento di ... (luogo)". Da queste, che ricordiamo rappresentano il 35,35% di tutti i fascicoli del fondo epurazione colonnelli e generali, possiamo osservare che 7 ufficiali rivestirono compiti in segreterie particolari (Capi di Gabinetto o Capi Segreteria o Addetti alla segreteria particolare del Ministro o del Sottosegretario di Stato), 1 ufficiale fu Sottosegretario di Stato. Non si registrarono altri incarichi pubblici o istituzionali per gli ufficiali colonnelli e generali della Regia Aeronautica;

---

### **3.3. Scheda Personale: quesiti dal n° 30 al n° 39**

---

L'area dei quesiti 30-39 appare particolarmente ricca di indicazioni per il confronto tra l'arma "fascistissima" e l'8 settembre 1943. Nelle schede, infatti, possiamo analizzare le risposte allo specifico quesito n. 33: *Se alla data dell'8 settembre si trovava sotto le armi come si è comportato?* che illustra il comportamento individuale tenuto il giorno dell'armistizio, ma anche quesiti (dal 29 al 36) che descrivono il

comportamento nei giorni immediatamente successivi o che hanno comunque attinenza con la scelta individuale di continuare i propri uffici a favore del Governo del sud o della repubblica fascista con sede a Salò. Relativamente al comportamento assunto l'8 settembre 1943 (quesito n. 33) e nei giorni seguenti, cercando di classificare le varie situazioni descritte sotto giuramento dagli interessati, abbiamo:

- a. Ufficiali restati al proprio posto di lavoro fino a quando le condizioni lo hanno reso possibile, prima di darsi alla macchia: 17 (9,5%);
- b. Ufficiali alla macchia dall'8 settembre 1943: 33 (18,2%);
- c. Ufficiali che svolsero attività di Resistenza, che aderirono al Fronte Clandestino Militare e che svolsero attività partigiane: 46 (25,4%);
- d. Ufficiali che andarono a sud (o che si trovarono in territorio liberato dagli Alleati) al servizio del Governo legittimo: 25 (13,8%);
- e. Ufficiali che andarono a nord (o che si trovarono fisicamente in territorio occupato dai tedeschi) e prestarono servizio per l'Aeronautica Nazionale Repubblicana: 22 (12,1%);
- f. Ufficiali che subirono la prigionia, l'internamento, l'arresto o il rapimento di bande (Koch) fasciste: 14 (7,7%);
- g. Ufficiali che si trovarono nelle condizioni di ricoverato, in licenza o in convalescenza: 17 (9,5%);
- h. Ufficiali non in servizio per qualsiasi causa: 7 (3,8%)

Occorre considerare, inoltre, che ognuna delle otto categorie sopra riportate, scavando ancora nella documentazione disponibile, potrebbe rivelarsi eterogenea: considerando quale esempio solo chi decise per un nuovo giuramento a favore della RSI, potrebbe averlo fatto perché ideologicamente convinto di tale scelta, ovvero, perché il giorno dell'armistizio si trovò in una base aerea nel nord Italia subito occupata dai tedeschi, ovvero per timore di ritorsioni contro sé o la propria famiglia, o, ancora, perché l'adesione all'Aeronautica Repubblicana fu l'unica via d'uscita dal campo di concentramento tedesco o, infine, perché non volle combattere contro l'ex alleato tedesco con il quale aveva condiviso gioie e dolori, il pericolo e la morte, nei tre anni precedenti.



---

## 4. Conclusioni

---

Al di là delle statistiche sopra riportate, ciascuna delle quali è frutto comunque delle discriminanti pensate dall'autore e quindi oggetto di maggiori approfondimenti, oltre ai specifici numeri di quanti ufficiali (colonnelli/generali) della Regia Aeronautica ebbero, o non ebbero (dato forse più significativo) la tessera del PNF, o che furono "sciarpia littorio", o che svolsero incarichi corporativi, o che aderirono alla RSI o al Fronte Clandestino Militare, nel complesso i dati analizzati e le riflessioni sviluppate nel presente articolo sembrerebbero far emergere tre considerazioni conclusive.

