

Schede

Fabio Caffarena, *Spazio aereo Piaggio. Un secolo di cultura industriale nella città del volo*, il Mulino, Bologna 2020, pp. 208.

Ricostruire la storia di un'impresa industriale, se opportunamente condotta e contestualizzata, è tutt'altro che un'operazione di limitato interesse, a uso e consumo dei soli specialisti del settore: lo studio della nascita e degli sviluppi di una fabbrica, infatti, può illuminarci non solo sul rapporto con il territorio e le sue comunità, ma fornirci anche preziose indicazioni in merito a cruciali passaggi e cesure di un dato periodo storico. Non, insomma, una mera disamina di assetti proprietari, capitali impiegati, procedure produttive, evoluzioni tecnologiche, quote di mercato, dinamiche occupazionali ma un'indagine a più ampio raggio in grado, partendo dalle vicende di una specifica realtà locale, di rapportarsi allo scenario nazionale e alle accelerazioni della Storia.

Docente al Dipartimento di scienze della formazione dell'Università di Genova, specialista della storia dell'aviazione italiana e autore del saggio *Dal fango al vento. Aviatori italiani dalle origini alla Grande Guerra*, edito da Einaudi nel 2010, Fabio Caffarena dedica una accurata monografia, comprensiva di inserto fotografico, indice dei nomi e delle imprese, alla storia dello stabilimento Piaggio di Finale Ligure, località della riviera di Ponente in provincia di Savona, ove a partire dagli inizi del Novecento si è affermato un polo di primaria importanza dell'industria aeronautica italiana. Un volume, pubblicato nella collana *Storie di imprese* diretta da Vera Zamagni, che riveste anche un particolare significato affettivo per il suo autore, figlio di un lavoratore della Piaggio.

La prima parte del volume, la più interessante e avvincente, ricostruisce il contesto storico in cui presero avvio i progetti di industrializzazione del territorio di Finalmarina, nucleo urbano divenuto parte, nel 1927, del neocostituito comune di Finale Ligure. L'inaugurazione, nel 1872, della linea ferroviaria tra Savona e Ventimiglia inferse il colpo di grazia a una vivace ma angusta economia locale basata sulla filiera del mare: le locomotive e il trasporto su rotaia decretarono la fine di un fiorente cabotaggio che, con i suoi oltre ottanta bastimenti, costituiva la fonte principale di occupazione dei finalesi. Come reagire all'inedere inarrestabile del progresso? La sfida della modernità imponeva scelte innovative, pena l'inevitabile declino della

comunità. Puntare sull'industria oppure sul turismo? Alberghi di lusso o insediamenti produttivi? Quale l'opzione preferibile, anche dal punto di vista ambientale?

Sfumati, per varie ragioni, progetti che spaziavano dalla fabbricazione di automobili a quella di caldaie o addirittura ad allevamenti per bachi da seta, alla fine andò in porto la proposta, avanzata da una cordata di imprenditori genovesi capitanati da Rinaldo Piaggio, di realizzare un impianto di officine ferroviarie da collocarsi in un'area limitrofa al tracciato ferroviario. Ciò che la ferrovia aveva tolto a Finalmarina nel 1872, avrebbe scritto nelle sue memorie il sindaco Nicolò Saccone, ora lo restituiva nel 1906.

Poste nel 1917 in liquidazione, le officine ferroviarie furono rilevate da Rinaldo Piaggio, che decise di puntare sul settore aeronautico, riuscendo a ottenere commesse per la costruzione e riparazione di aerei militari. Il Corpo aeronautico, costituitosi nel 1915, aveva potuto disporre, nel corso del conflitto, di un totale di circa 12.000 aerei, realizzati in otto fabbriche: una crescita produttiva notevole, se paragonata alla condizione di partenza, quando la componente aerea italiana constava di qualche dirigibile e di un'ottantina di aeroplani operativi, per lo più di importazione francese e di matrice artigianale. La decisione di ampliare l'area degli impianti e soprattutto quella di costruire un *hangar* per gli idrovolanti – «forma e icona architettonica della modernità» (p. 79) – a pochi metri dal mare impressero una decisiva svolta aziendale che non sarebbe più stata messa in discussione.

