

Un libro riapre la discussione su un misterioso episodio del novembre 1943

## Chi bombardò il Vaticano?

Fatti e voci sottolineano l'importanza di un approccio scientifico

di Gregory Alegi

Alle nove di sera del 5 novembre 1943 alcune bombe caddero sulla Città del Vaticano, colpendo alcuni uffici, danneggiando lo Studio del Mosaico e frantumando le vetrate posteriori della basilica di San Pietro. L'episodio destò immediato scalpore nel mondo intero, costringendo tutti i paesi belligeranti - dagli Stati Uniti alla Germania alla Gran Bretagna - a smentire che gli ordigni fossero stati lanciati da un proprio aereo e, contemporaneamente, ad avanzare il sospetto che l'azione fosse opera del nemico. L'origine degli ordigni non fu mai accertata, lasciando irrisolta la questione che periodicamente riaffiora nelle storie di Roma o della guerra in Italia.

Il caso è tornato alla ribalta nel 67° anniversario con la pubblicazione di un libro, *1943 - Bombe sul Vaticano* a cura di Augusto Ferrara, presentato ufficialmente anche al Papa Benedetto XVI, che riporta interessanti immagini dei danni causati e ripropone l'ipotesi circolata nell'immediatezza dell'evento riguardo una presunta matrice italiana dell'attacco, in termini di ideazione, equipaggio e velivolo.

Benché a ben guardare l'editore e curatore del libro non prenda posizione esplicita in favore di questa interpretazione, la stampa ha attribuito l'azione con certezza ad un aereo della Repubblica Sociale Italiana. Per Giovanni Russo del *Corriere della Sera*, ad esempio, un sacerdote avrebbe rivelato che «l'aereo, un Savoia Marchetti pilotato dal sergente Parmeggiani [sic], era partito dall'aeroporto di Viterbo per ordine del gerarca fascista Roberto Farinacci a bordo, per distruggere la stazione radio vaticana, perché questi era convinto che trasmettesse notizie agli angloamericani».

Né l'identificazione si è fermata ai confini nazionali. Per il quotidiano cattolico online americano *Catholic.net* «it was the Italian Fascists themselves who planned the attack

on the Holy See. The plane, which has since been identified as a SIAI Marchetti S.M. 79, an Italian bomber known as a "Sparviero," took off from Viterbo, Italy. It had been a gift to the Italian Social Republic.» [«Furono gli stessi fascisti italiani a pianificare l'attacco alla Santa Sede. L'aereo, che è stato frattanto identificato come un Siai Marchetti S.M. 79, un bombardiere italiano noto come "Sparviero", partì da Viterbo, in Italia. Era stato donato alla Repubblica Sociale Italiana»]. È proprio dall'ipotesi del coinvolgimento di un aviatore italiano che prendono spunto queste note, il cui obiettivo è innanzi tutto di metodo storico.

### Le fonti della novità

In primo luogo è opportuno ribadire come l'ipotesi di una responsabilità italiana non sia affatto nuova. Lo attestano la nota di monsignor Domenico Tardini del 5 novembre 1943 (pubblicata per la prima volta dal Vaticano nel 1975, e riportata nel presente volume in due versioni diverse per data e testo) e la trascrizione dell'intercettazione di una telefonata tra un non meglio identificato "don Giuseppe" e il gesuita Pietro Tacchi Venturi (pubblicata per la prima volta nel 1973 da Ugo Guspini nel suo libro *L'orecchio del regime*, peraltro senza alcuna indicazione archivistica ed a tutt'oggi non verificabili), entrambe pubblicate nel recente volume, così come le memorie dell'ambasciatore tedesco E.F. Moellhausen (apparse in Italia nel 1948 con il titolo *La carta perdente* e puntualmente inserite, insieme alla segnalazione di voci raccolte dal conte Della Torre, nel 1975 nell'apparato critico dei documenti vaticani).

