

La Calabria e il rapporto dell'Intelligence inglese 12 agosto 1943

di Vincenzo Antonio Tucci

I documenti conservati nel Public Record Office di Londra¹, sebbene conosciuti e studiati, sono sempre una preziosa fonte documentaria, utili all'arricchimento della ricerca storica. Nei diversi fondi riguardanti gli eventi bellici, la materia aeronautica è compresa nel fondo AIR con le relative sezioni e sottoclassi², tra le quali sicuramente la sottoclasse 23 che raccoglie l'attività operativa dei reparti di volo. In esso si trovano numerosi documenti sulle attività militari nel meridione d'Italia e, dunque, della Calabria.

È noto come il contributo delle forze aeree alla seconda guerra mondiale sia stato notevole, sia per l'assetto bellico, sia per il riposizionamento delle forze armate. Il bombardamento aereo divenne la terza arma della guerra, surclassando in importanza quella terrestre e quella navale; infatti, è proprio durante l'ultima guerra mondiale che il bombardamento delle città o delle zone urbane strategiche diventò mezzo ordinario per fare la guerra; tuttavia, il suo uso sproporzionato provocò un abbassamento della soglia morale, essendo considerato in passato grave crimine l'uccisione di popolazioni inermi³; in verità, però, già altre volte vi erano stati attacchi alle popolazioni. Il sistema fu perseguito a due livelli: bombardamento di precisione e bombardamento a tappeto; quest'ultimo significava normalmente colpire i centri abitati, i quali erano quasi sempre anche centri di comando e di controllo, nonché centri economici e di comunicazione⁴.

In realtà, già subito dopo la I guerra mondiale, in Italia, il generale Giulio Douhet pubblicò un pamphlet⁵ in cui si sosteneva che l'avanzata delle truppe poteva essere facilitata dalla confusione che il panico avrebbe prodotto colpendo la popolazione civile nel territorio nemico; inoltre, il

¹ Public Record Office da ora in poi PRO.

² Alberto Santoni, *Il Public Record Office inglese*, in AA.VV., *Le fonti per la Storia militare italiana in età moderna e contemporanea*, Atti del III seminario, Roma 16-17 dicembre 1988, Ministero dei Beni Culturali, Roma 1993, pp. 201-209.

³ Gabriella Gribaudo, *Guerra totale*, Bollati Boringhieri, Torino 2005, pp. 59-65.

⁴ F. J. Bradley, *No strategic Targets Left*, Turner Pub. Co., Paducah 1999, p. 5.

⁵ Giulio Douhet, *The Command of The Air*, a cura di D. Ferrari, Air Force History and Museums Program, Washington 1998.

bombardamento degli impianti industriali e delle linee di comunicazioni avrebbe provocato uno shock psicologico nelle forze armate. Si delineava, così, la categoria di *area precision bombing*⁶, cioè il bombardamento non di uno specifico obiettivo ma di un'area in cui s'individuavano particolari concentrazioni d'impianti; a essa si aggiunse, poi, l'*area bombing*, cioè un bombardamento a tappeto di determinate zone ritenute d'interesse strategico come le città, le quali erano considerate *attractive targets* non tanto per la distruzione in sé, ma per la disorganizzazione sociale ed economica che provocava. In un memorandum, inviate a diverse basi militari, lo Stato Maggiore dell'aeronautica precisava la distinzione tra *precise target* (ad esempio una stazione ferroviaria) e *target group* (ad esempio, un'area dove erano concentrati diversi obiettivi di uguale importanza in cui non era necessario un bombardamento di precisione per raggiungere il risultato).

Nel novembre del 1942, inglesi, insieme agli americani, decisero una massiccia campagna di bombardamenti determinando nuove prospettive alla guerra. Si prefigurava, così, dal 1942⁷ l'*area bombing* inglese.

Gli alleati, ma anche la Luthwaffe, parteciparono pienamente alla gestione di una tale guerra totalizzante, sebbene molti storici americani evidenziano una differenza tra le pratiche della *Royal Air Force* (RAF) e la *United State Army Air Forces* (AAF), soprattutto nel territorio europeo⁸; se in Oriente, infatti, gli americani applicarono in pieno le teorie del *terror bombing*, detto anche *carpet bombing* e *dehousing*, ovvero bombardamenti sulle città come distruzione materiale e non uccisione di civili, in Europa, gli stessi sostenevano che i bombardamenti di precisione, durante il giorno, fossero più efficaci, oltre che più accettati dall'opinione pubblica del proprio paese⁹; essi si opponevano, invece, al bombardamento notturno britannico non per motivi morali ma semplicemente lo consideravano meno efficace. Nella pratica, però, i due sistemi, britannico di notte e americano di giorno, furono utilizzati simultaneamente e, in sostanza, per le popolazioni civili non vi era alcuna differenza; i sistemi di puntamento americani non potevano nulla quando c'erano le nuvole;

⁶ Furono gli americani e, in particolar modo, il colonnello Edgar S. Gorrell a sostenere la teoria del bombardamento di un'area. I tre obiettivi più importanti per i bombardamenti erano le industrie, le ferrovie e le truppe sul campo; le linee di comunicazione dovevano essere colpite precedente e durante le operazioni principali. Conrad C. Crane, *Bombs, cities and civilians*, University of Kansas 1993, p. 15.

⁷ G. Gribaudi, *Guerra totale* cit., p. 67.

⁸ C. C. Crane, *Bombs, cities and civilians* cit., p. 13. Cfr. A.C. Grayling, *Among the Dead Cities: The History And Moral Legacy of the WWII Bombing of Civilians in Germany And Japan*, Walker & Company, New York 2006.

⁹ Ronald Schaffer, *Wings of Judgment: American Bombing in World War II*, Oxford University Press, Oxford 1985, p. 37; David Mets, *Master of Airpower: Carl A. Spaatz*, Presidio Press, Novato CA 1998, p. 159.

inoltre, l'altezza e l'intensità dei loro bombardamenti non dimostrarono una maggiore precisione maggiore rispetto a quella dei bombardieri britannici nelle missioni notturne¹⁰.

Nel corso della guerra gli obiettivi dei bombardamenti si spostarono dai grandi centri cittadini, attaccati molto meno, alle città minori e ai dintorni, sebbene continuassero, invece, gli attacchi alle linee di comunicazione¹¹. La direttiva del 14 febbraio 1942 degli inglesi imponeva che il *Bomber Command* avrebbe dovuto colpire le zone industriali e abbattere il morale della popolazione civile, soprattutto tra i lavoratori delle fabbriche¹²; ciò riconobbe implicitamente la difficoltà di colpire obiettivi specifici, oltre a mostrare indifferenza verso le vite umane¹³.

Sin dall'inizio l'offensiva strategica sulla Germania assorbì circa metà dell'intero sforzo aereo dei bombardieri, l'Italia, invece, almeno ufficialmente, tranne alcune eccezioni non fu definita come *area bombing*. Tuttavia, il morale della popolazione civile italiana fu oggetto di continua discussione tra i vertici politici e militari e, spesso, divenne obiettivo collaterale dei bombardamenti. In un documento del *War Cabinet*¹⁴ si evidenziava come la classe politica italiana fosse invisa alla popolazione e, per accelerare la caduta del governo, era individuata nei bombardamenti l'arma che avrebbe inflitto alla guerra una forte accelerazione; si trattava non di bombardamenti selettivi e chirurgici, ma di bombardamenti indiscriminati che avevano lo scopo di provocare morti e feriti¹⁵. In realtà già in precedenza la politica britannica verso l'Italia si focalizzò sulle sue debolezze, come ebbe modo di scrivere Anthony Eden, segretario di Stato per la Guerra, a Churchill nell'agosto 1940¹⁶. Ciò perché l'Italia non era considerata una nazione incline alla guerra e, dunque, si poteva supporre che attacchi minori potessero ottenere un effetto morale maggiore¹⁷.