Costituita nel 1920, con Rinaldo Piaggio primo azionista e Attilio Odero presidente del Consiglio di amministrazione, la Società anonima Piaggio & C. avrebbe rappresentato uno dei maggiori poli dell'industria aeronautica italiana, iniziando, a partire dal 1923, a realizzare i primi aerei interamente concepiti nella fabbrica finalese. Fiore all'occhiello della Piaggio fu l'idrovolante Savoia-Marchetti S.55, resosi protagonista, verso la fine degli anni venti, di memorabili imprese nel Mediterraneo e della trasvolata atlantica in Brasile: nel 1933 la "crociera aerea del Decennale", con 25 idrovolanti alla volta di Chicago e New York, riscosse un tale successo mediatico e propagandistico da indurre lo stesso Mussolini, timoroso di venir oscurato da simili gesta, ad assumere il controllo del Ministero dell'Aeronautica e a "spedire" in Libia l'intrepido aviatore Italo Balbo insieme al suo più stretto collaboratore Stefano Cagna, finalese d'adozione.

Nel 1922 era stato inaugurato il campo di volo di Villanova d'Albenga, funzionale alle prove di collaudo dei prototipi, nel 1930 il comune di Finale aveva istituito corsi di specializzazione aeronautica, affidati alla Piaggio & C., propedeutici a possibili assunzioni nello stabilimento e all'arruola-

mento nell'aviazione, nel 1934 Rinaldo Piaggio era divenuto senatore. Un ulteriore impulso al settore, nella seconda metà degli anni trenta, era stato fornito dall'impresa etiopica e dalla partecipazione fascista alla guerra civile in Spagna: eloquente, in proposito, il dato occupazionale della Piaggio, quintuplicatosi nel giro di pochi anni e giunto ad annoverare, nel 1938, oltre 4.600 lavoratori. Tutto sembrava andare a gonfie vele ma, come si suol dire, non è tutt'oro quel che luccica. Al pari di altre imprese aeronautiche italiane, Piaggio scontava l'incapacità di una produzione su larga scala che fosse in grado di superare la logica dei prototipi e dei pochi esemplari: il contesto produttivo eccessivamente frammentato, la dipendenza dalle licenze straniere e dalle commesse pubbliche avrebbero pesato sui destini futuri non solo dell'azienda ma anche dell'intero paese, rivelatosi incapace, neppure durante la Seconda guerra mondiale, a razionalizzare questo settore strategico. Decine, infatti, furono i prototipi, realizzati da una quindicina di aziende, che nell'arco temporale 1933-1942 vennero proposti al Ministero dell'aeronautica, senza che si giungesse all'individuazione di pochi e specifici modelli su cui concentrare la produzione: una dispersione che avrebbe inevitabilmente comportato notevoli problemi di gestione e manutenzione, basti pensare alle differenti tipologie dei pezzi di ricambio.

La seconda guerra mondiale significò, per gli impianti della Piaggio e quindi per Finale Ligure, pericolo di bombardamenti, che si verificarono in una trentina di casi, e la necessità, nell'aprile 1944, di una delocalizzazione delle attrezzature e della produzione nelle più defilate località piemontesi di Alba, Ceva e Trinità. L'adesione allo sciopero del 1° marzo 1944 causò il prelievo di sette lavoratori della Piaggio che, insieme ad altri lavoratori di Savona e di Vado Ligure – le fonti tedesche parlano di 161 prigionieri, ma la cifra potrebbe essere superiore –, furono deportati in Germania e inviati al lavoro coatto o rinchiusi nei lager: cinque di essi, i cui nomi sono incisi su una lapide posta all'interno dello stabilimento finalese, non fecero ritorno, morendo nel micidiale campo di Mauthausen.