Nonostante i dubbi circa le origini dei testi delle intercettazioni di Guspini, questi documenti non possono essere ignorati, quanto meno come testimonianza delle ipotesi

che correvano a Roma in quei giorni. Proprio per questo sarebbe però stato opportuno riportare anche gli elementi di segno nettamente opposto che si leggono negli "Appunti per diario storico" del capitano Franco Pagliano, conservati presso l'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Aeronautica e citati a questo proposito sin dal 1998 da Giancarlo Garello nella prima edizione suo libro *Centauri su Torino*. «7 Novembre. Continuano i commenti per il bombardamento della città del Vaticano, avvenuto la sera del 5», scriveva Pagliano, allora impegnato a Roma a raccogliere uomini e materiale per la costituenda Aeronautica Repubblicana. «Noi non siamo stati di sicuro perché non abbiamo ancora apparecchi.» Nei giorni immediatamente precedenti Pagliano aveva notato che «ci vogliono apparecchi» e che «il lavoro di ricupero continua» per «portare al Nord tutto quanto è possibile». Più che l'identità del "Savoia" genericamente citato nella conversazione con Tacchi Venturi, insomma, bisognerebbe verificare innanzi tutto la possibilità che Farinacci o altri esponenti della RSI potessero effettivamente disporre di un aereo, di un equipaggio minimo (cioè comprendente almeno due piloti ed un motorista), del carburante e dell'armamento, tutte condizioni difficili in quel momento e ad oggi indimostrate.

Altrettanto vale riguardo la possibile responsabilità degli Alleati, di cui il volume riporta le secche smentite date sia pubblicamente sia, attraverso i canali diplomatici, alle specifiche richieste di chiarimenti avanzate il 6 novembre 1943 dalla Segreteria di Stato vaticana. In questi documenti, anch'essi editi almeno dal 1975, da parte britannica ci si spingeva addirittura ad ipotizzare l'uso da parte tedesca di aerei e bombe inglesi catturate mentre i tedeschi sottolineavano il bombardamento del duomo di Colonia come recente azione

assimilabile all'attacco al Vaticano. Solo gli Stati Uniti, pur smentendo anch'essi qualsiasi responsabilità, fornirono particolari sulla posizione dei propri velivoli quella notte. Molti documenti a supporto della posizione americana, firmata dallo stesso Eisenhower, sono stati pubblicati nel 2006 da Gastone Mazzanti nel suo libro *Roma violata*. Riprendendo una sua precedente opera del 2004, nello stesso libro Mazzanti smentiva tra l'altro l'affermazione tedesca secondo cui la sera del 5 novembre nessun aereo della Luftwaffe aveva operato a sud della linea Ancona-Livorno, ricordando che la notte del 5 novembre ben 102 aerei tedeschi avevano bombardato Napoli, colpendo Pomigliano ma subendo la perdita di quattro velivoli. La nuova opera non affronta invece la notizia, riportata (purtroppo senza citazione di fonte) nel 1981 da Giuseppe D'Avanzo a p. 475 del suo *Ali e poltrone*, secondo cui nel 1973 «un aviatore americano» avrebbe confessato di aver lanciato le bombe di ritorno dall'azione su Castelnuovo di Porto ammessa da Eisenhower. Ugualmente senza risposta vengono lasciate le voci, anch'esse riportate da Mazzanti nel 2006 senza fonti specifiche, secondo cui la RAF avrebbe ammesso le proprie responsabilità nel dopoguerra e che il cardinal Maglione sarebbe stato informato dell'origine Alleata delle bombe da mons. Walter Carol, considerato il tramite tra il Vaticano e la 5ª Armata americana. Passando dalle nazioni alle persone, è opportuno notare come il bombardamento sia stato condannato persino da *Il regime fascista*, il quotidiano cremonese diretto dal presunto ideatore del raid Roberto Farinacci. Prova di innocenza o astuta azione di copertura? Il libro nulla dice in proposito, così come sulla eventuale responsabilità del ras di Cremona dice la recente biografia scritta da Giuseppe Pardini.

### Dubbi sull'identità del pilota

L'identità del pilota "Parmeggiani" è un altro mistero. Egli è citato senza indicazione né del nome di battesimo né delle fonti, ma forse basandosi su D'Avanzo, che però lo scriveva "Parmeggiani". Dalle verifiche su entrambe le grafie svolte con la prezio-

sa collaborazione del ten. col. Massimiliano Barlattani dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Aeronautica e del gen. Silvano Bronchini, direttore di *Aeronautica*, sono stati identificati due Parmeggiani ed un Parmegiani. A prescindere da possibili errori di trascrizione, dallo stato di servizio nessuno sembra corrispondere agli elementi citati nel libro (il grado di sergente e l'origine romana) o essersi trovato a Viterbo il 5 novembre 1943.