La prima riguarda il dato giuridico dell'esiguo numero di personale appartenente alla forza armata aerea che ha subito una condanna in seguito ai relativi processi di epurazione. Tale dato, esiguo in termini relativi, tende ad indicare una scarsa affiliazione – scarsa in termini comparativi – tra la forza armata e il regime fascista falsificando, da questo punto di vista, il mito dell'arma fascistissima. Questa considerazione si va ad aggiungere a quelle della ripartizione del bilancio della difesa e delle norme di impiego che subordinavano le forze aeree ai comandi terrestri, già sopra discusse, che non confermano la predilezione del regime verso l'arma aerea. Come evidenziato anche dallo storico Giorgio Rochat, l'aeronautica fu fascistissima verso l'esterno, ma all'interno si organizzò secondo strutture e modelli non particolarmente moderni né "reazionari", bensì tradizionali, finendo per somigliare sempre più, nel bene e nel male, all'esercito e alla marina, tanto disprezzati dai vertici aviatori<sup>52</sup>. Ciò sarebbe come dire che il fascismo dell'arma fascistissima fu "*di facciata*", ma al suo interno mantenne valori e ideali presenti nella altre due forze armate.

La seconda considerazione afferisce all'analisi dei dati e alla molteplicità di tipi ideali che abbiamo dovuto utilizzare per la classificazione delle risposte. In particolare, quanto dichiarato circa il comportamento assunto l'8 settembre 1943, pone bene in luce la complessità storica, individuale e sociale del momento analizzato e la conferma della necessità, dal punto di vista metodologico, di rifiutare letture degli avvenimenti attraverso la lente dicotomica del fascismo-antifascismo. Se l'adesione ideologica è stata spesso utilizzata con successo per spiegare comportamenti individuali e sociali, nel caso dell'atteggiamento assunto al bivio dell'8 settembre 1943, riteniamo possa costituire solo una, per quanto non secondaria, delle lenti attraverso le quali affrontarne lo studio. Infine, una nota sulla documentazione utilizzata. Il carteggio dei

---

<sup>52</sup> ROCHAT, Giorgio, *Italo Balbo. Lo squadrista, l'aviatore, il gerarca*, UTET, Torino, 2003, p. 139.

processi di epurazione sembrerebbe fornire spunti di riflessione interessanti per lo studio dei comportamenti individuali e collettivi, seppur da utilizzare unitamente ad ulteriori specifiche varianti (posizione geografica all'8 settembre, condizioni militari, condizioni familiari, l'essere un internato o prigioniero, essere nelle condizioni di poter operare una scelta, ecc.) e questo a prescindere dal fatto che il complesso della materia "epurazioni" appare spesso criticato per la sua effettiva attuazione da parte delle autorità di governo che in Italia si sono succedute fino all'amnistia Togliatti<sup>53</sup>.

---

<sup>53</sup> Decreto Presidenziale, Gazzetta Ufficiale, 137/1946 (22 giugno) concernente amnistia e indulto per reati comuni, politici e militari.

---

**\* L'autore**

---

Edoardo Grassia, diploma di laurea in Sociologia e laurea in Storia medievale, moderna e contemporanea presso l'Università La Sapienza di Roma, è dottorando di ricerca in Storia dell'Europa presso lo stesso ateneo. Si è occupato dell'Aviazione Legionaria da Bombardamento, da cui è nata la pubblicazione *L'Aviazione Legionaria da bombardamento (Spagna 1936-1939). Iniziare da stanotte azione violenta su Barcellona*, Roma, IBN Editore, 2009 ed è autore di alcuni articoli editi da «Diacronie. Studi di Storia Contemporanea». Membro della Società Italiana di Storia Militare (SISM), svolge regolarmente attività di studio e di ricerca in ambito storico-sociale e storico-militare.

URL: < <http://www.studistorici.com/progett/autori/#Grassia> >

---

**Per citare questo articolo:**

---

GRASSIA, Edoardo, «L'8 settembre 1943 e la Regia "fascistissima" Aeronautica», *Diacronie. Studi di Storia Contemporanea* : "Se creare è definire", 29/03/2016,  
URL:< [http://www.studistorici.com/2016/03/29/grassia\\_numero\\_25/](http://www.studistorici.com/2016/03/29/grassia_numero_25/) >

---

**Diacronie** Studi di Storia Contemporanea  [www.diacronie.it](http://www.diacronie.it)

Risorsa digitale indipendente a carattere storiografico. Uscita trimestrale.

[redazione.diacronie@hotmail.it](mailto:redazione.diacronie@hotmail.it)

**Comitato di redazione:** Jacopo Bassi – Luca Bufarale – Elisa Grandi – Antonio César Moreno Cantano – Deborah Paci – Fausto Pietrancosta – Alessandro Salvador – Matteo Tomasoni – Luca Zuccolo



**Diritti:** gli articoli di *Diacronie. Studi di Storia Contemporanea* sono pubblicati sotto licenza Creative Commons 3.0. Possono essere riprodotti e modificati a patto di indicare eventuali modifiche dei contenuti, di riconoscere la paternità dell'opera e di condividerla allo stesso modo. La citazione di estratti è comunque sempre autorizzata, nei limiti previsti dalla legge.