Il dopoguerra avrebbe visto la diversificazione in due distinti poli dell'attività industriale: se a Finale Ligure, sotto il controllo di Armando Piaggio, le maestranze continuarono a occuparsi di aeronautica e materiale ferroviario, nello stabilimento di Pontedera, sotto l'egida del fratello Enrico, avrebbe preso il via la produzione della Vespa, lo scooter progettato dall'ingegnere Corradino d'Ascanio destinato a un immenso successo, e del motocarro Ape. Rami d'impresa di un'unica azienda ma operanti in diversi contesti di mercato. I decenni a seguire risultarono irti di difficoltà per l'impresa finalese, a più riprese costretta a ricorrere alla cassa integrazione e a licenziamenti per mancanza di adeguate commesse e indotta in certi

frangenti, per scongiurare l'esplosione delle tensioni sociali, a diretti interventi economici a sostegno dei lavoratori maggiormente in difficoltà.

Il momento di crisi più acuta si registrò nel 1994, anno in cui si verificò l'occupazione dello stabilimento a opera dei lavoratori, timorosi di una possibile dismissione dell'impianto, e il successivo avvio dell'amministrazione controllata. Il passaggio di proprietà nel 1998 a una nuova cordata, di cui faceva parte il governo turco, e ulteriori mutamenti sia nella denominazione societaria sia nell'assetto azionario non impedirono, nel 2018, il ritorno in amministrazione straordinaria. Nel frattempo la proprietà aveva deciso il trasferimento della nuova sede aziendale a Villanova d'Albenga e il consequenziale abbattimento degli edifici e impianti dello stabilimento finalese in vista di un riutilizzo – ennesima speculazione edilizia? – di spazi quanto mai ambiti. L'unica eccezione concerne l'*hangar*, sottoposto a vincolo paesaggistico ma non a tutela monumentale.

Se è vero, come afferma Maurice Halbwachs, citato dall'autore nell'introduzione, che se «le pietre si lasciano trasportare, non è altrettanto facile modificare i rapporti che si sono stabiliti fra le pietre e gli uomini», è innegabile che lo stabilimento Piaggio abbia rappresentato un forte fattore d'identità per gli abitanti di Finale Ligure che in più occasioni, come i funerali per tragici incidenti occorsi ai collaudatori o certi *exploit* aziendali, salutati dalle campane di tutto il paese, si sono stretti attorno a questa azienda. Piaggio, quindi, non solo come attività produttiva e fonte di salari e occupazione ma realtà sociale in grado di modellare il territorio e ancor più di incidere a fondo sulla cultura e il “sentire” di un'intera comunità, la cui esistenza, nel bene e nel male, ha ruotato per diverse generazioni attorno alle mura di questa fabbrica.

Paolo Battifora

Paolo Bagnoli, *L'Italia civile dei Rosselli*, Biblion edizioni, Milano 2019, pp. 154.

L'ottantesimo anniversario – nel 2017 – dell'assassinio dei fratelli Carlo e Nello Rosselli, uccisi per mano fascista in Francia, a Bagnoles-de-l'Orne, il 9 giugno 1937, è stato, come spesso accade, occasione per un ritorno di attenzione attorno alla drammatica vicenda da parte della storiografia così come della pubblicistica. Il volume si inserisce in questo quadro raccogliendo, assieme ad alcuni inediti, gli interventi pubblicati dall'Autore tra il 2016 e il 2018 proprio nel contesto dell'anniversario rosselliano. In totale otto contributi, che rappresentano altrettanti sguardi gettati sulle vicende di due personaggi – ma forse, come chiarisce Paolo Bagnoli nella premessa, è più giusto dire di un'intera famiglia – le cui esistenze dipanano «un lungo filo rosso che dal Risorgimento porta all'antifascismo, alla Resistenza, alla conquista della democrazia repubblicana» (p. 7).

