

atac



memorie di guerra

**I bombardamenti del '43 a Porta Maggiore,
Portonaccio e delle officine di Prenestina**

di Gian Luca Naso



Il libro è dedicato, in generale, a tutte le vittime delle guerre e, in particolare, ai caduti di Roma
– il cui numero preciso non conosceremo mai –
e ai colleghi tranvieri morti sotto le bombe per adempiere al loro dovere

Premessa

19 luglio del 1943: quel giorno la città di Roma viene bombardata per la prima volta dagli aerei angloamericani. La prima di una lunga serie di incursioni, che avevano lo scopo di distruggere i nodi stradali e ferroviari della città, interrompere il flusso di rifornimenti e di truppe verso il fronte di guerra e coprire l'avanzata degli alleati, sbarcati nel frattempo in Sicilia. Il bombardamento del 19 luglio investe per due ore gli impianti dell'Atag (oggi Atac) e delle Ferrovie dello Stato, i quartieri del Prenestino, del Tiburtino e San Lorenzo. La storia dell'evento è stata raccontata da molti e inquadrata, magistralmente nel contesto dell'epoca, dal giornalista del Corriere della Sera Cesare De Simone (scomparso nel 1999), nel libro "Venti angeli sopra Roma" (Edizioni

Mursia, 1993).

Atac, invece, vuole celebrare il 70esimo anniversario del bombardamento, raccontando quei giorni con uno speciale paio di lenti: quello degli ordini di servizio che, giorno per giorno, regolavano e regolano la vita aziendale e quello del proprio Archivio Storico Fotografico. Due formidabili fonti che ci hanno aiutato a ricostruire la cronaca, spesso drammatica, di quegli anni e a interpretare la storia di un'intera città. Come l'incredibile disincanto dei romani, se letto a posteriori, che nonostante i ripetuti avvertimenti degli angloamericani, rinunciarono ad allontanarsi dagli obiettivi dei bombardieri.

Insomma, qualche numero ricavato dai bilanci ma soprattutto la storia: una storia di difficoltà, di

fame e, allo stesso tempo, di grande dedizione al lavoro da parte dei tranvieri per garantire alla città una parvenza di normalità. A contribuire in maniera determinante alla conoscenza di quegli anni è intervenuto anche un fondo conservato nell'Archivio Storico Capitolino, ancora non inventariato e messo a nostra disposizione. Per raccontare la storia di Atac sotto le bombe abbiamo scelto di pubblicare un ebook, un libro in formato elettronico. Realizzare un'edizione digitale anziché cartacea ha molte ragioni. Prima fra tutte, il risparmio: "Memorie di guerra" è stato realizzato a costo zero, grazie a risorse tutte interne all'azienda. E' facilmente consultabile e, non stamparlo, equivale a dare un piccolo ma importante contributo per migliorare l'ambiente.

Questo ebook è il primo che descrive in maniera - ci auguriamo appassionante - la storia della città secondo noi. Vogliamo continuare la narrazione utilizzando i nostri archivi ma anche la memoria dei cittadini di Roma.

Per questo motivo abbiamo aperto una casella di posta elettronica, storia@atac.roma.it: scrivete e raccontateci le vostre storie o quelle della vostra famiglia, connesse alla vita del trasporto pubblico dagli anni '30 in poi.

Buona lettura

G L N

Roma, ore 11.03 del 19 luglio 2013

La sirena dell'allarme antiaereo sul tetto delle officine centrali dell'Atac suona di nuovo. Suona per ricordare e commemorare il bombardamento di San Lorenzo e del Prenestino e rendere omaggio alle vittime civili, militari e ai dipendenti dell'Atac rimasti sotto le macerie. Sono passati settant'anni dal giorno in cui Roma venne bombardata dagli aerei angloamericani. Anche allora l'orologio segnava le 11.03.

La prima bomba da 500 chilogrammi viene sganciata da una fortezza volante americana, tocca terra ed esplose all'interno dello scalo merci di San Lorenzo.

Le bombe spazzano per due ore anche il cimitero del Verano, il Prenestino, il Pigneto, il Tiburtino e lambiscono il Tuscolano e l'Esquilino. Nel bombardamento sono coinvolti anche gli impianti dell'Atag (l'azienda tranvie e autobus del Governatorato, oggi Atac): il deposito dei tram di Porta Maggiore, la rimessa dei bus di Portonaccio e le officine centrali di via Prenestina.

Il bombardamento di Roma sconvolge l'opinione pubblica, già fortemente provata dalla guerra.

Nessuno, regime fascista e Casa Savoia in testa, ritiene realistico un attacco contro la città eterna, capace di devastare un inestimabile patrimonio di archeologia e cultura, infliggendo, per di più, un immane affronto alla sede della Cristianità.

In realtà, la decisione di bombardare Roma è in preparazione già da tempo. Lo scopo è quello di accelerare la caduta di Mussolini, allontanare l'Italia dalla Germania e avvicinare la fine della guerra. Soltanto il primo obiettivo sarà raggiunto; il secondo scontrerà una sanguinosa occupazione nazista.

I vertici dell'esercito inglese, da subito, pensano di attaccare palazzo Venezia e Villa Torlonia per avere la certezza di uccidere Mussolini; prevale la ragionevolezza di salvare il Centro, i monumenti e il Vaticano e colpire obiettivi militari e logistici, come le ferrovie, per paralizzare il movimento dei rifornimenti e delle truppe tra il nord Italia e il fronte.

Bombardare Roma diviene necessario, anzi indispensabile, per dare appoggio all'avanzata degli angloamericani, intanto, sbarcati in Sicilia.



luglio 1943 - panoramica dei danni provocati al deposito di Porta Maggiore dall'incursione aerea



luglio 1943 - resti delle vetture tranviarie del deposito di Porta Maggiore distrutte dal bombardamento aereo



luglio 1943 - resti delle strutture e dei tram distrutti dal bombardamento



marzo 1944 - danni all'interno dell'autorimessa di Portonaccio a seguito del bombardamento

marzo 1944 - macerie all'interno dell'autorimessa di Portonaccio dopo il bombardamento





luglio 1943 - panoramica dei danni provocati dall'incursione aerea alle officine centrali di Prenestina



luglio 1943 - panoramica dei danni provocati alle strutture e alle vetture delle officine centrali di Prenestina dall'incursione aerea

Roma si prepara alla guerra

Il destino della città è deciso tra il 14 e il 23 gennaio 1943 alla conferenza di Casablanca, in cui gli alleati decidono di sbarcare in Italia. La fase operativa del bombardamento scatta il 21 giugno del 1943, qualche giorno prima dello sbarco, sancita da una riunione al vertice dei comandi militari.

Eppure, la possibilità che Roma fosse colpita era stata paventata sin dal 1937. E' possibile ripercorrere la storia della città che si prepara a un'eventuale guerra, con una incredibile dose di disincanto, sfogliando gli ordini di servizio dell'Atag, che costituiscono un formidabile spaccato della società, visto con la lente di una grande azienda di servizio.

L'ordine di servizio numero 111 del **16 febbraio 1937** reca il titolo: *"Disposizioni ai servizi e al personale per l'esperimento di difesa e protezione aerea della Capitale"*. La disposizione di Atag recepisce e attua un provvedimento del Prefetto Presti: *"Ritenuto che, in esecuzione di disposizioni impartite dal Ministero della Guerra sarà effettuato un esperimento di difesa e protezione aerea della Capitale e che in conseguenza si rende necessario adottare misure di sicurezza e provvedimenti speciali*

allo scopo di coadiuvare le Autorità preposte a tali esercitazioni dell'attuazione dell'esperimento stesso".

L'urlo delle sirene

Per la prima volta si sente l'ululato delle sirene che avvertono della finta incursione. Il segnale è un suono della durata di due minuti, dopo il quale tutte le attività della città devono fermarsi. Le sirene non sono ovunque e gli abitanti delle zone periferiche - *"circonvallazione Gianicolense, dintorni di Villa Pamphili, Monte Mario, Farnesina, Villa Glori, Ponte Salario, Marranella, Porta Furba e San Calisto"* - sono avvertiti con il suono delle campane. La prova dell'approssimarsi dell'esercitazione ma della totale assenza di ricoveri per i cittadini è ancora nell'ordine di servizio di Atag, che stabilisce le norme del cosiddetto "oscuramento". La riduzione, quindi, di tutte le fonti d'illuminazione della città che possono consentire ai piloti nemici di individuare eventuali obiettivi *"non appena verrà dato il segnale d'allarme, le vetture tranviarie, autobus, e filoviarie dovranno arrestarsi immediatamente per far discendere i passeggeri, quando ne abbiano a bordo, e quindi raggiungere i capolinea o la piazza o altra località più vicina che permetta la sosta della vettura"*. Ma dove andare una volta scesi dalla vettura? Secondo la



luglio 1943 - particolare dei danni provocati alle strutture delle officine centrali di Prenestina dall'incursione aerea

Prefettura *"la popolazione che si trova nelle piazze e nelle vie dovrà sollecitamente sgombrarle completamente, rifugiandosi in luoghi coperti. A nessuno è consentito di rimanere all'aperto"*.

Uno di questi luoghi "coperti" è proprio la Direzione dell'Atag che si trova in via Volturmo, di fronte alla stazione ferroviaria centrale di Termini, uno dei possibili obiettivi.