L'unico Parmeggiani si chiamava Gaetano ed era effettivamente un sottufficiale pilota, sia pure nato non a Roma ma a Sant'Elpidio a Mare (AP) il 23 febbraio 1920. Secondo il suo stato di servizio al 3 luglio 1943 era in forza alla 145ª Squadriglia Ricognizione Marittima, al 18 novembre 1943 alla Compagnia Forza Assente della 4ª Squadra Aerea a Bari e al 20 gennaio 1944 al Raggruppamento Idro di Taranto. Ciò è coerente con le vicende della 145ª, trasferitasi da Cadimare (SP) a Olbia a seguito dell'armistizio. In questo caso sin dal 1978 Nino Arena elencava il «S.M. Gaetano Parmegiani» [sic] nell'equipaggio del Fiat RS.14 MM.35683 (*La Regia Aeronautica 1943-1946*, vol. I, p. 54). Nonostante la possibilità di errata indicazione della matricola, il dato è sufficiente a rendere del tutto improbabile la presenza di Parmeggiani a Viterbo nel novembre 1943.

Entrambi i Parmeggiani erano di Bologna. Il più anziano, Marcello, vi era nato il 2 febbraio 1905 ed era entrato in Aeronautica come sottufficiale pilota, conseguendo però la promozione a sottotenente già nel 1933. Nel novembre 1943 risultava prigioniero di guerra, ciò che rende materialmente impossibile che potesse partecipare ad azioni nella RSI. L'altro Parmeggiani, Amedeo, era nato l'8 aprile 1918 e si arruolò come allievo ufficiale pilota di complemento, diventando pilota da caccia presso la scuola di Castiglione del Lago. Dopo aver combattuto sul Mediterraneo, sul Fronte Orientale e in Italia, all'armistizio passò al Sud, dove ricevette una medaglia di bronzo al valor militare per il ciclo operativo 17 luglio 1943-31 dicembre 1944. Neanche lui avrebbe dunque potuto trovarsi a Viterbo in novembre. La sua presenza conti-

nuativa al Sud è confermata anche dall'autorizzazione a fregiarsi del distintivo della guerra di Liberazione con due stellette. Marcello fu richiamato in servizio nel 1944, probabilmente in coincidenza con il rientro dalla prigionia, mentre Amedeo passò in servizio permanente effettivo con decorrenza 1° aprile 1944: due ulteriori indizi che rendono ancora meno plausibile che uno dei due possa essere stato protagonista del bombardamento.

Per entrambi i Parmeggiani la carriera si concluse nel 1961: per Marcello con il naturale congedo nel grado di colonnello, per Amedeo, oramai maggiore, più drammaticamente con la morte a Kindu dell'11-12 novembre, a seguito del quale molti anni dopo la sua memoria sarebbe stata onorata con la medaglia d'oro al valor militare.

### Il dubbio metodologico ed il rispetto della memoria

Dal punto di vista storiografico, merita segnalare come Renzo De Felice, nel secondo tomo del *Mussolini l'alleato*, uscito postumo nel 1997, spieghi la posizione del *Regime Fascista* nei confronti degli attacchi giornalistici portati all'Aeronautica con il desiderio di Farinacci di allontanare da sé la *vox populi* sulla propria responsabilità nell'attacco; subito dopo, lo stesso De Felice accoglie l'attribuzione della responsabilità ad un aereo americano, mostrando di non dare particolare credito alle voci riportate da Moellhausen, fonte a lui ampiamente nota.

Nel complesso, dunque, gli elementi restano quelli di sempre: le bombe cadute, i danni causati, le voci che indiscutibilmente corsero a Roma, le azioni Alleate e tedesche accertate, quella italiana assai incerta, le smentite. L'uso del nome di Parmeggiani, non sostenuto da alcuna fonte primaria, ingenera la possibilità di confusione con due piloti con ogni probabilità del tutto estranei all'evento. Questo, rinforzato dal rispetto dovuto alla tragica fine di Amedeo Parmeggiani indica ad appassionati e ricercatori l'importanza di fare almeno i riscontri fondamentali ed i necessari incroci tra le fonti prima di associare un nome ad un'azione di guerra la cui responsabilità resta tuttora molto misteriosa.