¹⁰ Richard Overy, *The Air War, 1939-1945*, Potomac Books, Washington D.C. 2005, pp. 109-113.

¹¹ Marco Giovannini, Giulio Massobrio, *Bombardate l'Italia. Storia della guerra di distruzione aerea, 1940-45*, Rizzoli, Milano 2007, pp. 494-495.

¹² Arthur Harris, *Despatch on War Operations, 23rd February, 1942 to 8th May, 1945*, Frank Cass, London 1995, p. 192.

¹³ Cfr. Arthur Harris, *Bomber Offensive*, Greenhill books, London 1990, p. 77.

¹⁴ Il documento riporta le opinioni dei politici inglesi. In PRO, Foreign Office 371/33228. War Cabinet, Position Italy, *Memorandum del Segretario di stato agli Affari Esteri Anthony Eden, 20 novembre 1942*. G. Gribaudo, *Guerra totale cit.*, p. 79.

¹⁵ G. Gribaudo, *Guerra totale cit.*, p. 79.

¹⁶ Claudia Baldoli, *I bombardamenti sull'Italia nella Seconda Guerra Mondiale. Strategia anglo-americana e propaganda rivolta alla popolazione civile*, in *DEP Rivista telematica di studi sulla memoria femminile*, n. 13-14/2010.

¹⁷ The National Archives (da ora TNA), CAB 65/10/31, Conclusioni di una riunione al ministero della guerra, 30 dicembre 1940; G. Gribaudo *cit.*, p. 48; TNA, FO 371/29918, Mr. Wszelaki al ministero degli esteri, *Royal Air Force bombing of Genoa*, 13 marzo 1941, rapporto scritto il 12 febbraio 1941.

I bombardamenti avrebbero persuaso gli italiani a ritirare il loro sostegno al regime, e questo a sua volta avrebbe portato all'eliminazione dell'Italia dalla guerra. Per convincere gli italiani, le bombe erano spesso precedute o seguite da lanci di volantini; in alcune occasioni, però, per esacerbare l'animo delle popolazioni civili, stremate già dalla penuria di beni primari, fu lanciato anche materiale incendiario (1940 - 1941). In provincia di Cosenza, furono molte le circolari che il prefetto De Sanctis¹⁸ inviò alle diverse istituzioni, spiegando come un nuovo materiale incendiario - aggressivo inglese avrebbe potuto provocare gravi danni:

Invio, qui in calce, particolareggiate notizie di un nuovo preparato incendiario - aggressivo usato dagli Inglesi, con preghiera di farne oggetto di apposite e particolari istruzioni a tutti coloro che sono comunque interessati al servizio estinzione incendi.(..) Novo aggressivo costituito da lastrine incendiarie a base di celluloido e fosforo.

Negli ultimi tempi gli apparecchi inglesi hanno lanciato in varie località del territorio del Reich delle lastrine incendiarie. Queste consistono in una piccola lastra di celluloido con foratura rotonda al centro. Sopra tale apertura è applicata con dei gancetti di filo di ferro della garza nella quale è sistemata una piccola pillola di fosforo da 0,5 - 1 grammo. Si ritiene che la garza sia imbevuta di un liquido che evapora più rapidamente dell'acqua. Dopo l'evaporazione del liquido il fosforo si incendia da se venendo con l'aria e fa prendere fuoco anche alla lastrina di celluloido la quale brucia con fiamma tranquilla in uno - due minuti. Oltre queste lastrine in celluloido sono stati però trovati dei sacchetti di lino riempiti di fosforo e che in linea di massima hanno lo stesso effetto. Durante la combustione del fosforo si sviluppa un fumo bluastro da lontano, che ha effetto velenoso, ragione per cui queste lastrine debbono essere considerate anche come aggressivi chimici.

Nelle operazioni di raccolta di lastrine incendiarie e nell'estinzione del focolaio d'incendio si deve quindi applicare la maschera antigas. Durante la raccolta si dovrà tenere conto del fatto che dette lastrine possono incendiarsi di nuovo una seconda volta venendo a contatto con l'aria, è quindi necessario non toccarle con le mani e non metterle in tasca, dato che le bruciature provocate da dette piastrine non molto dolorose.

Per la distruzione completa delle piastrine raccolte è consigliabile ammucciarle in una fossa e ivi bruciare completamente. Occorre fare attenzione al fumo velenoso che si sviluppa. È necessario tenere presente che le piastrine con tempo umido possono incendiarsi ancora dopo alcuni giorni allorché sia subentrata la siccità. Per la sorveglianza di estese zone nelle quali siano state lanciate tali piastrine, si è riscontrato utile impiego di aeroplani dato che il fumo da esse sviluppato è visibile da lontano. Gli obiettivi più vulnerabili sono: le case con tetti da assicelle, costruzioni in legno, fienili, boschi, campi di grano e simili.

Grazie al ben organizzato servizio di sorveglianza ed estinzione incendi non sono stati causati fino ad oggi da questo nuovo aggressivo inglese, danni di un certo valore.

¹⁸ *Bollettino Ecclesiastico trimestrale della Diocesi di Lungo*, Luglio - Agosto - Settembre 1940, n. 63, Prem. Stab. Tipogr. Eduardo Patitucci, Castrovillari 1940 a. XVIII.

Inizialmente, erano state le zone industriali e le postazioni militari a essere gli obiettivi della RAF¹⁹; l'intensificazione dei bombardamenti iniziò alla fine di ottobre del 1942, in coincidenza con l'offensiva di Montgomery contro l'Asse a *El Alamein*. Tra il 22 ottobre e il 12 dicembre, gli attacchi su città del nord dell'Italia dimostrarono come l'antiaerea italiana era così debole che le uniche difficoltà erano rappresentate dalla barriera delle Alpi e dalla distanza; in seguito ai bombardamenti, l'effetto sul morale italiano fu enorme e completamente sproporzionato²⁰.

Anche per quanto riguarda il Mediterraneo, la strategia britannica s'incentrò sull'eliminazione dell'Italia dalla guerra²¹.

Gli americani avevano ispirato fattivamente la strategia dei bombardamenti nell'Italia meridionale. Quindi almeno inizialmente non venne adottata la tattica dell'*area bombing* ma quella degli obiettivi strategici. La RAF si occupò di colpire le vie di comunicazioni e gli impianti industriali. In realtà, le incursioni aeree furono moltissime e di grosse intensità, eseguite ad alta quota. Dunque, gli effetti furono gli stessi dell'*area bombing*; tutto il meridione, in precedenza, fu analizzato meticolosamente: le aree furono fotografate, i bersagli individuati e trasferiti su piante. Dai documenti emergono, così, fotografie, mappe e obiettivi che punteggiano l'intera penisola. Si precisarono con analisi minuziose gli impianti industriali e le linee di comunicazione con i nodi strategici da colpire²².

Dal dicembre 1942, i bombardamenti sul sud dell'Italia furono opera principalmente della *United States of America Air Force* (USAAF) e si fecero più violenti in preparazione dello sbarco in Sicilia, mentre nel 1943 ai bombardamenti tattici seguirono le operazioni militari dal sud al centro Italia, puntando a distruggere le principali linee di comunicazione e le zone in prossimità del fronte. Per la Calabria, gli obiettivi erano più facili per la mancanza di ostacoli naturali e per la conformazione geografica che facilitava l'attacco oltre gli strumenti di navigazione²³.