E infatti, Atag, sempre nello stesso ordine di servizio stabilisce che: *"Durante il periodo decorrente dal segnale d'allarme a quello di cessato pericolo il pubblico può rifugiarsi negli atri d'ingresso e pertanto se l'allarme sarà dato di giorno i portoni di via Volturmo e di piazza dei Cinquecento resteranno aperti, ma saranno chiuse le vetrate di accesso agli uffici. Il pubblico potrà ricoverarsi negli atri. Gli uscieri e i portieri vigileranno a che gli estranei non cerchino di introdursi negli uffici e a che non ne escano impiegati o agenti. Se il segnale d'allarme verrà dato di notte valgono le stesse norme per i portoni e il portico d'ingresso che però, dalla data del presente ordine di servizio, dovranno essere custoditi da apposito guardiano"*.

I rifugi non vengono neanche nominati. Perché non ce ne sono. Paradossalmente si consiglia alla popolazione di rifugiarsi all'interno degli edifici. Gli stessi edifici che potrebbero essere

centrati da una bomba d'aereo.

Non sembra proprio un clima di guerra: nelle strade della città, a gennaio, appare per la prima volta il filobus, una via di mezzo tra un tram e un bus; l'opinione pubblica è distratta dalla nascita di Vittorio Emanuele e, l'8 maggio, dai festeggiamenti dell'anniversario della fondazione dell'Impero, giornata durante la quale il servizio sulla rete di trasporto pubblico resta attivo per 24 ore senza interruzione.

Di allarmi aerei non si parla più sino al maggio del 1938, quando viene pubblicato l'ordine di servizio numero 400 nel quale si comunica che *"il signor capo servizio affari generali e contratti è incaricato dell'adempimento delle prescrizioni di legge, delle norme esecutive e di tutto quanto riflette la organizzazione della protezione antiaerea nei riguardi dell'azienda"*. Dietro al linguaggio della burocrazia si nasconde, quindi, la necessità di mettere in piedi, dal nulla, un sistema di protezione dalle incursioni.

Il 1939 si apre per Atag con il licenziamento di undici dipendenti perché ebrei, in ossequio alle inumane leggi razziali promulgate a partire dal 1938. Il 2 aprile, il Prefetto emette una nuova

Roma, 1937 - il Duce inaugura la rete di filobus



ordinanza nella quale si organizza un'altra esercitazione antiaerea. Stavolta si prova a fare sul serio simulando un attacco. Il 5 aprile, l'Atag si uniforma alle disposizioni del Prefetto ed emette un ordine di servizio, il 256: *"Disposizioni ai servizi e al personale in dipendenza delle esercitazioni di protezione antiaerea"* in cui si ordina l'oscuramento degli uffici e degli stabilimenti e la schermatura dei fari e dei fanali di bus, filobus e tram, unitamente alla marcia a velocità ridotta.

Passano otto giorni e per la seconda volta i romani sentono il lugubre suono delle sirene: *"Gli allarmi saranno dati alla città col suono delle sirene per la durata di 15 secondi, emesso ad intervalli di quindici secondi. E ripetuto per sei volte consecutive"*.

A questo punto i conducenti di bus, filobus e tram devono fermare immediatamente il mezzo, far scendere i viaggiatori, spegnere le luci interne, raggiungere sollecitamente il capolinea o uno slargo - allo scopo di non intralciare i mezzi di soccorso - e insieme ai bigliettai rifugiarsi in un posto coperto (ma il 10 aprile l'ordine di servizio 263 disporrà che devono restare a bordo).

Non si parla di rifugi attrezzati per difendersi da un eventuale bombardamento: non se ne parla perché, come due anni prima, non ce ne sono.

La prova generale di protezione antiaerea si svolge il 13 aprile.

Secondo i vertici dell'aeronautica la simulazione è un successo: città salva, monumenti intatti e nemico in fuga.

Lo stato di allerta si spegne dopo qualche giorno; ne dà testimonianza l'ordine di servizio 286, del 18 aprile 1939, che chiude *"il periodo delle esercitazioni di protezione antiaerea della Capitale"*.

Roma, 1940 i lavori del metrò tra i venti di guerra

A Roma il 1940, secondo anno della guerra mondiale, che per l'Italia non è ancora scoppiata, inizia senza preoccupazione: i cantieri per la realizzazione della zona destinata all'Esposizione Universale e della prima linea di metropolitana vanno avanti, anche se il Ministero della Guerra stabilisce il richiamo alle armi *"per esigenze di carattere eccezionale"* delle classi 1911, 1912, 1913, 1914 come evidenziato dall'ordine di servizio dell'Atag 380 del 20 maggio 1940. L'incubo di una guerra imminente sembra, però, materializzarsi con una comunicazione di Atag, pubblicata il 29 maggio del 1940, nella quale si paventa la necessità di ricorrere alla manovalanza femminile: *"Dovendo l'Azienda provvedere alla formazione di elenchi di familiari (anche donne) dei nostri dipendenti che, nel caso di richiami alle armi*



Roma, 1939 - panoramica delle officine centrali di Prenestina

di nostri agenti, possano venire a sostituire i richiamati pel funzionamento dei diversi servizi, si invitano tutti gli agenti i quali abbiano familiari disposti in tale evenienza a prestare servizio presso l'Azienda, di redigere domanda da inviarsi entro il 5 giugno p.v. al Servizio Personale".

Il 2 giugno, otto giorni prima della dichiarazione di guerra a Gran Bretagna e Francia, entrano in vigore le norme per l'oscuramento parziale della città, con obbligo di marcia ridotta delle vetture e fari abbassati.

L'11 giugno 1940, all'indomani della proclamazione della dichiarazione di guerra a Francia e Gran Bretagna, il pericolo sembra divenire più concreto: su ordine delle autorità superiori, l'Atag emette una disposizione che rammenta le norme da seguire in caso di allarme aereo.

L'Italia in guerra, il nord sotto le bombe

Lo stesso giorno, l'11 il nord Italia è colpito dall'aviazione militare inglese: le bombe cadono su Genova e Torino. A Roma, la vita sembra scorrere normalmente; i tram cambiano percorso in via Cavour per i lavori della metropolitana, mentre dal 16 giugno sono di nuovo in vendita i biglietti cumulativi per raggiungere le spiagge. Contemporaneamente, però, vengono attuate alcune

riduzioni di servizio su linee centrali e sulla linea tram 35, che arriva a Monte Mario; 3 linee vengono limitate e 6 cancellate e l'esercito requisisce 187 autobus.

Il 28 giugno, scatta un gigantesco provvedimento di divieto di sosta in tutta la città per garantire la via libera ai mezzi di soccorso in caso di incursione. Il Governatore di Roma, Gian Giacomo Borghese, firma una ordinanza secondo la quale *"ravvisata la necessità di limitare la sosta dei veicoli nelle strade, piazze e località percorse dagli autobus e dai filobus in servizio pubblico dell'Atag in conseguenza dell'oscuramento parziale della città, ai fini della protezione antiaerea"* ordina che *"dall'ora di accensione a quella di spegnimento dell'illuminazione pubblica è vietata la sosta dei veicoli nelle strade piazze e località percorse dagli autobus e filobus in servizio pubblico dell'Atag"*.

A credere che Roma possa essere bombardata, come altre città del nord, martellate sin dalla entrata in guerra dell'Italia dall'aviazione alleata, sono ancora in pochi.

Il 4 settembre il Ministero delle Comunicazioni, però, si affretta a inviare alle aziende di trasporto una circolare dello Stato Maggiore per la difesa del territorio, con la quale si lancia l'allarme di possibili bombardamenti. È ancora una volta un ordine di servizio dell'Atag che ne lascia testimonianza: il 612

del 14 settembre. *“Da informazioni ricevute risulta che l'aviazione nemica impiega bombe a lunga ritardazione. Dette bombe sono riconoscibili dal fatto che la spoletta d'ogiva è sostituita da una cuffia di copertura. Generalmente esse vengono lanciate dagli aerei insieme a bombe ordinarie e possono esplodere dopo un tempo che va dalla mezz'ora alle 90 ore dopo il lancio. Il rapporto numerico di tali bombe si aggira tra un terzo ed un quinto delle bombe complessivamente lanciate (...) immediatamente dopo l'attacco aereo si dovranno marcare i luoghi nei quali si presume l'esistenza di tali bombe e si dovrà procedere allo sgombero e sbarramento (a cura dei locali organi di polizia) della zona fino al raggio di effetto prevedibile, in relazione a scoppi di bombe di dimensioni analoghe già avvenute nella stessa o in precedenti incursioni (aumentato da un conveniente margine di sicurezza)”*.

Sembra una tragica ironia: il bombardamento di Roma viene ritenuto improbabile, la costruzione dei rifugi è colpevolmente in ritardo ma in caso di incursione è meglio stare attenti alle bombe inesplose e, comunque, tenere le luci spente per non fare identificare eventuali obiettivi dal nemico.

L'ordine di servizio sarà una triste anticipazione di quanto avverrà con gli attacchi aerei del 19 luglio e 13 agosto '43, durante i

quali tutte le precauzioni si riveleranno inutili.

Il 3 novembre del 1940 un decreto del capo del Governo, Mussolini, stabilisce la *“mobilitazione civile”* delle aziende di trasporto. Si tratta di un provvedimento che disciplina il comportamento dei lavoratori delle aziende di servizio e li equipara di fatto ai militari.

La disciplina della mobilitazione civile inasprisce sanzioni e pene nei confronti delle assenze prolungate dal lavoro senza opportuna giustificazione o dei comportamenti irrispettosi verso i superiori. Rifiutarsi di eseguire l'ordine di un controllore può costare, ad esempio, il licenziamento. Le sanzioni penali, per mancanze più gravi come l'allontanamento dal posto di lavoro, inflitte dai tribunali militari prevedono la reclusione sino a dieci anni.