Se è vero che compito degli anniversari deve essere soprattutto quello di ricordare e di non consegnare all'oblio, lasciando vivere ciò che vivo non è più – scrive Nello alla madre ricordando il fratello Aldo morto per la patria nel 1916: «l'anniversario, per quanto ricordo materiale, fa ripensare e ricordare di più tante cose» – l'intento con cui l'Autore ha steso i contributi qui raccolti è stato anche e piuttosto quello di ribadire, attraverso la lente di lettura di questa vicenda, la «specificità della nostra storia nazionale», da cui trarre la spinta a non abbandonare l'anelito verso la realizzazione di quell'Italia civile che, a tratti, sembra ancora meta lontana. L'idea dell'attualità, e anche della non completa risoluzione della «vicenda Rosselli», fa da filo conduttore al volume. Attualità che l'Autore richiama non solo in merito alla questione della mancata completa realizzazione del progetto civile dei fratelli Rosselli, ma anche, per esempio, in merito alla questione tutta interna di un socialismo italiano che «non è più presente sulla scena nazionale da oltre un ventennio» (p. 27).

Alcuni grandi temi sembrano emergere dagli otto interventi, facendo da filo rosso che unisce e conferisce coerenza interna e agilità di lettura al volume.

Il primo, come detto, è la necessità di rimarcare la peculiarità e l'unicità della figura dei Rosselli all'interno della vicenda della storia nazionale. Partendo da un presupposto: superare lo schema «che colloca Carlo e Nello in due disegni di ruolo diversi: politico il primo, storico il secondo» (p. 47). Come ci ricorda Bagnoli i due, pur da posizioni diverse, «vivono una medesima intenzione culturale e politica che disegna un versante di valore politico della storia nazionale» (p. 47). Solo così, seguendo quell'in-

vito che fu già di Piero Calamandrei, si può comprendere fino in fondo l'unicità di una vicenda che trova la sua sintesi nell'idea di un'Italia «della giustizia e della libertà, della civiltà del lavoro, dei diritti sociali, della liberazione dallo sfruttamento e dal bisogno» (p. 77). Quello che fa dei Rosselli, e in particolare di Carlo, una vittima emblematica del regime è il suo rappresentare, nel momento in cui viene ucciso, qualcosa di più di un oppositore del regime: con il suo progetto di Giustizia e Libertà e di un "socialismo liberale" fondato sui pilastri libertà-democrazia-justizia Rosselli rappresentava il futuro, la vera alternativa a un regime al culmine del consenso eppure fragile e vulnerabile, come l'uccisione dei fratelli Rosselli stava lì a dimostrare. A differenza di tutti coloro che intendevano combattere il fascismo richiamandosi al prefascismo, il messaggio di Rosselli lasciava intravedere un'Italia nuova, sconosciuta, «laica moderna ed europea» (p. 14), che non si fermava alla sconfitta del fascismo ma andava oltre, chiamando a raccolta tutte le forze democratiche. Un progetto di cui il "rossellismo", ancor più del "giellismo" (e l'Autore ben sottolinea la non identificabilità dei due termini), rappresentava il progetto concreto.

L'altro filo conduttore, inscindibile dal primo, è sicuramente quello del rapporto di Carlo Rosselli con il socialismo italiano, nel passaggio da una concezione "tradizionale" del socialismo a una del tutto nuova in cui «al dogmatismo necessaristico del marxismo viene contrapposto il fondamento della libertà e della volontà dell'uomo di arrivare alla meta della giustizia sociale tramite i vettori della libertà e della democrazia» (p. 30). Che cosa ha rappresentato Rosselli, e con lui il socialismo rosselliano, nella storia del socialismo italiano? Un socialismo che «ingloba la questione sociale, ma va oltre», perseguendo un «socialismo nella libertà» (p. 53). Un socialismo che sa fare i conti con la realtà: questo – assieme all'esempio di impegno civile lasciato dai fratelli Rosselli – è a ben vedere una delle lezioni che l'Autore individua nella vicenda di un passato che non è tale nella misura in cui può segnare la strada per costruire il futuro, e di un socialismo che «se fosse presente, potrebbe benissimo rappresentare un modello ricostruttivo della democrazia italiana» (p. 76).