La documentazione AIR/23 6600 raggruppa immagini, cartine e

¹⁹ TNA, AIR 10/1657, *Operational Numbers Bomb Targets (Italy)*. Anche se la Germania rimaneva l'obiettivo principale, nell'ottobre 1940 il Ministero dell'Aeronautica ordinò al *Bomber Command* di continuare l'offensiva sull'Italia. In una direttiva indirizzata il mese seguente alle forze aeree a Malta e nel Medio Oriente, il ministero aggiunse che obiettivi alternativi devono essere i centri della popolazione italiana. TNA, AIR 2/7397, *Ministero dell'aeronautica a RAF Malta e Medio Oriente*, 11 novembre 1940.

²⁰ A. Harris, *Bomber Offensive* cit., pp. 140-141.

²¹ Alan Brooke, *War Diaries 1939-1945*, a cura di A. Danchev-D. Tudman, Weidenfeld and Nicolson, London 2001, p. 348. TNA, CAB 66/32/28, Ministero della guerra, *The Bombing of Italy. Memorandum by the Secretary of State for Air*, 17 dicembre 1942.

²² G. Gribaudo, *Guerra totale* cit., p. 81-83.

²³ Marco Patricelli, *L'Italia sotto le bombe guerra aerea e civile 1940-1945*, Laterza, Roma-Bari 2009.

fotografie della Calabria, ad eccezione di Reggio Calabria e l'estremo sud della regione, predisponente l'eventuale bombardamento. La data è del 12 agosto 1943. Il *planning* delle operazioni aeree era sottoposto a continui aggiornamenti in quanto le truppe nemiche in quei mesi si riposizionavano continuamente, ma l'informativa della RAF dava numerosi riscontri sui bombardamenti, i quali sarebbero dovuti avvenire in supporto alle operazioni militari. La fase informativa sulla situazione topografica e logistica della Calabria, dunque, risultò essere funzionale ai ripetuti attacchi nei territori calabresi.

L'informativa, molto particolareggiata, analizza i diversi centri urbani calabresi, le strade e le linee ferroviarie che dovevano essere funzionali alla strategia bellica degli alleati. Secondo le informazioni del rapporto i tedeschi non avrebbero lasciato riserve mobili sul territorio, solo a Cosenza ci sarebbe stata una piccola riserva; il resto si sarebbe situato a nord (latitudine 40°), anche perché geograficamente c'erano solo due aree adatte a interrompere le comunicazioni del nemico: l'area A tra Villapiana e Scalea e l'area B tra il golfo di Squillace e Sant'Eufemia. Gli obiettivi andavano, quindi, selezionati nei due settori indicati, in modo da isolare le forze nemiche e furono individuati in primari (illustrati da carte geografiche, fotografie) e secondari (visualizzati su mappe, la cui importanza strategica era sussidiaria alle primarie).

Nelle carte del Ministero per l'Aviazione inglese, la Calabria è divisa in due zone A e B; in esse sono indicati gli obiettivi da perseguire: colpire le vie di comunicazioni dei centri sia in entrata sia in uscita così da riempire le carreggiate di detriti; i tornanti e le strade tortuose con forti pendenze; i ponti, specie laddove ci fossero state intersezioni con altre vie o con la ferrovia. Il rapporto delinea dettagliatamente, con un linguaggio sintetico e schematico, la descrizione topografica della regione e rileva come le vie di comunicazioni fossero localizzate in territori montuosi e solo in pochi tratti di buona qualità.

Sono, così, mappati, elencati e fotografati gli obiettivi più sensibili; in alcuni casi, è stato predisposto, per mancanza di precisi dettagli o per evidenziare meglio l'obiettivo, il disegno della struttura. Infine, per avere un quadro preciso del territorio, fu allegata anche la mappa della regione completa di tutte le infrastrutture utili alle operazioni, ben evidenziate se di buone condizioni e funzionali al trasporto logistico e delle strutture belliche.

Nei primi giorni di settembre del 1943 la situazione in Calabria era molto concitata e confusa; l'Ottava Armata era venuta in Italia dalla Sicilia²⁴; due divisioni dell'esercito, canadesi e inglesi, formavano la XIII Corpo d'Armata che mise piede in Calabria.

²⁴ Richard Doherty, *Eighth Army in Italy 1943-1945*, Pen & Sword Military, Barnsley 2007, p. 225.

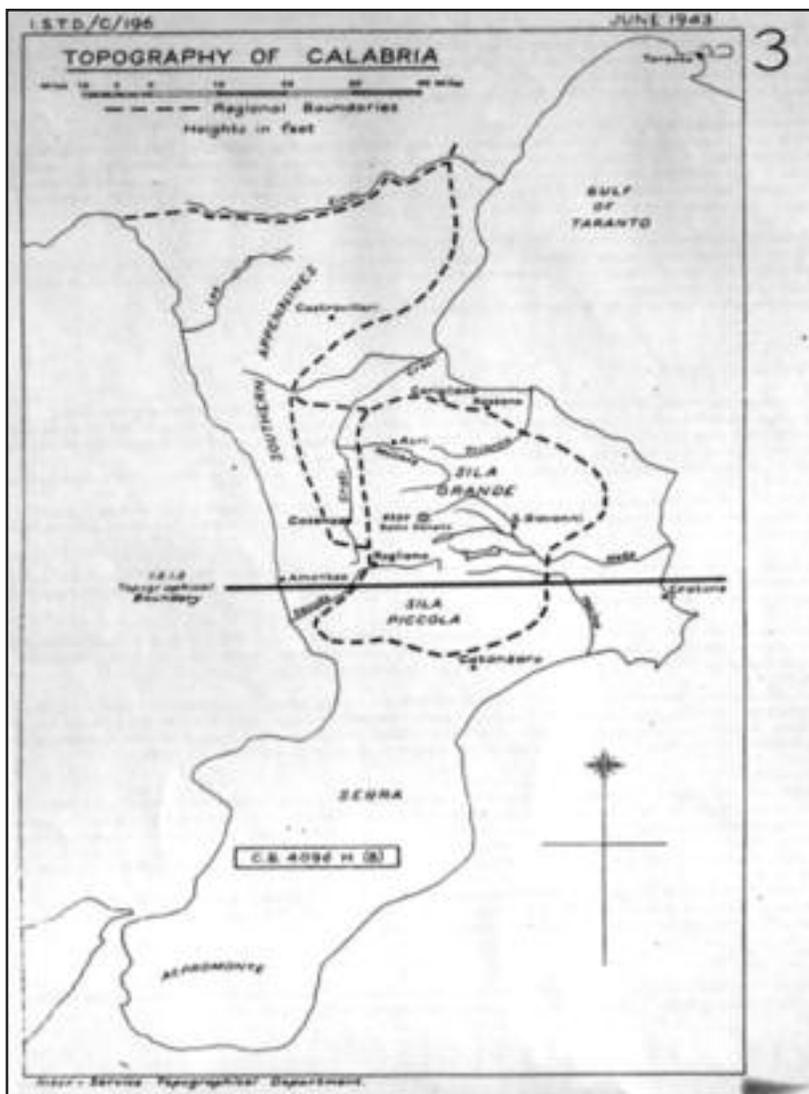


Figura 1

I tedeschi, per arginare l'avanzata dell'Ottava armata in Calabria²⁵, inviarono temporaneamente anche la Ventiseiesima corazzata (insieme alla Ventinovesima *Panzer Grenadier* che era in Calabria per fronteggiare gli inglesi), mentre a difendere il Golfo di Salerno fu schierata la Sedicesima divisione corazzata.