L'ombrello del Papa

Un gioco, solo un gioco ma anche una perdita di tempo. Così i romani vivevano gli allarmi aerei, che sempre più spesso durante la guerra risuonavano nella città, giorno e notte. L'allarme, un suono simile a un ululato che iniziava piano e aumentava di volume per poi spegnersi, nasceva da apparecchi particolari a forma di fungo, collocati sui tetti di alcuni condomini e degli edifici pubblici. Uno di questi funziona ancora oggi ed è sul tetto

di un edificio delle officine centrali di Atac, uno tra gli obiettivi colpiti il 19 luglio dalle bombe angloamericane destinate allo scalo ferroviario di San Lorenzo.

"Tanto a Roma c'è il Papa" era il pensiero comune, l'ombrello psicologico sotto il quale i romani si riparavano per convincersi che difficilmente la città sarebbe stata colpita dagli aerei. Nella Capitale la guerra in corso veniva percepita lontana. Si era sicuri che essere sede del Governo e del Vaticano mettesse al riparo dai lutti che avevano colpito e che continuavano a colpire le altre città d'Italia come Milano, Torino, Genova e, in particolare Napoli, oggetto di feroci bombardamenti alleati.

Oltre alla guerra, sarà il disincanto dei romani a fare molte vittime. Gli alleati, infatti, nei giorni precedenti all'incursione, attraverso il lancio di centinaia di migliaia di volantini, invitano ad allontanarsi dagli obiettivi. In pochi si sposteranno. Anzi, Roma sarà sempre più popolata dagli sfollati provenienti dalle città vicine. Migliaia di persone che proveranno a rifugiarsi sotto "l'ombrello del Papa"; centinaia di vittime senza nome che resteranno sotto le macerie dei quartieri bombardati.

Troviamo ancora una testimonianza negli ordini di servizio dell'Atag dello stato d'animo tutto sommato leggero dei romani, davanti al pericolo di diventare un obiettivo dei bombardieri.

Il numero 72 del 22 febbraio del 1941 ammonisce il personale sulla mancata osservanza delle norme relative all'oscuramento: *"Il personale viaggiante ha dimostrato finora la maggiore indifferenza per le limitazioni che, per legge, sono state apportate all'illuminazione delle vetture autofilotraviarie"*.

Nonostante l'oscuramento delle luci nelle ore notturne, quindi, bus, filobus e tram continuano a circolare con le luci interne accese consentendo ad eventuali bombardieri di individuare facilmente la città.

Tutto procede: il 20 dicembre entra a far parte del parco la prima vettura tranviaria moderna, mentre otto giorni dopo arriva la prima vettura filobus articolata, lunga 18 metri, mezzi realizzati dalle officine meccaniche Stanga.

Il pane? Solo con la tessera

Nell'autunno 1941, il problema non sono le bombe d'aereo, ma la fame. I generi alimentari sono razionati e si acquistano esibendo una tessera annonaria a punti. Si ha diritto a duecento grammi di pane al giorno e cento grammi di carne alla settimana. Gli operai godono di un trattamento di favore: per questo motivo il 25 ottobre viene inaugurata la mensa delle officine centrali di Prenestina, aperta anche al personale del deposito tranviario



Roma, 1940 - fattorina in servizio



Roma - sirena allarme antiaereo officine centrali Prenestina



Roma, 1941 - vettura filobus articolata a tre assi STANGA in prova



Roma, 1941 - vettura tranviaria articolata a tre carrelli STANGA n.7001 in prova



Roma, 1941 - vettura tranviaria articolata a tre carrelli STANGA n.7001

di Porta Maggiore e delle rimesse autobus e filobus di Lega Lombarda e Santa Croce. Alla "mensa di fabbrica" i dipendenti Atag possono ritirare, senza tessera annonaria, una minestra calda con la pasta e cento grammi di pane e, se vogliono, anche un piatto di verdura.

Per gestire il razionamento del cibo e fare fronte alla richiesta di tessere annonarie, il Governatorato assume oltre mille persone con lo status di "avventizi", ovvero personale straordinario per far fronte alle esigenze dell'economia di guerra. A Roma, mentre i cittadini si mettono in coda per la tessera e possono ritirare i generi alimentari soltanto dopo averli ordinati, diminuiscono anche i posti di lavoro. Per sostenere l'economia di guerra ma anche per l'enorme indebitamento del Governatorato si fermano anche le due grandi opere in corso a Roma: bloccati i lavori per la realizzazione del quartiere destinato all'Esposizione Universale, così come lo scavo delle gallerie della ferrovia metropolitana Eur-Termini, che sarà completata poi nel 1955.

Se è difficoltoso mangiare e lavorare, lo è anche muoversi. L'economia di guerra impone risparmi sui consumi, sin dal 1936 (ma l'esperimento è del 1934), i bus viaggiano a gassogeno, un apparato dotato di un bruciatore che, alimentato a carbone e legna, produce gas che sostituisce i carburanti tradizionali.



Roma, 1941 - inaugurazione mensa dell'impianto di Prenestina



Roma, 1941 - benedizione mensa dell'impianto di Prenestina

La città punta dal 1937 sui filobus alimentati a elettricità, destinati a sostituire via via la rete di bus del centro e parte del servizio tram come a Monteverde Vecchio, dove il 30 dicembre del 1939 la linea tranviaria 29 lascia il passo al filobus 129.

Nel 1942, secondo anno di guerra, la situazione generale del Paese si aggrava, tutte le città italiane, tranne la Capitale, sono obiettivo di raid a tappeto notturni, specialità del bomber command inglese. Tra gli alleati, il dibattito sull'eventuale bombardamento di Roma diventa intenso. Già nel 1941 il primo ministro inglese Winston Churchill aveva affermato *"non esiteremo a bombardare Roma secondo il meglio delle nostre abilità"*. Affermazioni rinnovate con forza nel settembre 1942 *"il comando della RAF (Royal Air Force, nda) non si è mai posto il problema di limitare tali incursioni né io potrei mai accettare alcuna limitazione di obiettivi da colpire"*.

Le sorti del conflitto per l'asse Italia-Germania volgono al peggio e, all'indomani dell'offensiva di El Alamein, Churchill parla chiaro in un discorso che suona come un vero e proprio avvertimento. Arrendersi o essere annientati paventando un'Italia ridotta a un cumulo di macerie. Al momento Roma è ancora salva, incalzata però dall'ombra della distruzione che si allunga sulla penisola: nel resto d'Italia i bombardamenti sono passati dai dodici del

1941 ai trentanove del 1942. I bombardieri spazzano in modo particolare le città industriali e quelle che ospitano ferrovie e porti. A Napoli un bombardamento a tappeto provoca in una sola notte oltre 900 vittime.

Economia di guerra. Anzi, no

Nella Capitale la morsa della fame e della riduzione dei consumi inizia a condizionare pesantemente la vita quotidiana.

Le razioni alimentari vengono ulteriormente limitate

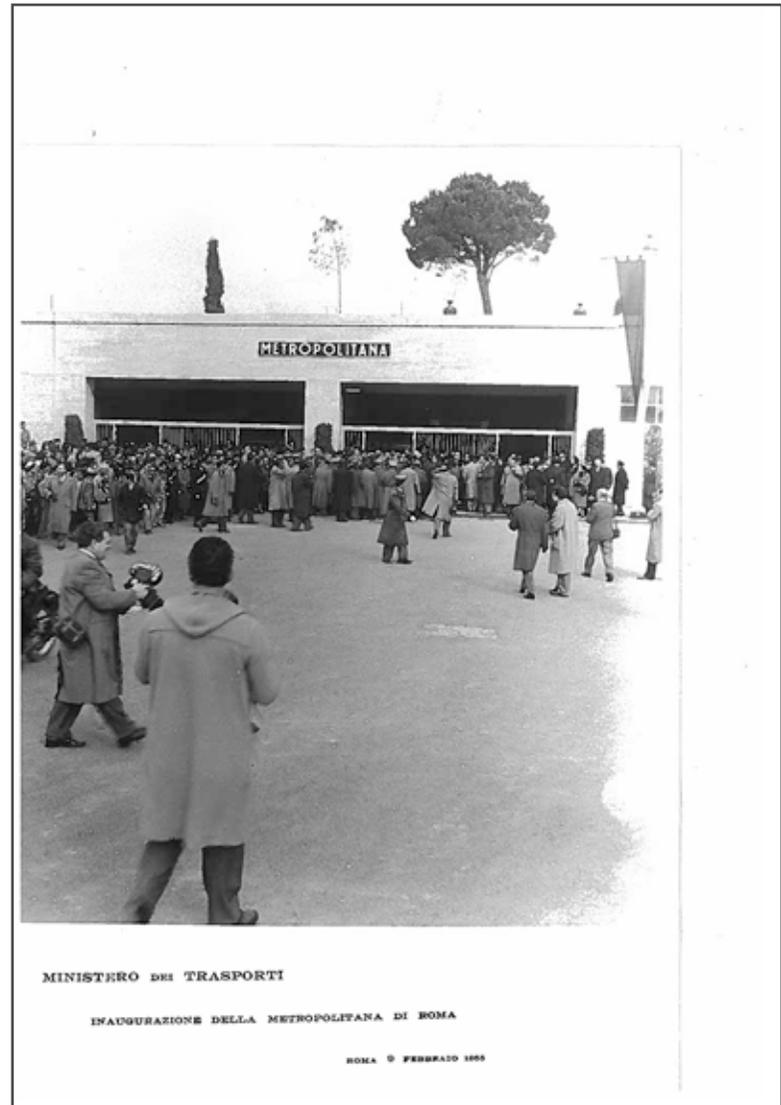
e la necessità di diminuire il consumo energetico richiede un ridimensionamento dei servizi. Il 21 febbraio, l'ordine di servizio numero 116 sancisce la cancellazione di sei linee tram e filobus e la limitazione di altre quindici. Il provvedimento

draconiano viene travolto dalle proteste e il 25 febbraio l'Atag annulla il tutto a partire dall'inizio del servizio del giorno

successivo, il 26. L'economia di guerra tuttavia, torna sotto

altra forma, il 5 maggio con l'ordine di servizio numero 258, che mette in atto una disposizione tanto originale quanto pratica: *"il diradamento delle fermate"*.