C'è, infine, l'aspetto più intimo della famiglia: una famiglia, tuttavia, sempre intesa come cornice di un quadro etico-politico che va oltre l'aspetto familistico fine a se stesso. «Quella dei Rosselli è una grande storia italiana; una storia patriottica ove ritroviamo, serenità e dolore, impegno e sacrificio, armonia e comprensibile complessità» (p. 74). Tutta la famiglia sta dentro un'idea di Italia. L'amor di patria come tratto comune dei tre fratelli Rosselli (accomunati dal sacrificio della vita per difenderlo), ma a ben vedere dell'intera famiglia. Un tratto che derivava dall'esperienza ri-

sorgimentale come esperienza di sacrificio per la patria in nome dei valori della libertà e dell'indipendenza. In disparte, eppure così centrale, appare in questo quadro la figura di Amelia Pincherle, madre costretta a piangere la morte di tre figli eppure salda nel rigore morale e nella serenità che le deriva dalla consapevolezza del servizio reso a quel paese che sta sopra a ogni vicenda personale e familiare. L'amor di patria, l'amore per la giustizia e per la libertà, dunque, come vincolo che unisce i figli alla madre e la madre ai figli come e ancor più del vincolo di sangue, e che proprio per questo la morte non riesce a spezzare. A gettare luce sul substrato culturale e valoriale rappresentato dalla madre l'appendice, che raccoglie il carteggio (36 lettere) tra Amelia Pincherle e Maria Bianca Viviani della Robbia: uno scambio che va dal 1914 al 1954 e che testimonia, sullo sfondo della Firenze borghese e letterata della prima metà del Novecento, «di un mondo e di una civiltà che sembrano ormai essere alle spalle dell'era presente» (p. 102).

Non manca, in questa che appare come una riflessione a tutto tondo su figure e temi che continuano a gridare la loro estrema attualità, un pensiero costante sull'occasione, a volte colta, a volte mancata, rappresentata dall'anniversario. Ecco dunque il richiamo, da parte dell'Autore, all'importanza che avrebbe avuto approfittare dell'anniversario per ripubblicare le opere dei fratelli Rosselli. Così non è stato, fatta eccezione per un saggio di Nello sulla Destra storica, uscito nel 1928 e ripubblicato, con curatela di David Bidussa, dall'editore Aragno. Ed ecco, ancor più forte, il monito a non fare della ricorrenza uno strumento per mistificazioni che poco hanno a che fare con il contributo critico alla riflessione storico-politica su questa come su altre vicende.

I vinti – come ci ricorda la citazione in apertura del volume – non sempre hanno torto. La storia dei fratelli Rosselli ci conferma che il Novecento ci ha restituito tanti vinti cui la storia ha il dovere di restituire quella ragione che il loro tempo ha loro negato. Forse è per questa attesa di giustizia che la vicenda dei fratelli Rosselli è avvertita ancora con tanta forza “dentro quella del nostro presente” (p. 7). L'uccisione di Bagnoles interrompe bruscamente i disegni dei Rosselli, ma non riesce a rompere, a ben vedere, l'ideale e il bagaglio di valori che stava dietro quei disegni, e che il loro sacrificio ha consegnato alla storia.

Eleonora Belloni

M.G. Battistoni, A.P. Moretti, *Leda. La memoria che resta*, Anpi Sezione Leda Antinori, Fano 2019, pp. 238.

La seconda edizione del libro *Leda. La memoria che resta* di Maria Grazia Battistoni e Anna Paola Moretti nasce da un senso di urgenza: collegare quei fili riscoperti nella prima ricerca con la vicenda di altre partigiane per salvare quanto di quel passato resiste nel presente, prima che si dissolva per sempre. La vicenda di Leda assume dunque qui una valenza corale: non solo è paradigma di una vicenda resistenziale, a lungo rimasta ai margini della vicenda storiografica. Ma è anche esempio incalzante della necessità di strappare all'oblio i lacerti che rimangono delle storie di molte donne, già scialbate in larga parte dal tempo.