²⁵ Basil H. Liddell Hart, *Storia militare della Seconda guerra mondiale* (trad. di Vittorio Ghinelli, Mondadori, Milano 1997).

Tra le forze alleate, la 5 Recce (inglese), risalendo la Calabria nel 1943, ebbe l'ordine di spostarsi verso Amantea e poi verso nord²⁶. Furono inviate alcune pattuglie a Cosenza, ma le strade risultarono impraticabili. Ciò non impedì a un ufficiale (un certo tenente Cope) del 1° squadrone di trovare *un percorso libero molto tortuoso*. Nello stesso tempo, un altro ufficiale (maggiore Harris) del 2° squadrone, trovando ogni strada bloccata, scoprì la linea ferroviaria che conduceva a Cosenza, la quale non solo era intatta, ma anche con una macchina funzionante; tuttavia, sebbene fosse stata trovata la ferrovia da una mappa, fin da subito iniziarono a scarseggiare le informazioni. Per un paio di giorni le uniche mappe della zona in possesso del Reggimento erano due mappe stradali molto vecchie, che un tenente inglese (un certo Hugh Jarrett) aveva preso in prestito da un amico italiano, un generale in pensione. Vi erano problemi anche con le comunicazioni via radio a causa delle distanze e per le montagne. Il 16 settembre la 5° pattuglia Recce incontrò una pattuglia della 36ª divisione statunitense di stanza a Vallo; mentre la 5ª Divisione aveva raggiunto Sapri, un gruppo di canadesi si trovava vicino a Spezzano e molte altre pattuglie di ogni divisione s'incontrarono a Castrovillari.

Di seguito è riportato il rapporto, corredato da fotografie, del Ministero dell'Aviazione Inglese intitolato *Bombing Communications (in support of the Army Operations) 12th August 1943*.

Il rapporto, che segue, fu compilato dall'*Intelligence, A. - 5, N.A.A.F.*

La descrizione topografica evidenzia come la caratteristica delle vie di comunicazione è di natura montuosa e limita il traffico del nord e del sud verso le coste, lungo le quali, però, corrono le strade principali e la ferrovia; le vie di comunicazione trasversali si collegano alle principali.

Sui versanti della penisola calabrese, le vie di comunicazioni principali sono: 1) la strada e la linea ferroviaria Reggio Calabria - Maratea; 2) la strada e la linea ferroviaria Reggio Calabria - Amendolara.

1) Lungo tutta la regione, la linea (stradale e ferroviaria) avanza lungo la costa ed era esposta totalmente ai bombardamenti dal mare; la strada è asfaltata e di larghezza in media di 20 piedi, costeggiando strettamente la ferrovia per la maggior parte elettrificata; vi è una sola linea tra Reggio e Napoli; la strada passa in mezzo a uliveti e a agrumeti.

2) La strada, di ottimo *macadam*, ha una larghezza in media di 20 piedi e copre l'intera costa, vulnerabile dal mare; la ferrovia non è elettrificata; dunque, l'eventuale distruzione di torri d'acqua e degli impianti idrici, tra Catanzaro Marina (sette colonne d'acqua e un impianto di addolcimento) e Sibari, sarebbe molto efficace.

Sono poi presenti le linee trasversali.

La linea ferroviaria S. Eufemia Lamezia-Catanzaro Marina, a scartamento normale, che attraversa la penisola nel punto più stretto e sono

²⁶ R. Doherty, *Eighth Army in Italy 1943-1945* cit., p. 9.

circa 29 miglia e $\frac{1}{4}$ di lunghezza, non è elettrificata, ma nessuna informazione era stata ottenuta sugli impianti d'acqua.

Le strade secondarie o trasversali che possono essere di supporto alle forze nemiche: la strada Gioia Tauro-Cittanova (si trattava di una graduale salita) è coperta di uliveti, la quale, da Cittanova fino a Locri²⁷, è formata da stretti cigli montuosi, con una serie impressionanti di strettoie in curva a sud-ovest di Cittanova, tra l'altro fuori dalla roccia granitica e quindi non possono costituire obiettivi dei bombardamenti. La strada che da Cittanova scende a Polistena e a Serra S. Bruno non può essere di grande aiuto per i tedeschi in quanto la maggior parte dei ponti sono classificati come non sostenibili a un eccessivo carico.

Un buon obiettivo, vulnerabile agli attacchi aerei, è la strada da Bocca di Fiume Angitola - Serra S. Bruno - Silla - Monasterace Marina, in quanto i ponti sono strutturati per sopportare pesanti carichi.

La strada che collega Nicastro a Catanzaro Marina è formata da due strade a senso unico adatte a tutti i carichi militari e collegano la costa occidentale e orientale della regione; le condizioni della strada sono eccellenti, con una superficie in *macadam* e una larghezza media di 20 piedi, ci sono diversi ponti su fiumi e torrenti, considerati sicuri per sopportare carichi pesanti.

Tra Catanzaro e Calderaro, la strada corre attraverso un paesaggio collinare con una forte pendenza e curve; inoltre, la strada corre tra gli uliveti, con gallerie scavate in una ripida collina. A nord della strada trasversale di Catanzaro c'è una rete di strade di montagna. I punti focali sono stati scelti come obiettivi e illustrati nel rapporto dell'*Intelligence*.

Gli obiettivi d'importanza strategica sono selezionati e indicati da lettere e colori: obiettivi verdi città, ponti etc., obiettivi rossi gole, strettoie etc.. La distruzione degli obiettivi verdi dovrebbe ridurre efficacemente il movimento principale dei nemici verso sud, ma non tutti perché alcuni gruppi possono essere sfuggiti.

Per i ponti del Lao (G), presso Laino, i ponti stradali, le linee ferroviarie (H) e gli obiettivi a Sibari (E) si deve procedere alla distruzione simultanea che taglierebbe completamente la comunicazione nemica.

Tuttavia anche la sola distruzione di alcuni obiettivi potrebbe contenere i movimenti dei tedeschi per poche ore, ciò può creare la differenza nelle operazioni.

L'analisi geo-topografico precisa che devono essere colpiti: a) le entrate e le uscite delle città e dei paesi perché i detriti provocati dai bombardamenti avrebbero riempito le carreggiate; b) i tornanti su strade tortuose combinate con forti pendenze; c) i ponti, sebbene rappresentassero spesso un piccolo bersaglio e in molti casi non offrono alcun reale ostacolo alla mobilità nemica, in quanto di solito si può attraversare il greto del

²⁷ Nelle mappe precedenti Locri è chiamata con il vecchio nome di Gerace Marina.

fiume perché spesso è secco in estate; sono stati inseriti tra gli obiettivi diversi intersezioni stradali e ferroviari, con ponti o passaggi a livello, perché offrono un bersaglio più grande, con conseguente maggiore possibilità di successo nella demolizione dall'aria.