La riduzione di arresti e partenze dei mezzi avrà lo scopo, quindi, di consentire risparmio di carburante ed energia elettrica. Prima linea a essere "diradata" è la circolare tranviaria interna, la linea CD.



9 febbraio 1955 - inaugurazione Metropolitana di Roma

Il provvedimento resta in vigore anche al termine del conflitto: dopo la guerra, infatti, in alcuni casi l'assetto delle fermate resta ancora quello necessario al risparmio energetico dello sforzo bellico. Entrano ancora in vigore i provvedimenti per aumentare il servizio di trasporto verso il Lido di Roma: al mare o in città la vita scorre, più o meno, come sempre.

Avanti c'è posto, storia di un bigliettaio

Dal punto di vista delle infrastrutture entrano in funzione nuovi tratti di filovia: a dare tranquillità ai romani contribuisce anche l'uscita del film *Avanti c'è Posto*, regia di Mario Bonnard e con protagonisti Adriana Benetti, Aldo Fabrizi e Andrea Checchi. È la storia di un fattorino (il bigliettaio) di filobus (Aldo Fabrizi) che si innamora di una passeggera (Adriana Benetti) derubata in vettura.

Un amore conteso al collega conducente (Andrea Checchi) che nella scena finale parte per la guerra. Una storia definita dai critici a metà tra la saga dei telefoni bianchi e un abbozzo di neorealismo, con il conflitto solo sullo sfondo e appena accennato e una città tranquilla e ordinata, nella quale non si sentono gli echi delle esplosioni.

Roma si popola di sfollati

La presunta immunità di Roma, intanto, attira gli sfollati delle altre città e del resto del Lazio, che si riversano nella Capitale. La conferma è nei dati del bilancio Atag del 1943, redatto a guerra finita. Secondo i conti della Società, i passeggeri trasportati passano dai 573 milioni del 1941 ai 682 milioni del 1942. Ancora meglio gli incassi: a fronte dei 124 milioni di lire ricavati da biglietti e abbonamenti del 1941, si passa a oltre 148 milioni di lire del 1942. Tutto questo in uno scenario aziendale difficilissimo. I chilometri percorsi dai tram passano da 36 milioni del 1941 ai 33 del 1942; quelli dei bus dai 10,5 ai 9,5 milioni; i chilometri percorsi dai filobus scendono da 12,2 milioni a 11,1 mentre il personale richiamato in guerra si avvicina alle 3.500 unità.

L'inizio del 1943 è segnato dalla conferenza di Casablanca. Il 14 gennaio, il presidente degli Stati Uniti Franklin Delano Roosevelt e il primo ministro inglese Churchill decidono di attaccare "il ventre molle dell'Europa", aprendo il fronte italiano con lo sbarco in Sicilia. Bombardare Roma (nome in codice dell'operazione: Crosspoint) al massimo delle possibilità dei bomber command è studiato come un grandioso avvertimento della potenza di fuoco americana e inglese. L'obiettivo è la



Ostia Lido,
5 agosto 1942 -
scena di ordinaria
quotidianità

caduta del Duce, che avverrà effettivamente sei giorni dopo l'attacco. Colpire Roma - in particolare gli scali merci ferroviari di San Lorenzo e del Salario e gli aeroporti del Littorio (l'attuale aeroporto dell'Urbe) e di Ciampino - equivale, inoltre, dal punto di vista strategico a dare un colpo al fronte tedesco, rallentando la potenza di contrasto agli angloamericani.

La città è sostanzialmente impreparata a subire lo stesso trattamento del resto d'Italia, martellata giornalmente dai bombardieri. A Roma mancano i rifugi, quelli pubblici ma anche le strutture di competenza dei singoli caseggiati. Complessivamente sono disponibili 237 rifugi pubblici e circa ventimila rifugi privati. La disponibilità è del tutto teorica, perché i ricoveri privati sono poco più che cantine condominiali riconvertite allo scopo, senza alcun requisito di resistenza alle bombe. Luoghi che, durante i bombardamenti, si trasformano in trappole mortali dove gli occupanti troveranno la morte oltre che per le esplosioni anche per il soffocamento causato da polveri, crolli o violenti spostamenti d'aria.

Tutti ai rifugi. Ma non ci sono

Se è pericoloso farsi sorprendere in casa da un bombardamento, è peggio se ci si trova a bordo di un mezzo pubblico. Le rigide

procedure sancite dagli ordini di servizio dell'Atag - secondo le quali, all'allarme, i mezzi devono fermarsi, far scendere i viaggiatori e, se possibile, raggiungere una piazza o il capolinea sono di fatto inutili e suonano come grottesche: è di fatto impossibile mettersi in salvo in caso di incursione. Sul percorso della linea tranviaria circolare rossa, asse portante del trasporto romano, lunga circa 18 chilometri, ci sono soltanto 16 rifugi pubblici, più o meno uno ogni milleduecento metri; peggio ancora se si sta viaggiando su linee come il 12 (Acqua Bullicante - via Prenestina - Termini) o il 23 (Monte Savello - Mercati generali - Basilica San Paolo), due tranvie che attraversano i popolari e operai quartieri Ostiense e Prenestino, che diventeranno effettivamente obiettivi dei bombardamenti del 1943 prima e del 1944, poi.

Sulla linea 12, i rifugi sono soltanto nella tratta da Termini a Porta Maggiore, poi, lungo i 4 chilometri di percorso, si trova solo un ricovero nei pressi del capolinea dell'Acqua Bullicante; sulla linea 23, in caso di incursione, si ha la possibilità di mettersi in salvo esclusivamente se il tram viene sorpreso nei pressi del capolinea della Basilica San Paolo. Oltre a tutto questo, le informazioni su come raggiungere i rifugi sono scarse. A bordo dei mezzi non c'è alcuna mappa che consenta di individuarli e in caso di



rifugio Porta Maggiore

allarme, come avverrà, i malcapitati viaggiatori e il personale si troveranno a tentare la fuga sotto una pioggia di bombe.

Manifesti sulla città. Primo avvertimento

Roma crede ancora di essere intoccabile, eppure il cerchio degli angloamericani si stringe sempre più. Il 16 maggio viene bombardata Civitavecchia: gli ordigni uccidono almeno mille persone, ne feriscono trecento; in molti rimangono senza casa e vengono sfollati a bordo di alcuni treni che arrivano nelle stazioni di Trastevere e Ostiense tra l'incredulità dei romani.

La notte successiva, aerei dell'esercito degli Stati Uniti sorvolano Roma e lanciano bengala illuminanti: eseguono rilievi aerofotogrammetrici per elaborare mappe particolareggiate, utili ai piloti dei bombardieri. È ormai la fase esecutiva dell'incursione sulla Capitale. Contemporaneamente vengono lanciati sulla città centinaia di migliaia di volantini che annunciano "la guerra è oggi alle porte dell'Italia. Il popolo italiano ha il potere di ottenere la pace. Voi avete la scelta! Se volete la guerra per l'Italia noi vi faremo la guerra totale". Sarà il primo di molti avvertimenti, sostanzialmente ignorati dai romani e sbeffeggiati dal Governo. A mezzanotte e mezza del 4 luglio, alcune bombe vengono sganciate su Ostia e Fiumicino. La reazione della contraerea

è pari a zero: gli ordigni scavano profonde buche nelle strade del centro del quartiere marino della Capitale. Qualche giorno dopo, gli aerei oltraggiano nel vero senso della parola la difesa contraerea: sorvolano la città in pieno giorno sganciando altre migliaia di manifestini di avvertimento. Stavolta, se possibile, ancora più chiari: "Cittadini di Roma! Noi vi abbiamo già avvertito che gli obiettivi militari nei dintorni di Roma verranno bombardati dalle forze aeree alleate [...] questi obiettivi sono stati scelti con cura e i piloti sono stati specialmente addestrati nei bombardamenti di precisione. Non è possibile però mentre si mira ad obiettivi militari, evitare qualche distruzione alle abitazioni civili. Noi intendiamo ridurre queste distruzioni il più possibile. Poiché i nostri attacchi saranno eseguiti in pieno giorno, potrete giudicare da voi stessi che quello che vi abbiamo detto è vero". È facile immaginare l'epilogo. Roma sarà bombardata, saranno colpite industrie, obiettivi militari, aeroporti (sulla Salaria e sull'Appia) e ferrovie (i nodi principali sono al Prenestino, all'Ostiense e al Tuscolano). Sarebbe bastato questo avvertimento a scatenare una evacuazione spontanea o a far partire la macchina organizzativa del Governatorato. Non succede nulla. Mancano quattro giorni al bombardamento: i rifugi non ci sono, la contraerea esplose qualche debole colpo contro aerei che volano altissimi.