Leda rappresenta un prototipo dell'apporto femminile alla Resistenza: ha condiviso la vita pericolosa di quelle che venivano definite staffette, terminologia sminuente per un ruolo indispensabile alla complessa macchina dell'esercito partigiano. Aveva anzi un compito ancora più delicato e difficile, in qualità di Capo servizio collegamento. Nella testimonianza di Libera Bartolini era stata lei a organizzare nella Sap le donne di Novilara. La sua breve vita passa attraverso l'azione intrepida, il sacrificio coraggioso per salvare i compagni che le costa l'arresto, la prigionia nelle famigerate carceri nazifasciste, le torture più atroci che ne avrebbero provocato la morte, dopo l'insperato ritorno a casa.

La ricomposizione della vicenda di Leda, la cui fiamma è stata tenuta viva nei decenni solo dalla memoria di altre donne, ha significato una paziente opera di cucitura delle labili tracce conservate negli archivi. Ai vuoti non più colmabili Anna Paola Moretti e Maria Grazia Battistoni hanno cercato di sopperire, appellandosi al «registro del possibile», rigorosamente segnalato in modo che possa essere distinguibile dal certo: «Sappiamo infatti che i vuoti possono essere scalfiti dalla conoscenza più generale dei contesti, dal contorno disegnato degli avvenimenti e degli ambienti geografici e umani». Ma in questa seconda edizione la vicenda di Leda e la consapevolezza della difficoltà di restituire alla sua storia una dimensione storica diventano apertura di nuove piste di ricerca per definire altri volti: quelli delle compagne di Leda, ovvero delle altre donne partigiane di Fano o della provincia pesarese.

Un'opera di restituzione che percorre quella rivalutazione del quotidiano che la storiografia ha cominciato a intraprendere nell'ultima parte del Novecento. Di questa se ne è giovata anche la Resistenza che ha recuperato la sua complessità rispetto a un approccio eminentemente bellico. E prime vittime di questa sovrapposizione tra Resistenza e lotta armata erano sta-

te proprio le donne il cui apporto era stato minimizzato, come «semplice estensione di un quotidiano ripetuto quasi come un automatismo privo di riflessione», scrivono le autrici. Anzi, prima dell'oblio avevano dovuto affrontare lo stigma di una sessuofobia atavica che talvolta aveva impedito loro di partecipare persino alle celebrazioni dopo la Liberazione, perché non fosse messa in dubbio la serietà del movimento resistenziale: il nascondimento era stato anche un mezzo per evitare le insinuazioni.

La storiografia ha ripercorso questa emarginazione. Non per un complotto degli storici uomini, come sottolinea Anna Bravo nella *Conta dei salvati*, ma per l'«adesione irriflessa agli stereotipi antifemminili che li aveva fatti ammalare di daltonismo di genere». Più della partecipazione femminile in sé a essere occultata era stata la sua valenza politica: le donne rimanevano una massa indistinta a cui si poteva tributare un ringraziamento generico come a «meritevoli fantasmi», privi di un'identità. Ancora nel 1975 la presidenza del Consiglio dei ministri in una pubblicazione preparata per l'anno internazionale della donna specificava di essersi «astenuta da citare i nomi di queste eroine perché abbiamo ritenuto doveroso rispettare il carattere che le donne italiane hanno voluto dare alla loro generosa ed eroica partecipazione. Le donne italiane della Resistenza vollero infatti partecipare alla lotta per la libertà in modo collettivo e anonimo».