Area A

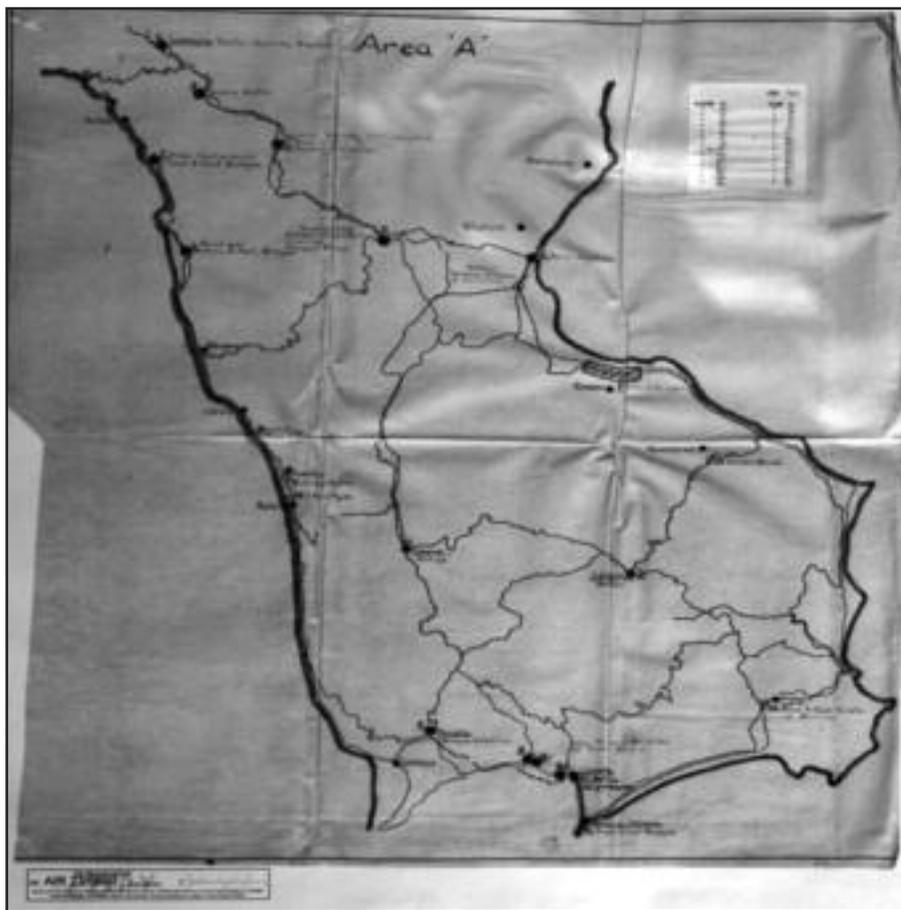


Figura 2

Sono stati selezionati 8 obiettivi di importanza strategica.

L'esame dettagliato degli obiettivi (indicati da lettere e colorati di verde).

Obiettivo B Lauria: La strada principale che attraversa la periferia della città passa attraverso una gola di case ai piedi di una ripida collina. Questo sembra essere l'unico punto adatto nella zona per bloccare la strada.

Area B

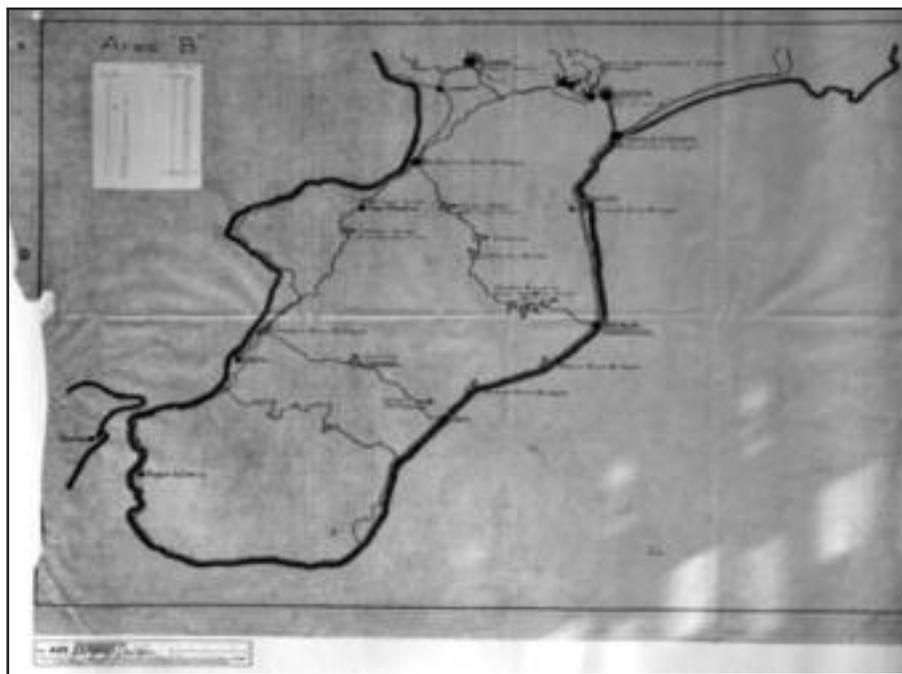
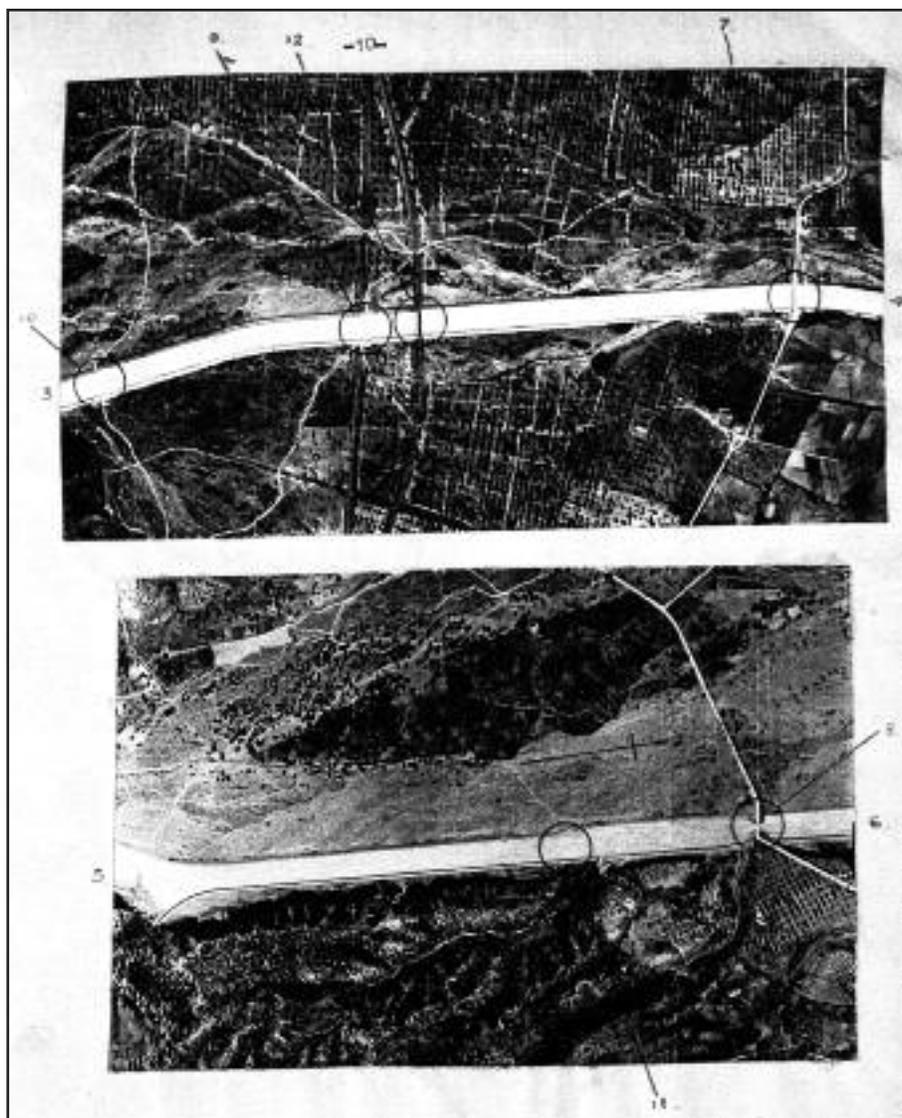


Figura 3

Obiettivo C Lagonegro: È presente una gola a nord-ovest - sud-est; la strada principale che passa per il paese attraversa una zona con grandi case, in una piccola valle e lungo il bordo di una collina ancora una volta tra case di grandi dimensioni. Bombe ben piazzate in questo punto potrebbero bloccare effettivamente la strada. È presente la ferrovia a 502.703, i binari adiacenti poggiano su un terrapieno artificiale, che potrebbero essere danneggiati facilmente.