Roma, 1943 - particolare del rifugio antiaereo sotto la Direzione Centrale Atag di via Voltumo

Il 16 luglio del 1943, l'Atag pubblica l'ordine di servizio numero 499 che sostituisce tutte le norme in vigore: *“Durante l'allarme aereo, che verrà dato col suono delle sirene ad intervalli di 15 secondi e ripetuto per sei volte consecutive, la corrente della linea di esercizio verrà mantenuta per 5 minuti primi a partire dall'inizio del segnale d'allarme e in tale periodo di tempo il movimento autofilotranviario dovrà cessare totalmente. Al segnale d'allarme il personale di guida [...] dovrà arrestare la vettura per far scendere i passeggeri eventualmente a bordo e quindi spenta l'illuminazione interna, se di notte, raggiungere al più presto il capolinea se prossimo o la piazza o località più vicina sufficientemente ampia, evitando in ogni caso di fermarsi in prossimità degli incroci stradali e, per quanto possibile, su strade in pendenza”*. Sembra un triste presagio degli eventi dei giorni successivi.

“Romani! abbandonate le vostre case”

La notte tra il 16 e il 17 luglio, infatti, vengono bombardati gli aeroporti del Littorio e di Ciampino in maniera pesante: dieci aerei distrutti e ventidue vittime tra i militari degli scali. Interrotte la via Salaria e l'Appia, così come la linea tranviaria Roma-Albano, danneggiata in più punti.

Nella notte, un nuovo lancio di volantini invita i romani ad allontanarsi subito dagli obiettivi sensibili. L'effetto è lo stesso: nessuno crede che Roma possa essere bombardata. Così come nessuno ci crede mezz'ora dopo la mezzanotte del giorno del bombardamento, quando sulla città vengono lanciati i volantini con l'appello definitivo: *“Romani! Abbandonate le vostre case se sono in prossimità di stazioni ferroviarie, aeroporti, caserme. Rifugiatevi lontano dagli obiettivi militari che le forze armate dell'aria alleate possono bombardare. Romani! Questo è un avviso urgente. Non credete alla propaganda di Mussolini. Mettetevi in salvo”*. Non era propaganda: le sirene, quel 19 luglio, suonano soltanto qualche attimo prima che le oltre novecento fortezze volanti inizino a sganciare. Per i romani, increduli, ci vogliono alcuni scoppi per convincerli che la guerra è arrivata per davvero. Alle 11.03 la prima bomba tocca terra ed esplose al centro dello scalo di San Lorenzo.

Cadono le bombe

Dopo le esplosioni iniziali, nelle strade si scatena un indescrivibile panico. I passeggeri di bus, tram e filobus, che si trovano nei quartieri dove si sta consumando l'incursione, si precipitano giù dai mezzi per cercare, inutilmente, un riparo.

N. **11258**

CLASSIFICA

OGGETTO: **Danni incursione aerea del 19/7/1943**
Officine Centrali Prenestina

DATA: **20/7/1943**



FORMATO NEGATIVO: **Leica**

LOCALITÀ **Prenestina**

Roma, 1943 -
dopo il bombardamento

N. 11272

CLASSIFICA

OGGETTO Danni incursione aerea del 19/7/1943
Deposito Porta Maggiore

DATA: 20/7/1943



M. A. S. A. 3-1938-XVII - 10.000

FORMATO NEGATIVO: Leica

LOCALITÀ Porta Maggiore

Roma, 1943 -
dopo il bombardamento





luglio 1943 - danni alle strutture e ai tram del deposito di Porta Maggiore dopo l'incursione aerea



luglio 1943 - resti di un tram bombardato durante l'incursione
aerea alle officine centrali Prenestina

N. 11340

CLASSIFICA

OGGETTO: Danni incursione aerea del 19/7/1943

Officine Centrali Prenestina

DATA: 20/7/1943



FORMATO NEGATIVO: Leica

LOCALITÀ Prenestina

luglio 1943 -
i resti della nuova vettura
tranviaria articolata 7001



luglio 1943 - resti di un tram dopo il bombardamento

Nel bombardamento vengono martellati e spazzati i quartieri San Lorenzo, Prenestino, Porta Maggiore, parte dell'Esquilino e colpiti l'Università, l'Istituto dei tumori Regina Elena e il Policlinico. Le bombe cadono su via Tiburtina sino alla stazione, lungo il fascio di binari che costeggia il cimitero del Verano e all'interno del cimitero stesso. Gli ordigni, da 250 e 500 chilogrammi, esplodono in pieno quartiere San Lorenzo, lungo il viale dello Scalo, sulla via Prenestina, a piazzale Prenestino, sulla via Casilina e lambiscono il quartiere Tuscolano. Vengono colpiti binari, strutture, tram e filobus fermi nelle strade e molti treni in attesa di arrivare a Termini, carichi di viaggiatori.

In molti, nell'impossibilità di cercare un rifugio, si riparano sotto i tram o i filobus fermi sperando di salvarsi dalle esplosioni o dalle schegge, che spesso centrano proprio i mezzi, uccidendo le persone che vi si trovano sotto.

Le bombe, si abbattono sulle numerose vetture tranviarie sorprese dal bombardamento in viale Regina Elena, in piazzale del Verano o lungo il viale dello Scalo di San Lorenzo. Le esplosioni, lo spaventoso spostamento d'aria e le schegge fanno strage di chi è alle fermate o cerca di scappare; sventrano tram, autobus e filobus che in alcuni casi si incendiano, vengono scaraventati lontano e finiscono contro alcuni edifici. Le strade

sono sconvolte, i binari dei tram saltano letteralmente in aria, mentre i fili della rete elettrica si spezzano e ricadono a terra colpendo chi fugge. Gli stabilimenti dell'Atag sono molto, troppo vicini agli obiettivi militari degli angloamericani e vengono investiti in pieno dalla furia dei bombardieri. Un'ondata di bombe investe le officine centrali di Prenestina; una parte dei capannoni crolla e colpisce, distruggendole, decine di vetture che si trovano in attesa di riparazione e gli operai dell'azienda che cercano un riparo. Il resto lo fanno il gigantesco spostamento d'aria, che polverizza il muro tra le officine e i binari delle Ferrovie dello Stato, e le schegge che trapassano letteralmente i mezzi che si trovano fuori dai capannoni. Sotto le macerie degli impianti di Prenestina rimangono dieci dipendenti: Salvatore Bonadonna, Rinaldo Ciotti, Fernando Decina, Umberto Gasperoni, Giovanni Guidetti, Giuseppe Mercuri, Alfredo Momo, Raimondo Piselli, Domenico Venditti e Mario Bellatreccia.

Nelle officine dell'Atag si scatena un gigantesco incendio, che viene domato dopo qualche ora dai Vigili del Fuoco del distaccamento Tuscolano, accorsi mentre gli aerei sorvolano ancora la città e i caccia si staccano dalla formazione principale per fare strage a colpi di mitragliatrice di chi cerca di mettersi in salvo.



luglio 1943 - resti di un tram danneggiato durante l'incursione aerea

La via Prenestina, che separa le officine centrali dal deposito tram di Porta Maggiore, è un cratere dove giacciono tram sventrati, condotte d'acqua sfondate, binari divelti, decine di cadaveri e i resti umani delle persone fatte a pezzi da bombe e schegge. Alcuni palazzi sono stati colpiti e rischiano di crollare o sono in fiamme, come quello all'angolo con via Teramo proprio sopra il deposito dei tram; l'edificio è danneggiato ma resta in piedi. Il deposito dell'Atag si trova al centro del triangolo di fuoco creato dalle forze alleate, che hanno come obiettivo le linee ferroviarie e gli scali merci.

Il tributo di sangue dei tranvieri

Le bombe colpiscono in pieno il deposito e la zona circostante: spazzano via parte degli edifici adiacenti, i capannoni dove si trovano le vetture tranviarie e sventrano la palazzina dove si trova la direzione della rimessa. Tre quarti dell'impianto vengono colpiti e distrutti, il resto lo fanno gli spezzoni incendiari sganciati in una seconda ondata.

Anche a Porta Maggiore si paga un alto tributo di sangue, addirittura superiore a quello delle officine di Prenestina. Sono diciassette i dipendenti Atag a morire: Romolo Balducci, Celestino Bastianoni, Amedeo Camilloni, Luigi Cimitan, Antonio

Colabene, Raffaele Conti, Amedeo Corbi, Gaetano D' Ottavi, Orlando Fabiy, Ugolino Gregori, Angelo Marocchini, Michele Onorati, Angelo Pantalone, Silvio Paporozzi, Giuseppe Rosa, Santina Tiberi e Osvaldo Usella. Tutti i tram che si trovano nella parte del deposito a fianco dei binari della linea Roma-Napoli delle Ferrovie dello Stato vengono distrutti o rimangono sotto i resti dei capannoni. Una bomba cade proprio di fronte all'entrata del deposito ma, miracolosamente, non esplose: resterà lì per giorni anche dopo che l'impianto avrà ripreso parzialmente l'attività. Per mitigare gli effetti di un'eventuale esplosione, la zona viene isolata e delimitata da sacchi di sabbia e soltanto dopo molti giorni l'ordigno sarà disinnescato. Una foto dell'archivio Atac descrive la bizzarra situazione del deposito con i tram e i tranvieri che si muovono attorno al cratere dove si trova l'ordigno.

Il deposito di Porta Maggiore, che serve un terzo della rete tranviaria romana, resta isolato. I binari di accesso sono inservibili; le bombe li sollevano e li attorcigliano, così come la sede stradale della Prenestina e l'adiacente vicolo del Pigneto.