Lo smarrimento della storia femminile della Resistenza ha significato la perdita momentanea di alcuni contesti generati dalla guerra. Per esempio, lo sfollamento come fase di rottura del mondo domestico e di apertura alle donne di una nuova forma di socialità e una diversa percezione di sé, primo importante spostamento di un immaginario familiare sclerotizzato che la partecipazione alla Resistenza avrebbe acuito, comportando la sostituzione dei valori tradizionali con quelli nuovi. O l'entrata in collisione della militanza femminile con la virilizzazione balorda praticata dal nazionalismo fascista, estremizzata nei confronti delle partigiane catturate nell'esercizio sistematico dello stupro.

A partire dalla raccolta di Anna Maria Bruzzone e Rachele Farina di dodici memorie di partigiane torinesi, la Resistenza femminile ha cominciato la sua lunga uscita dal cono d'ombra. Tale riscoperta, sostenuta da una nuova generazione di storiche avrebbe avuto un riflesso anche sull'immaginario delle stesse partigiane che cominciarono ad apprendere di aver fatto la Resistenza, non di aver contribuito a farla.

Il lavoro di Anna Paola Moretti e Maria Grazia Battistoni prosegue questo filone, ribadendo l'importanza di una sua applicazione ai contesti locali, la cui esplorazione è avvenuta spesso a macchia di leopardo. Opera di restituzione resa particolarmente impervia dal silenzio delle fonti. Si

tratta di una situazione strutturale, se si pensa come la riappropriazione dei nomi fosse ardua già nel 1950, ad appena cinque dalla Liberazione. Libera Bartolini, interpellata dall'Udi provinciale circa l'attività svolta dalle partigiane fanesi, nelle sue ricerche presso l'Anpi ne era riuscita a individuare 32, al prezzo di grandi difficoltà perché «nulla esiste all'Anpi di Fano».

Nelle relazioni redatte dai comandanti militari o dei componenti dei partiti politici fanesi, infatti, molti episodi legati alla quotidianità non sono annotati; tra questi le azioni delle staffette. Ancora meno tracce vi sono del contributo della popolazione contadina e degli sfollati, prevalentemente donne. Azioni spesso spontanee, in altri casi organizzate grazie al coordinamento dei Gruppi di difesa della donna, dei quali tuttavia rimangono tracce labilissime negli archivi.

Alle lacune si aggiunge la presenza di elenchi imprecisi o di difficile consultazione come i 51 tabelloni della Commissione marchigiana conservati presso la sede provinciale dell'Anpi, dove gli oltre ventimila nominativi di partigiani non sono ordinati alfabeticamente, né per località. Attraverso un incrocio di fonti le due storiche hanno ricostruito l'identità sommaria di 37 partigiane fanesi da accostare a quella di Leda Antinori. Tre sono invece le partigiane cadute nate nella provincia: Angela Lazzarini, Teresa Menghi e Santa Rabbini.

Al tempo stesso i nuovi spazi allargati della ricerca si sono volti alle vittime civili, colpite dalla quotidianità bellica di bombardamenti e rappresaglie: storie ancora più ordinarie sono state sottoposte a una medesima cancellazione dell'identità: «Per molte cadute non era stato neppure richiesto il riconoscimento di vittima di rappresaglia, riconosciuta invece agli uomini rimasti vittime negli stessi episodi, come a Ca' Mazzasette di Urbino (1/11/1943) e ad Apecchio (13/7/1944)» sottolineano le due storiche. I profili ritrovati sono dodici tra cui quelli di Rosa Piselli Tomasetti e le figlie Maria e Palma Vergari, trucidate nell'eccidio di Forlì. Anche nei casi di rappresaglia la morte violenta può tuttavia intersecare un sostegno fornito a un gruppo partigiano, punito nella maniera più atroce.

«Per far parlare l'esperienza femminile abbiamo utilizzato una posizione di ascolto, cercando un incontro con Leda e con le partigiane che ci hanno fatto arrivare la loro voce; non abbiamo avuto come obiettivo solo la ricostruzione di una biografia che pur diventa apertura sulla società», scrivono le due storiche, guardando a quella catena, che lega ogni singola vicenda biografica, ai contesti in cui si inserisce.

Marco Labbate