Obiettivo D Castrovillari: Il paese è situato in una zona accidentata che è invalicabile se non per strada. Il luogo più probabile per tagliare la strada principale ed entrare in città da est è al tornante a 888.375. Questa strada ha un piccolo ponte, (i) al vertice della curva, in una gola simile a una valle. La strada corre lungo i lati della valle e può essere efficacemente bloccato da bombe, sul lato della valle i detriti potrebbero cadere su di essa. Questo è l'unico posto vicino alla città, dove non ci sono deviazioni. C'è una possibile deviazione che, per il tramite della strada su pista a 912.391 - 905.385, attraversa un ponte su un letto di un fiume stretto a 888.380, conforme a nord - ovest della strada dalla città a 867.393, appena al di là del bersaglio suggerito. L'unico posto adatto sulla strada nord - ovest è su



Figura

un attraversamento stradale e ferroviario a 866.394. Qui la strada passa per una gola, attraversata da un ponte. (2) Le deviazioni a sud vengono impedito da alte colline (3) e a nord da un terreno accidentato e una valle fluviale con ripide pareti. Non ci sono tracce visibili. La gola è una S-forma allungata tra due colline attraversate dalla ferrovia, nella sua parte centrale e più ripida, su un ponte probabilmente lungo 75 metri circa. La strada e

possibile attraverso i detti percorsi. Il letto asciutto di un fiume è qui murato sulle sponde, ma ci sono incroci.

Vi è una copertura di un fiume canalizzato a 199.125-208.174.

Questo canale è sollevato sopra il livello del terreno circostante ed è un blocco efficace per i veicoli eccetto nei punti di attraversamento.

Se i due ponti che lo attraversano a 208.174 e 203.145 fossero danneggiati tutto il traffico trasversale sarebbe fortemente ostacolata.



Figura 5

Altri valichi sono sul letto del fiume a 204163, 203159, 203143, e su un ponte ferroviario a 205.164. Questi non sono buoni per il traffico pesante.

Obiettivo G fiume Lao ponti stradali e ferroviari: ci sono un ponte della ferrovia a 56332 e un ponte stradale 564.327. Il ponte è 994 piedi (303 m) di lunghezza, composta da 7 archi, ciascuno con un arco di 134 piedi 6 pollici (41 m), i primi quattro archi (dal lato sud), attraversano il letto del fiume, gli ultimi tre sono su terra asciutta. Una struttura ampia in cemento armato, costruita nel 1930. La strada corre dritta su un terrapieno per $\frac{3}{4}$ miglia a sud del ponte. Sarebbe che l'area bersaglio migliore sarebbe da rif. 560.331-563.326, vale a dire, da e compresa all'estremità nord del ponte della ferrovia, l'entrata e l'uscita del tunnel, che è attraversato da entrambi i lati dalla strada principale a distanza di circa 600 metri da punto a punto. Ponte ferroviario a 563.326. Il ponte è di tipo trave scatolare in acciaio di 4 campate di 160 (2' e 2 di 200'), circa 725 piedi di lunghezza. C'è un doppio binario. La ferrovia corre tra Scalea, circa 3 miglia a nord e Diamante circa $7\frac{1}{2}$ di miglia a sud del fiume. La ferrovia dopo aver attraversato il ponte sul lato nord entra in un tunnel nel fianco di una collina, attraverso la quale passa per quasi $\frac{3}{4}$ miglia e continua in una direzione nord-est verso Scalea. Va notato che la strada principale attraversa la ferrovia sia all'ingresso e all'uscita del tunnel.

Obiettivo H Laino: La pista stradale e la ferrovia a binario unico attraversa un burrone ampio di 90 immediatamente adiacenti l'una all'altra, in questo punto diventa un obiettivo eccellente, il ponte stradale è a campata unica la costruzione ad arco in mattone o in pietra: la fine del ponte è solo una piattaforma. La gola è di almeno 25' in profondità con pareti scoscese. Non vi è alcun percorso alternativo qualora il ponte fosse distrutto. Immediatamente a sud del ponte c'è una stazione ferroviaria con diversi binari. A 696.635 la ferrovia attraversa un burrone, almeno 50' in profondità da un ponte ad arco con sei campate 430' di lunghezza e 12' largo. Se danneggiato, questo ponte sarebbe estremamente difficile da riparare.

Laino. Ponte ferroviario e ponte stradale

Obiettivo J. Castuocco ponti stradali e ferroviari: La ferrovia esce da un tunnel costruito in una fascia costiera di calcare 500.498 e gira su un terrapieno che attraversa uno spazio di cinque archi circa di campata in trave, il ponte è lungo 800 metri. Immediatamente sopra l'ingresso, non c'è una grande altezza di roccia e pesanti bombardamenti comporterebbero probabilmente un blocco grave. Il ponte avrebbe bisogno di un attacco molto duro che causasse danni molto gravi.

La strada per circa 25' ampia attraversa il fiume da un ponte lungo 750'. La natura esatta del ponte è incerta. Probabilmente è sostenuto da pilastri

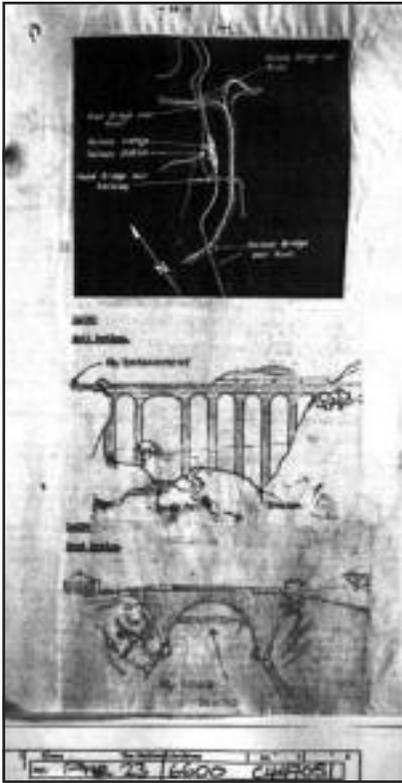


Figura 6



Figura 7

di pietra o di cemento. La distruzione con successo di questo ponte si tradurrebbe in blocco completo della strada sul lato nord, il ponte poggia su una piccola collina coperta di cespugli e massi lungo il quale sarebbe impossibile per i nemici procedere. Ci vorrebbero probabilmente due o tre giorni per preparare un campo per accedere al letto del fiume che ora è abbastanza asciutto. Non ci sarebbe tuttavia alcun ostacolo a piedi o a tiro (ma non trainate da cavalli) per il traffico.

Dettagli degli obiettivi per bombardieri leggeri, caccia-bombardieri o aerei. (Obiettivi rossi).