Viene colpita anche la ferrovia Roma-Fiuggi e un treno che sta percorrendo la via Casilina. I binari vengono colpiti e divelti sino al Mandrione. Centrati anche i binari su via Principe di Piemonte, l'attuale via Giolitti, tra Porta Maggiore e la stazione Termini, così



luglio 1943 - vetture e strutture distrutte dal bombardamento alle officine centrali di Prenestina



luglio 1943 - le officine centrali di Prenestina
dopo il bombardamento



luglio 1943 - il deposito di Porta Maggiore dopo l'incursione aerea



luglio 1943 - deposito di Porta Maggiore: resti di un capannone



Roma, 1943 - particolare di una vettura danneggiata



Roma, 1943 - particolare di una vettura danneggiata



Roma, 1943 - particolare di una vettura danneggiata



luglio 1943 - panoramica dei danni provocati dall'incursione aerea alle officine centrali di Prenestina



Roma, 13 agosto 1945
 lapide dedicata ai dipendenti Atac
 caduti durante i bombardamenti



Roma, 15 luglio 2013
 lapide rinnovata e dedicata ai dipendenti Atac
 caduti durante i bombardamenti e sul lavoro

come lo scalo merci, che si trova all'interno del comprensorio di San Lorenzo.

Poco lontano, dall'altra parte del cimitero del Verano, anche la zona di Portonaccio viene martellata dagli aerei, le bombe destinate allo scalo Tiburtino colpiscono in pieno il deposito dei bus, i cui capannoni vengono letteralmente polverizzati. All'interno della rimessa le esplosioni e lo spostamento d'aria scaraventano l'uno su l'altro i pesanti bus a due piani della Roma-Tivoli, scagliandoli su altre vetture e creando un informe e curioso groviglio di lamiera.

Le schegge dei rivestimenti della rimessa vengono proiettate a centinaia di metri: si tratta delle capriate della vecchia stazione Termini, rimosse per la realizzazione della nuova stazione e riutilizzate per edificare parte del deposito. Una porzione del ponte che collega le due tratte della Tiburtina e passa sui binari della FS crolla, trascinando con sé anche i binari delle linee dell'Atag.

La Madonna del Tranviere

L'inferno di fuoco finisce alle 12.10, quando le fortezze volanti si spostano sugli aeroporti del Littorio e di Ciampino e sullo scalo merci delle ferrovie del Salario. In totale sono 930 gli aerei che danno vita all'incursione: 662 bombardieri e 268 caccia, che

sganciano quattromila bombe e oltre una tonnellata di esplosivo. Una potenza di fuoco mai vista prima, così come il numero di vittime. Quelle ufficiali sono 717, ma si ipotizza che il numero - mai accertato - sia di oltre tremila persone con più di diecimila feriti. Alla fine dell'incursione emerge un quadro di raccapricciante distruzione: devastati i quartieri popolari del Prenestino e del Tiburtino, annientati gli impianti ferroviari e gli scali merci, distrutte le strade di accesso, interrotta l'erogazione di energia elettrica. Mentre da una parte fiumi di acqua bianca si riversano sulle strade dai crateri degli impianti idrici e dalle fogne, dall'altra scoppiano violenti incendi a causa della rottura delle condutture del gas. Anche dopo la fine del bombardamento, le esplosioni proseguono: a San Lorenzo e nello Scalo deflagrano le bombe a esplosione ritardata, oltre a numerosi carri merci carichi di armi ed esplosivi, che l'esercito tedesco aveva ammassato sui binari. Sin dai primi minuti dell'incursione, le vittime si riversano negli ospedali. Lo racconta ancora Cesare De Simone nel libro "Venti Angeli sopra Roma", che cita il registro dei feriti dell'ospedale San Giovanni. La seconda vittima che giunge cadavere al pronto soccorso è proprio un tranviere: viene registrato con il nome di Ernestino Picchio, in realtà si chiama Triestino e fa il conducente di filobus. Faceva il bigliettaio - ma nel 1941 - per sostituire



luglio 1943 - deposito di Porta Maggiore dopo il bombardamento



luglio 1943 - deposito di Porta Maggiore dopo il bombardamento



luglio 1943 - deposito di Porta Maggiore dopo il bombardamento



luglio 1943 - resti di un tram distrutto dai bombardamenti



luglio 1943 - deposito di Porta Maggiore: tram distrutti dal bombardamento



luglio 1943- resti del tram n.5001 sotto le macerie del deposito di Porta Maggiore

N. 11351

CLASSIFICA

OGGETTO: Danni incursione aerea del 19/7/1943

Deposito Porta Maggiore

DATA: 20/7/1943



luglio 1943 -
danni provocati
dal bombardamento

FORMATO NEGATIVO:

Leica

LOCALITÀ

Porta Maggiore

N. **11824**

CLASSIFICA

OGGETTO: Cerimonia scoprimto lapide dipendenti A.T.A.C
morti per bomb rdamento D.Porta Mag DATA: 13/8/1945



FORMATO NEGATIVO: **Leica**

LOCALITÀ **Deposito Porta Maggiore**

agosto 1945 - deposito di
Porta Maggiore: cerimonia di
commemorazione dei caduti
durante
il bombardamento

N. **11443**

CLASSIFICA

OGGETTO: Danni incursione aerea del 13/8/1943

Deposito Porta Maggiore - bomba inesplosa 21/8/1943



FORMATO NEGATIVO: Leica

LOCALITÀ: Porta Maggiore

agosto 1943 deposito di
Porta Maggiore: particolare
di una bomba inesplosa

personale richiamato in guerra, l'Atag lo promuove conducente. Non è possibile ricostruire se il bombardamento lo uccide mentre si trova in turno o in libertà, visto che i rapporti di servizio sono andati distrutti. Un altro tranviere, Marco Ferranti - lo racconta sempre il libro di De Simone - si salva miracolosamente: l'allarme lo sorprende alla guida di un tram in viale del Policlinico. Ferranti ferma il tram e assieme ai viaggiatori si lancia dal mezzo e si ripara lungo il muro della caserma Macao, sotto un'edicola sacra dedicata alla Madonna. Si salvano tutti.

Da allora, l'edicola sacra sarà ricordata come la Madonna del Tranviere e sul muro della caserma verranno collocati, sino al 1960, oltre ventimila ex voto trasferiti poi al Divino Amore. L'edicola sacra è ancora lì, a poca distanza da una cassetta che faceva parte del sistema di alimentazione elettrica, a testimoniare che una volta i tram passavano da quella parte. La Madonna del Tranviere e il muro degli ex voto è in una scena di un film celebre: "Vacanze Romane", del 1953 con Gregory Peck e Audrey Hepburn.

La macchina dei soccorsi

I soccorsi sono scarsi e disorganizzati: i Vigili del Fuoco che si producono in autentici atti di eroismo sono pochissimi e devono dividersi tra centinaia di siti. Saranno molte le vittime che si

sarebbero potute salvare con interventi tempestivi.

La macchina comunale era stata approntata solo qualche giorno prima, il 20 giugno, data dell'ordinanza con cui il Governatore conferma la divisione in Centri di coordinamento, che dovranno gestire l'emergenza in ciascuna zona della città.

Uno di questi Centri è il IV, quello del Prenestino. Come sia andata quella fatale giornata per la città ce lo racconta il rapporto contenuto in un fascicolo mai aperto sino ad oggi, custodito dall'Archivio Storico Capitolino e messo a disposizione per questo libro (Carteggio Segretariato Generale, g800, classe 3, sottoclasse 16 - 1943).

I soccorsi vanno a piedi

Il quadro che emerge racconta di squadre di soccorso con pochi mezzi, assetate, affamate e tenute insieme con la forza, per paura che abbandonino il posto. La sede che dovrebbe organizzare la macchina dei soccorsi si trova nel pieno della battaglia: via Conte di Carmagnola, nel cuore del quartiere Prenestino, è circondata da rovine e distruzione; le strade sono interrotte e ingombre dalle macerie degli edifici, da cui si sentono provenire i lamenti di chi è rimasto sepolto. Le squadre potranno fare poco: estrarranno solo due feriti e molti cadaveri.



Roma, 1943 - deposito Porta Maggiore - sacchi di sabbia delimitano l'area dove si trova una bomba inesplosa

Le operazioni di soccorso, racconta ancora la relazione del Campidoglio, partono in ritardo perché gli operai devono raggiungere il luogo dell'incursione dall'Aranciera di San Sisto, a Porta Metronia (ancora oggi sede della Protezione Civile comunale) e devono arrivare al Prenestino a piedi. I piani del Governatorato di Roma prevedono che le squadre di soccorso vengano prelevate da bus dell'Atag ma i mezzi sono sotto le macerie del deposito di Portonaccio, mentre i bus che stanno facendo servizio di linea restano inchiodati dall'allarme aereo e senza alcuna disposizione né comunicazione da parte dei superiori. Gli operai, quindi, raggiungono la zona a piedi, facendosi strada tra rovine e cadaveri, con il rischio di essere investiti da un crollo o da una raffica dei micidiali caccia Lightning. Le squadre, inoltre, sono composte proprio da abitanti del Prenestino che, una volta sul posto, chiedono di allontanarsi per cercare i propri cari. Vengono costretti a restare con la forza. Alla fine si riescono a organizzare quindici squadre con mille operai, che si mettono al lavoro per liberare le strade e permettere ai mezzi di soccorso di arrivare. Mentre molti dipendenti dell'Atag sono ancora sotto le macerie degli impianti Porta Maggiore, Portonaccio e Prenestina - divorati dagli incendi, che i Vigili del Fuoco cercano di domare

- il personale di guida dell'Atag che è in salvo, si mette a disposizione dei sinistrati e della macchina dei soccorsi. La rete dei bus della città viene sostanzialmente sospesa e, i pochi mezzi rimasti, impiegati nelle zone colpite.