I punti vulnerabili elencati di seguito devono essere considerati più come aree in cui i nemici saranno vulnerabili. In generale, gli obiettivi verdi si applicano più alle strutture - città, ponti, ecc e gli obiettivi rossi a gole dove i nemici possono rappresentare l'obiettivo principale.

Obiettivo n° 18.

Strada e ferrovia sopraelevata, S. di Intavolata.

Paola: Al margine del mare, la strada si trasforma in un tornante che oltrepassa a ferrovia. La strada è supportata sul lato costa dalla parete in

muratura. Il bombardamento in successione dell'autotrasporto in questo settore potrebbe causare estesi ritardi, poiché la strada non presenta bordi ed è senza deviazioni.

Obiettivo n ° 19.

Tornanti su strada statale 7. di Fuscaldo.

Paola. Relazione dell'Ingegnere: Alla fine di una forte discesa, andando verso nord la strada attraverso il torrente Li Folini, e si arrampica con tornante. Il lato valle (i.c. il SE) è supportato da una parete in muratura. Le rocce su questa parte della costa sono segnalate per essere di granito, ma questa regione è proverbiale per le sue frane e il sostegno in muratura per questa ascesa contorta suggerisce il carattere precario e vulnerabile della struttura stradale. Il bombardamento di un convoglio a motore in qualsiasi momento nel corso di queste curve dovrebbe causare un ritardo prolungato.

Obiettivo 20 Paola. Obiettivo A. Un tratto di chilometri da qui si chiama Cento Acque (un centinaio di ruscelli). Ci sono circa 20 ponti su corsi d'acqua. Un cratere della strada a nord della città provocherebbe una *spugnosità* generale molto difficile da riparare. Obiettivo B. Bombardamento della porzione sud della città bloccherebbe l'utilizzo di due strade importanti. (la costiera e la trasversale). I numerosi corsi d'acqua rendono difficili le deviazioni. La deviazione più vicina della strada è una strada secondaria da Fuscaldo, piena di tornanti.

Obiettivo n ° 21

Cosenza. Importante città del Nord strada principale a sud nell'entroterra. C'è un bivio con una strada che corre a est della costa, la città è costruita sulle rive del fiume Crati e dei suoi affluenti. Le deviazioni intorno non sarebbero facili. I nemici in una certa quantità si dovrebbero trovare nei pressi dei tre accessi principali alla città.

Obiettivo n ° 22.

San Giovanni in Fiore. Il bombardamento di questa città in cima alla montagna, in particolare se un convoglio a motore passasse attraverso di essa, al momento, dovrebbe effettivamente arrestare il movimento a est e a ovest su questa importante strada trasversale.

Obiettivo n ° 23.

Tornanti a Mandatoriccio.

Rossano. I tornanti sono tagliati in morbide rocce sedimentarie di pietre, calce e scisti. La regione non è fra le più note per frane e quest'obiettivo è particolarmente indicato per il bombardamento, mentre i convogli a motore possono passare su essa.

Area B (tra il golfo di Squillace e Sant'Eufemia)

Sono state selezionate aree con obiettivi strategici. La distruzione simultanea degli obiettivi L (ponti di Angitola) e N. (Marina di Catanzaro)

taglierà completamente le comunicazioni ferroviarie e dislocherà gravemente le comunicazioni stradali. La distruzione di obiettivi lungo la linea di Nicastro - Catanzaro, i. e. K. P. Q. R. M. effettivamente fermerà il movimento trasversale sia su strada e sia su rotaia.

L'esame dettagliato di obiettivi

Obiettivo K Nicastro: La città è su terreno roccioso, ma le sue strade sono troppo numerose e troppo larghe per presentare una ragionevole possibilità di tagliare le strade bombardando la stessa città. La strada n° 109 in direzione nord dalla città potrebbe essere bloccata da crateri in quasi ogni punto nei pressi della città, ci sarebbero così poche probabili deviazioni. Ci sono due punti particolarmente buoni. A 017.454 c'è un tornante piegato a S che copre circa 300 metri da 35 metri su un crinale. La strada si avvicina su entrambi i lati di questo, lungo di fronte ripide scogliere. 2. Colpi di bombe in questo settore dovrebbero effettivamente bloccare la strada e la riparazione sarebbe difficile perché non c'è spazio per lavorare dentro (foto 4222). Un secondo posto probabile è vicino a 014.454. Questo consiste in una stretta gola attraverso ripide scogliere sormontate da costruzione. La strada sarebbe probabilmente bloccata dai colpi in uno spazio di 15 x 100 metri.

Itinerario n° 18 in direzione ovest dalla città non può che essere efficacemente bloccato distruggendo il ponte di 976.433. Il ponte è di ca. 20 x 175 piedi complessivi.

Obiettivo K Nicastro: Itinerario n° 18 che porta da Nicastro Sud potrebbe essere più facilmente bloccata dai bombardamenti sulla strada e sull'incrocio ferroviario 017.433. Qui la strada corre parallela alla ferrovia per 700 metri a circa 30 metri di distanza. Da Sud la ferrovia corre sopra il livello della strada, sia sul lato di un ripido. Ha attraversato la strada su un breve ponte. Questo è il miglior punto per i bombardamenti, anche se la zona presenta numerose possibilità di interrompere la comunicazione sia stradale e sia ferroviaria. Qui non ci sono possibili deviazioni.

Obiettivo L Ponte sul fiume Angitola: 1. Il ponte stradale non sembra essere un bersaglio idoneo, poiché la distruzione interromperebbe la comunicazione solo per un periodo di tempo molto breve. 2. I motivi sono i seguenti:

- (I) Il fiume è secco, ma i dintorni sono paludose, fino a giugno.
- (II) Le rive del fiume non sono ripide in prossimità del ponte.
- (III) Le strette strade che conducono dalla strada principale verso il bordo del letto piatto del fiume impedirebbero facilmente il traffico su ruote.
- (IV) La distruzione del ponte ferroviario taglierebbe completamente il traffico ferroviario lungo la costa occidentale.

Il ponte della ferrovia: Lunghezza totale: 325 piedi è costituito da due campate di trave reticolare aperta. Lavori di costruzione di trave, sostenuti da un molo in muratura singola centrale. Su entrambi i lati della pista è sollevata su un terrapieno di circa 20 m di altezza.

Deviazioni: La più vicina deviazione è un ponte sette miglia a monte. Un convoglio nemico in direzione sud sarebbe costretto, però, a fare ampie deviazioni su strade inferiori, al fine di attraversare il fiume in quel punto.

Obiettivo M Catanzaro: 1. Ripidi tornanti ad arpa in strada che scendono dalla collina di Catanzaro anche l'ingresso della galleria ferroviaria. Area descritta è di circa 340 x 170 metri. Punti di riferimento - Il fiume *svincola* a sud della città.

Obiettivo M.2. Area strettamente edificata contenente due 3 - svincoli stradali e due tornanti e gallerie d'ingresso ferroviaria. La distruzione di case può causare interruzioni notevoli del traffico stradale. L'area è di circa 340 x 530 metri.

Obiettivo N Marina di Catanzaro: 1 La ferrovia e il ponte stradale attraversano la foce del fiume Corace a 262275/242. Circa 420 piedi di lunghezza. La trave del ponte di ferro, probabilmente ampia circa 50 piedi, su colonne di pietra. La distruzione di questo ponte interromperebbe totalmente il traffico stradale e ferroviario tra Staletti, Catanzaro e Crotona non lasciando un percorso alternativo. Il fiume è in parte prosciugato, ma potrebbe facilmente essere colmato da indicazioni per il traffico stradale a ruote poiché non ci sono bande ripide. La foce del fiume immediatamente a sud - ovest di Marina di Catanzaro è un punto di riferimento eccezionale.

2 Ponte stradale tra foce del Fiume Fiumarella a 273282/242 III. Circa 185 metri di lunghezza, 15 metri di larghezza. La distruzione del ponte interromperebbe totalmente il traffico stradale tra Staletti e Crotona dalla strada principale della costa (n. 106 e tra Catanzaro e Crotona tramite strade principali 19 e 106). Un percorso alternativo di strada secondaria tra Catanzaro e Crotona e un percorso strada principale (19 e 106) tra Catanzaro e Staletti non sarebbe interrotto. Il ponte attraversa il letto del fiume parzialmente essiccato e potrebbe facilmente essere sostituito da un ponte di barche ai veicoli a motore.

3 Ponte ferroviario sulla foce del fiume Fiumarella, a 274266/242 III. circa 130 metri di lunghezza, 32 metri di larghezza. La distruzione di questo ponte distruggerebbe completamente la comunicazione ferroviaria tra Catanzaro e Crotona. La comunicazione tra Catanzaro e Staletti non sarebbe interrotta.

4 Ponti e treno, strettamente adiacenti attraverso Fiume Fiumarella a 265293/242III - Linea tranviaria separati (o ferroviaria a scartamento ridotto).

Tram (o ferrovia a scartamento ridotto) ponte: circa. 155 metri di lunghezza, 15 - 20 metri di larghezza. Ponte con trave di ferro. Ponte ferroviario: circa 180 metri di lunghezza, 15 - 20 metri di larghezza. La distruzione di questi ponti interromperebbe la comunicazione ferroviaria solo tra Catanzaro e Marina di Catanzaro.

N. 5 Un ponte stradale attraverso il fiume Fiumarella a 264296/242 IV. Circa 100 metri di lunghezza, 15 - 20 metri di larghezza. La distruzione del ponte interromperebbe il traffico strada principale tra Catanzaro e Marina di Catanzaro. La comunicazione potrebbe essere sostituita da un ponte di barche.

Difese - Marina di Catanzaro

266279/242 IV. 2 *Gun Light* A. A. batteria.

271287/242 IV. 2 *Gun Light* A. A. batteria.

272292/242 IV. Possibile due cannoni leggeri A. A. batteria.

259288/242 IV. Possibile due cannoni leggeri A. A. batteria.

Obiettivi P, Q, R. Tali obiettivi sono costituiti da tratti molto tortuosi di strada con precipizi a bruschi tornanti. Crateri della strada in queste zone sarebbero estremamente difficile da ripianare. Il nemico in tale paese sarebbe impotente, una volta immobilizzato. Due tornanti in strada, uno in cima alla ripida cresta lati, uno nella parte inferiore della profonda gola.

Obiettivo Q 6 tornanti in strada che corre lungo la parte superiore della cresta.

Obiettivo R Lato destro ponte stradale colonnato in pietra sul fiume Corace a 211375/242 IV.

Circa. 280 metri di lunghezza x 35 metri di larghezza. L'approccio stradale a questo ponte ha 4 o 5 curve taglienti su una ripida collina boscosa. A sud del ponte di 212.371 sono due tornanti molto taglienti, su una collina molto ripida.

Parte II - Obiettivi Rosso.

Obiettivo N.1 Ponti sul fiume Petrace.

(Mappa rif. Foglio 245 Palmi, 6581. Foto 12SA 24, 3079)

Un sistema complesso di una via e due ponti ferroviari. La strada passa sotto la ferrovia per due volte sul lato sud e una volta sul lato nord del fiume. I ponti ferroviari sono a 140 piedi di distanza. Il ponte stradale è 390 metri dal ponte della ferrovia più vicina.

Ponti ferroviari. Valutazione di livello. Lunghezza totale, 812 m in sette campate. Traforato con trave di tipo reticolare, sostenuto da colonne in cemento o in muratura poggianti su pilastri. Scartamento ridotto. Piedi 808 supportata da 4 aperti da una griglia di colonne.

Ponte stradale. Lunghezza totale, 160 piedi, anche se la trave è solo 132 piedi di lunghezza. Larghezza della strada (in media) 30 piedi

Obiettivo n ° 2. Larghezza della strada 30-35 piedi Una caduta quasi verticale in una gola del fiume profondamente erosa sul lato occidentale. Sul lato orientale, una parete di roccia ripida fino a 779.054.

Obiettivo n ° 3. Tornanti nord-ovest di Vibo Valentia. (Mappa ref, Foglio 241 Nicastro, 828.114 - 826.116

Foto 4050/51 del 12 SA 26 20 Giu, 1943.). Larghezza della strada, a circa 12 m.

Obiettivo A 838.115 (500 metri N dopo aver attraversato la pista RR), ci sono due ripidi tornanti. Il terreno scende ripidamente verso la via W. Le parti orientali sono per la maggior parte delle pareti ripide. Deviazione. Al secondo tornante una strada sterrata taglia la via a E, ma di qualità così scadente e a una salita così ripida da essere vietato al trasporto militare senza un grande lavoro.

Obiettivo B cavalcavia. A 827.111 la ferrovia in una profonda gola passa sotto la strada e attraversa la gola con un ponte a campata unica. La lunghezza complessiva di questo ponte è di circa 119 m non sembrano possibili deviazioni in questo settore.

Obiettivo N. 13 Strada vicino e in Gerace: La strada principale da sud - est passa attraverso il borgo di Gerace. La larghezza della strada fuori dal centro abitato è 22-24 piedi è vulnerabile al bombardamento al numero di punti.

(1) Tra 935.666 e 941.664, vi è una parete rocciosa molto ripida che sale bruscamente dal bordo sud della strada, sul lato opposto vi è una altrettanto repentina verso il basso le terrazze coperte di macchia a quote di fondovalle. Nessuna deviazione è possibile che è raggiunta fino a 943.663.

(2) Il miglior obiettivo sembra essere a 942659 dove la strada si restringe nell'attraversare il paese. Un bombardamento della parte sud-ovest del paese certamente potrebbe ritardare la loro avanzata. Per ricongiungersi alla strada principale sarebbero tenuti a utilizzare una strada che viene indicata come quarta classe.

(3) A 942657 una ripida scogliera sovrasta il lato est della strada, con una discesa improvvisa in una profonda valle sul lato ovest. Le alte creste in questa regione sono segnalate per lo più in pietra arenaria. Questa zona quando è bagnato, è soggetta a frane e colate di terra.

Obiettivo N 14 Cittanova: La strada si restringe nell'attraversare il

paese. Un bombardamento della parte sud - ovest del paese certamente potrebbe ritardare la loro avanzata. Per ricongiungersi alla strada principale sarebbero tenuti a utilizzare una strada che (nella cartina n.d.a.) viene indicata come quarta classe.

Obiettivo n° 16: Ponti sul fiume Ancinale (Foglio 242. M. R. 217.117).

Ponti stradali e ferroviari paralleli (100 metri l'uno dall'altro). Ponte ferroviario - 4 trave arco 815 metri di lunghezza - singola traccia. Ponte stradale - 8 campate ponte in acciaio a basso stringa di 740 metri di lunghezza, larghezza di circa 22 metri. Deviazioni - strade secondarie su entrambi i lati del torrente, ma il loro uso sarebbe difficile per i veicoli militari. I fianchi ripidi della riva sinistra renderebbero qualsiasi guado di questo fiume difficilmente poco profondo, in quanto il letto del fiume era abbastanza solido per far procedere veicoli a ruote o cingolati.