Autobus nella città devastata

Il primo autobus parte alle 12.30 - ad allarme ancora in corso e mentre le fortzze volanti sono ancora sul cielo della Capitale - dalla sede della direzione dell'Atag di via Volturmo e si dirige a Portonaccio, con a bordo le squadre di soccorso del Governatorato.

Altri due veicoli si mettono in marcia nei minuti successivi e raggiungono con immense difficoltà lo Scalo San Lorenzo e il Prenestino. Sono i bus della storica linea Roma-Tivoli, rimasti fermi al capolinea di via Gaeta nel momento in cui suonano le sirene dell'allarme.

Altri cinque autobus riescono a farsi strada tra le macerie, le schegge e le vittime delle bombe e dei mitragliamenti dei caccia. Riescono a passare perché arrivano da Tor Sapienza e da Torpignattara: arrivano a piazzale Prenestino in due ondate, alle 12.30 e alle 12.50; caricano i feriti e li portano al Celio; più e più volte faranno la spola tra le zone colpite e l'ospedale militare.



Roma 1944, autorimessa di Portonaccio dopo i bombardamenti

Un bus si precipita anche a Val Melaina, dove si teme una strage di immani proporzioni: al centro di un quartiere di case popolari è caduta una gigantesca bomba d'aereo da 1.000 libbre; bisogna far presto a sgomberare le case nell'attesa degli artificieri dell'esercito.

Alle 12.40 altri bus partiti da Monte Sacro riescono a raggiungere il Policlinico Umberto I e l'Università, li vengono stipati di feriti e inviati all'ospedale Cesare Battisti, dall'altra parte della città, al Portuense, proprio davanti all'ospedale Forlanini. I bus dell'Atag circolano senza sosta per tutto il giorno, per garantire i collegamenti tra i Centri del Governatorato che si occupano di gestire i soccorsi e accorrono nella zona di Settebagni, dove lo scalo ferroviario è stato martellato dall'aviazione, provocando un gran numero di morti e feriti tra civili, militari e personale delle Ferrovie. Si erano rifugiati in un sottopassaggio, diventato una trappola.

Per alcuni invece, il viaggio in tram vuol dire la salvezza. Sono i bambini dei quartieri popolari che, tutte le mattine, vengono prelevati da tram speciali, che li portano alle scuole all'aperto organizzate dal Governatorato. Succede anche quel lunedì, alle 8.30 in punto, quattro vetture uscite dai depositi di San Paolo e di Porta Maggiore passano nei quartieri

San Lorenzo, Appio, Tuscolano ed Esquilino, raccolgono circa trecento bimbi e li portano in posti che si riveleranno, quel giorno, sicuri: le scuole Principe di Piemonte, a San Paolo, e Rosa Maltoni Mussolini, a Monte Mario.

La voce del bombardamento corre attraverso quei sopravvissuti che cercano di mettersi in salvo avviandosi a piedi verso il Vaticano, zona certamente immune dalle bombe. Mentre Papa Pio XII si reca a San Lorenzo, molti abitanti che non hanno parenti sotto le macerie si incamminano nelle strade della città tra l'incredulità dei romani.

Uno degli indizi della catastrofe è proprio l'interruzione del trasporto pubblico: la quasi totalità del servizio tranviario e filoviario si ferma. Spezzata in due e inattiva la circolare rossa: parte dei mezzi in servizio sulla linea quel giorno giace sventrata sui binari della zona di San Lorenzo. Gli altri sono fermi ai capolinea piazza Risorgimento e alla Piramide in attesa di disposizioni. Stop anche sui collegamenti che arrivano nelle zone bombardate Prenestino, Tiburtino, Nomentano e Tuscolano: le linee 7, 8, il 9, il 10, l'11 e il 12, 14, 15, 16 sono cancellate. Inservibile il deposito dei filobus di via della Lega Lombarda, dove la rete elettrica della zona è stata polverizzata dalle bombe; quasi distrutti i depositi di Porta Maggiore e di Portonaccio.



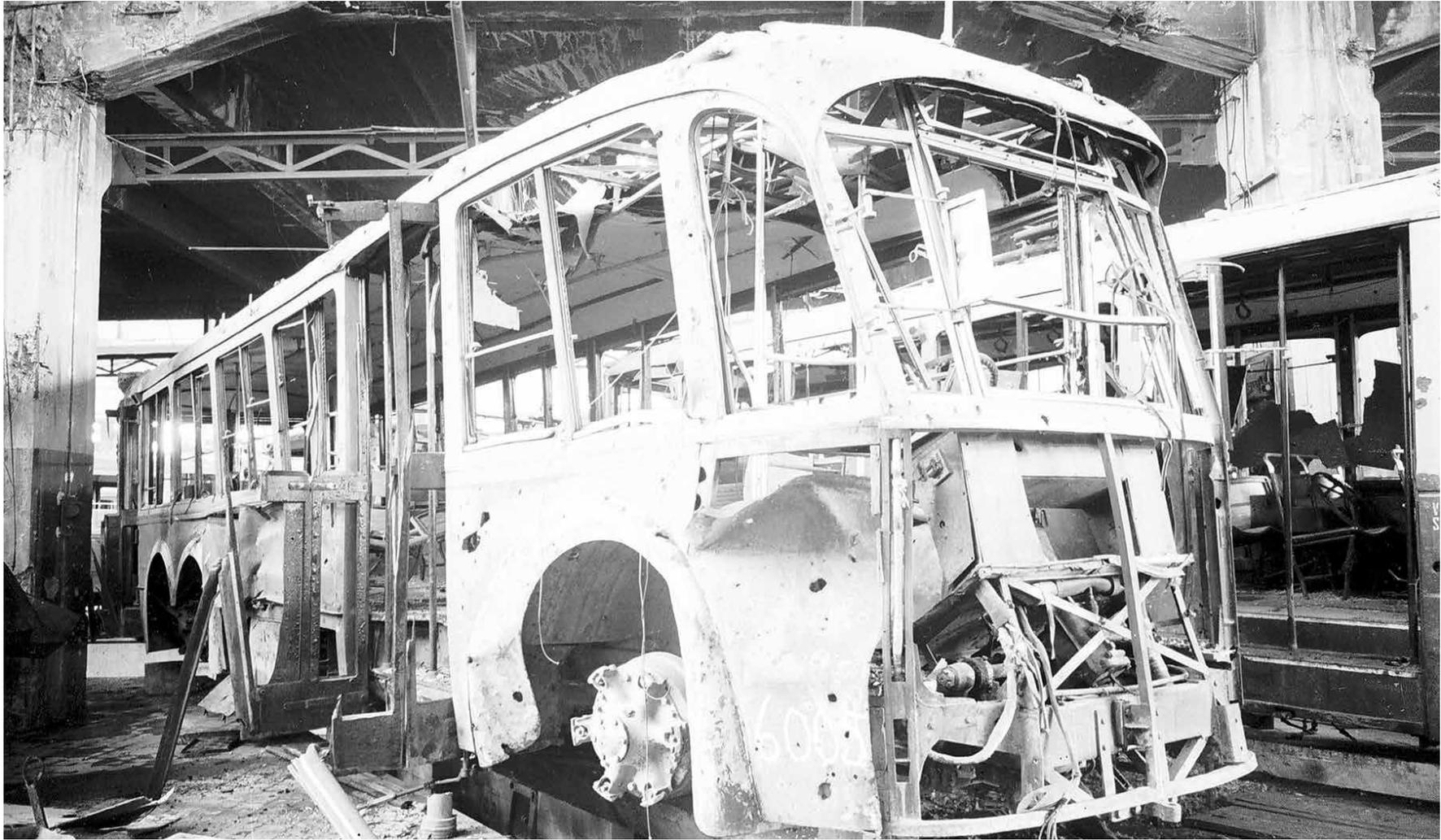
luglio 1943 - panoramica dei danni provocati alle officine centrali di Prenestina





luglio 1943 - relitti delle vetture danneggiate dal bombardamento

luglio 1943 - panoramica dei danni provocati a strutture e vetture delle officine centrali di Prenestina



Roma, 1943 - vettura danneggiata dai bombardamenti



1943 - autobus in servizio sulla linea Roma-Tivoli

In città restano attivi solo i depositi tranviari del Littorio (a San Paolo) e della Vittoria, anche se non si sa di quanto personale si potrà disporre.

Appello ai Tranvieri

Lo stesso giorno del bombardamento il Commissario straordinario di Atag rivolge un appello ai dipendenti:

"La recente incursione aerea nemica mette l'Azienda nelle condizioni di dover compiere un'alta missione di civismo e altruismo. Mi appello al senso di italianità e di umanità di tutto il personale dell'Atag, affinché tale compito venga svolto secondo le alte tradizioni del nostro popolo. Il personale è pertanto invitato a presentarsi volontariamente in deposito, per rendere servizio indipendentemente dai turni loro assegnati. Confido nella vostra disciplina e nella vostra fede. I nostri morti ci guardano e sono con noi per rincuorare per additarci la via del dovere. Viva l'Italia".

Sarà così. Dopo aver assistito all'estrazione dalle macerie dei cadaveri dei colleghi, operai e tecnici si rimettono al lavoro e a pochi giorni dal bombardamento riattivano i binari tranviari della Prenestina tra piazza di Porta Maggiore e il deposito, dove in parte sono state sgomberate le macerie dei capannoni

per consentire l'entrata e l'uscita delle vetture, che si sono salvate dalla rovina delle bombe.

Una direttiva del Minculpop, il ministero della Cultura popolare, vieta immediatamente ai giornali di scendere nei particolari della distruzione di parte della città. Ma è proprio la mancanza dei servizi primari come luce, gas, acqua e soprattutto i trasporti a convincere i romani che a San Lorenzo e al Prenestino la situazione è molto peggio di come la si racconta.

L'ordine è "Fate ripartire i tram"

È anche per questo motivo che, il 22 luglio, il Governatorato di Roma organizza un incontro tra il Genio Civile e i vertici tecnici dell'Atag, per fare il punto sulla possibilità di una pur modesta riattivazione del servizio. La situazione è, però, disastrosa e far ripartire tram, filobus e autobus per dare una parvenza di normalità alla città è praticamente impossibile. Ancora una volta la testimonianza è conservata nei faldoni dell'Archivio Capitolino messi a nostra disposizione. Il resoconto della riunione è asettico: *"Si è presa in esame la possibilità di ripristinare i servizi filotranviari nelle zone colpite stabilendo un ordine dei lavori e una suddivisione dei compiti tra i vari Enti in relazione alla competenza specifica e alla*



luglio 1943 - officine centrali di Prenestina: danni provocati dall'incursione aerea

possibilità materiale di cui essi possono disporre". Dietro al tono apparentemente tranquillo con cui si valuta la possibilità di far ripartire tram e filobus, c'è però un mare di rovina: i cadaveri delle vittime dell'incursione sono ancora lungo le strade, perché anche il cimitero del Verano è stato colpito dalle bombe, a San Lorenzo e al Prenestino ancora si cercano i vivi sepolti dalle macerie e le strade sono dei crateri circondati da palazzi pericolanti. L'obiettivo principale della riunione è quello di far ripartire il servizio sulla linea 12, la tranvia che dall'Acqua Bullicante, porta lungo la Prenestina e a Termini il popolo degli operai della zona che lavorano alle officine dell'Atag, delle ferrovie, della Viscosa o si deve recare alle officine del Gas dell'Ostiense.

La via Prenestina è, però, tutta da ricostruire: vanno sistemate le condotte dell'acqua, del gas e i cavi dell'energia elettrica e dei telefoni. Ancora peggio va con la pretesa di riattivare il servizio filobus a San Lorenzo e la linea tranviaria che dall'Esquilino, sottopassando i binari di Termini, si inoltra a San Lorenzo e arriva a Portonaccio: è necessario sgomberare dalle macerie via dei Peligni, piazzale del Verano e la via Tiburtina.

Il verbale della riunione fa riferimento soltanto allo sgombero e non al fatto che lungo le strade dove dovrebbero transitare i

filobus o i tram si scavi ancora per estrarre i morti e per cercare di salvare ancora qualcuno.

Esercito senza telefono

La riattivazione della circolare rossa è cosa ancora più complessa: via dei Reti e viale dello Scalo San Lorenzo sono devastate, mentre in viale Regina Elena ci sono ordigni inesplosi per cui è impossibile sistemare strade e binari, ma anche rimuovere le vetture tranviarie colpite dal bombardamento. A questo punto la riunione assume contorni paradossali, che emergono dal linguaggio della burocrazia: *"Resta convenuto in modo generale che la segnalazione di bombe inesplose sia fatto all'ufficio del Genio Civile (ispettore superiore Alicata o ing. Capo Lubrano) il quale trasmetterà la segnalazione stessa al 'Posto di riferimento e comando' allo Scalo San Lorenzo, che è presieduto dal Generale Braida e che non dispone di telefono. Tale norma è convenuta dato il continuo contatto e collegamento che esiste tra il Genio Civile e il Posto di riferimento"*. Insomma, incredibilmente il "Posto di riferimento" dell'esercito di stanza nell'epicentro del bombardamento angloamericano, che dovrebbe fungere da coordinamento almeno per il disinnescamento delle gigantesche bombe d'aereo, non è contattabile perché non c'è il telefono.



luglio 1943 - vetture danneggiate durante i bombardamenti



luglio 1943 - vetture danneggiate durante i bombardamenti



luglio 1943 - tram danneggiato dai bombardamenti

La verità della questura

Il 5 agosto, senza i giri di parole e le prudenze che in quei giorni la censura aveva imposto, la Regia Questura scrive una lettera pesantissima a Prefettura e Governatorato in cui si rappresenta finalmente la spaventosa realtà del quartiere San Lorenzo: dopo venti giorni lo scavo delle macerie non procede; le strade sono impraticabili; nessuna disinfezione è stata attuata per la prevenzione delle epidemie *"specie per il personale addetto all'estrazione delle salme dalle macerie"*; non c'è luce né gas; non sono state rimosse le bombe inesplose né spostati i rottami delle vetture tranviarie colpite durante l'incursione. Scandalosamente, nonostante ormai ci sia la certezza che Roma si trovi in guerra *"i lavori per la costruzione di alcuni ricoveri nel giardino pubblico di via Tiburtina, iniziati da altri sei mesi proseguono con deplorabile lentezza e pochissimi operai"*. Rifugi che, secondo la Questura sono, comunque inutili, *"la loro specie è soltanto di para schegge perché costruiti quasi al livello stradale e coperti a malapena di qualche mezzo metro di terra, per cui non rispondono alle necessità del momento in cui occorrerebbero ricoveri anticrollo ed anti bomba"*. La Questura ritiene anche necessario che tornino a funzionare le linee tramviarie 10 e 11, che collegano San Lorenzo

all'Esquilino e Portonaccio. In realtà, le vetture tranviarie colpite durante il bombardamento sono state già rimosse il 27 luglio, come afferma una nota dell'Atag trasmessa il 17 agosto al Governatorato di Roma; la linea tranviaria 11 è stata ripristinata il 16 agosto, mentre la linea 10 lo sarà il giorno 18. Nel frattempo, però, il 13 agosto Roma viene colpita di nuovo, tocca ancora al Prenestino, a Portonaccio e al nodo ferroviario del Tuscolano. Il bilancio dopo i due giorni di incursioni sale a oltre 63mila senzatetto, con oltre 300 edifici lesionati o distrutti.

La notte di Roma

Inizia la lunga notte della Capitale e dell'Atag. Durerà fino all'arrivo degli alleati il 4 giugno dell'anno successivo.

Una storia che riguarda Atag da vicino; che narra di difficoltà, atti di eroismo; che si racconta con le vicende delle persone e dei tranvieri della città.

Una storia i cui documenti sono ancora oggi tutti da leggere e da scoprire, e che racconteremo nel prossimo ebook.

N. 11417

CLASSIFICA

OGGETTO: Danni incursione aerea del 13/8/1943

Autorimessa PORTONACCIO

DATA: 20/8/1943



FORMATO NEGATIVO: Leica

LOCALITÀ Portonaccio

agosto 1943 - autorimessa di Portonaccio: danni provocati dall'incursione aerea del 13 agosto 1943

N. 11418

CLASSIFICA

OGGETTO: Danni incursione aerea del 13/8/1943

Autorimessa PORTONACCIO

DATA:

20/8/1943



FORMATO NEGATIVO:

Leica

LOCALITÀ

Portonaccio

agosto 1943 autorimessa di Portonaccio: danni provocati dall'incursione aerea del 13 agosto 1943



1943 - il piazzale del deposito di Porta Maggiore a qualche giorno dall'incursione



1943 - il piazzale del deposito di Porta Maggiore a qualche giorno dall'incursione





officine centrali di Prenestina



Roma, 1955
commemorazione caduti bombardamento
impianti Prenestina e Portonaccio



Bibliografia

Archivio Storico Capitolino,

Carteggio Segretariato Generale g800, classe 3, sottoclasse
16 – 1943

Cesare De Simone,

Venti angeli sopra Roma – i bombardamenti aerei sulla città
eterna 19 luglio e 13 agosto 1943.
Edizioni Mursia, 1993

Paola Salvatori

Il governatorato di Roma - l'amministrazione della città
durante il fascismo.
Edizioni Franco Angeli 2006

Siti internet

www.biografiadiunabomba.it

Archivio Storico Fotografico Atac

Gian Luca Naso, romano, in Atac dal 2001 è attualmente responsabile dell'Infomobilità e Comunicazione d'Esercizio.

Giornalista professionista, comunicatore pubblico, già capo Ufficio stampa di Metropolitana di Roma, ha collaborato con numerosi periodici, lavorato a RomaRadio e alla redazione giornalistica della televisione Romauno.

Esperto di trasporto pubblico e della sua storia.

Un doveroso e caloroso ringraziamento a Maria Rosaria Senofonte, dirigente dell'Archivio Storico Capitolino

e a Maria Teresa de Nigris, responsabile della sezione Segretariato Generale, che hanno messo a disposizione documentazione inedita.

Questo libro è stato realizzato con la collaborazione delle strutture Marketing, Comunicazione e Sistemi Informativi di Atac.

Roberta Albrizio e Federica Anselmo hanno curato l'editing, Flavia Marino la ricerca iconografica, Martina Marini e Costantino Artino il progetto grafico.

Edizione, luglio 2013

Il contenuto del presente volume è protetto dalle leggi sul copyright



lavoriamo con trasporto
www.atac.roma.it