COMMISSIONE ITALIANA DI STORIA MILITARE

L'ITALIA IN GUERRA

IL PRIMO ANNO - 1940

Cinquant'anni dopo l'entrata dell'Italia nella 2ª Guerra Mondiale: aspetti e problemi

Roma 1991

L'ITALIA IN GUERRA

il 1° anno - 1940

CINQUANT'ANNI DOPO L'ENTRATA DELL'ITALIA NELLA 2ª GUERRA MONDIALE

Aspetti e problemi

A cura di:
R. H. RAINERO
A. BIAGINI

PRESENTAZIONE

È senz'altro possibile, a cinquant'anni di distanza, esaminare le vicende che portarono l'Italia ad entrare nella seconda guerra mondiale con quel distacco critico necessario per ricavarne una interpretazione serena ed obiettiva degli avvenimenti contingenti e dell'ambiente nel quale essi si svilupparono.

Ed è perciò con grande piacere che, nella mia qualità di Presidente della Commissione Italiana di Storia Militare, presento questo volume nel quale sono raccolti gli Atti del Convegno:«L'Italia in guerra - cinquant'anni dopo l'entrata dell'Italia nella seconda guerra mondiale: aspetti e problemi storici (1940-1990)». Convegno tenutosi a Milano nel mese di novembre del 1990.

Dato l'enorme interesse suscitato, non solo tra gli studiosi ma anche tra i numerosi studenti presenti, e tenuto conto che l'argomento è oggetto di grande attenzione anche negli altri Paesi coinvolti nel conflitto, mi auguro che questo Convegno possa ripetersi anche nei prossimi anni, così da poter esaminare via via le dolorose tappe di quei cinque lunghi anni di guerra, che tanto hanno segnato la vita del nostro Paese.

IL PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE
amm. div. RENATO SICUREZZA

COMITATO D'ONORE

On. Dott. Virginio ROGNONI	Ministro della Difesa
Generale C.A. Domenico CORCIONE	Capo di Stato Maggiore della Difesa
Generale C.A. Goffredo CANINO	Capo di Stato Maggiore dell'Esercito
Ammiraglio Squadra Filippo RUGGIERO	Capo di Stato Maggiore della Marina
Generale S.A. Stelio NARDINI	Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica
Generale S.A. Luigi STEFANI	Segretario Generale del Ministero della Difesa
Generale C.A. Antonio VIESTI	Comandante Generale dell'Arma dei Carabinieri
Generale C.A. Luigi RAMPONI	Comandante Generale della Guardia di Finanza
On. Sen. Prof. Giovanni SPADOLINI	Presidente del Senato
Prof. Renato GRISPO	Direttore Generale dei Beni Archivistici
Prof. Paolo MANTEGAZZA	Magnifico Rettore dell'Università degli Studi di Milano
Prof. Fausto POCAR	Prorettore dell'Università degli Studi di Milano
Prof. Alberto MARTINELLI	Preside della Facoltà di Scienze Politiche dell'Università di Milano

COMITATO SCIENTIFICO

Ammiraglio Divisione Renato SICUREZZA	Presidente della Commissione Italiana di Storia Militare e Capo Ufficio Storico M.M.
Col. Cav. Giancarlo GAY	Capo Ufficio Storico E.I.
Col. A.A. Giovanni DE LORENZO	Capo Ufficio Storico A.M.
Prof. Romain RAINERO	Università di Milano
Gen. Pier Luigi BERTINARIA	Università di Milano

INDICE

La mobilitazione politica

Gli obiettivi della guerra nella pianificazione operativa (1938-1940) Pag. 11
Fortunato Minniti

L'organizzazione della propaganda per la guerra » 19
Nicola Della Volpe

La mobilitazione industriale

Grande industria e guerra » 33
Lucio Ceva

Commesse belliche e approvvigionamenti di materie prime » 55
Andrea Curami

La mobilitazione militare

Il Comando Supremo e la guerra - Preparazione e ritardi » 69
Pierluigi Bertinaria

L'Aeronautica in guerra - 1° anno » 85
Giovanni De Lorenzo

La Marina Mercantile italiana e la lotta per le comunicazioni marittime nel secondo conflitto mondiale » 133
Ezio Ferrante

Gli aspetti diplomatici

La diplomazia italiana e la guerra » 141
Pietro Pastorelli

La non belligeranza e l'intervento dell'Italia » 151
Gianluca André

La Spagna nel primo anno di guerra » 163
Paola Brundu Olla

Il primo anno di guerra

La guerra in Africa nel 1940 » 177
Luigi Goglia

Politica e strategia nella Campagna di Grecia » 193
Mario M. Montanari

La guerra aerea - Stategia d'impiego: concezioni contrastanti » 215
Ferruccio Botti

Strategia marittima ed operazioni navali dell'anno 1940 Pag. 245
Alberto Santoni

La preparazione e la mobilitazione della Marina italiana nel giugno 1940 » 255
Giorgio Giorgerini

La Campagna contro la Francia, l'armistizio e la CIAF » 263
Romain H. Rainero

LA MOBILITAZIONE POLITICA

GLI OBIETTIVI DI GUERRA NELLA PIANIFICAZIONE OPERATIVA (1938-1940)

FORTUNATO MINNITI

L'ottica con la quale gli obiettivi di guerra saranno qui esaminati è quella, solo apparentemente limitata, dei piani operativi di Forza Armata, dell'Esercito in particolare. Di quegli obiettivi credo sia possibile ottenere un'immagine ridotta ma nitida e, in quanto tale, capace di evidenziare tutte le contraddizioni reali o apparenti del rapporto politica-guerra, esaminando premesse e sviluppi della strategia militare italiana degli ultimi trenta mesi di pace. Per cominciare, occorre rispondere ad una doppia domanda relativa al perché parliamo di piani e, poi, alla natura ed agli scopi di essi.

La pianificazione può essere vista come l'anello mancante fra lo studio del complesso delle iniziative nel campo dottrinale, ordinativo e dell'armamento con lo studio delle relazioni internazionali del Paese. Un anello prezioso in quanto esclusivamente nei piani risiedeva l'effettiva possibilità di impiego delle Forze Armate e con essa la loro trasformazione in *strumento* della politica (in quanto permettevano il ricorso alla guerra a fini di potenza) da *problema* della politica (posto dalla compatibilità dei costi della preparazione alla guerra con le condizioni economiche e sociali del Paese). Per meglio utilizzare questo approccio, tenuto conto che la pianificazione operativa era sviluppata per vincere la guerra e non per perderla, mi sembra più che opportuno fare ogni sforzo per rinunciare ai vantaggi derivanti dalla cognizione della sconfitta che derivò dalla applicazione di quella pianificazione.

Per rispondere alla seconda domanda è necessario fare riferimento ad alcune posizioni e ad alcuni atti relativi alla pianificazione nell'àmbito dell'Esercito, risalenti agli anni 1927-1928. In primo luogo, all'opinione del Capo di Stato Maggiore Generale, maresciallo Badoglio, convinto, *allora*, della utilità della previsione in campo strategico, malgrado la probabilità del verificarsi di situazioni impreviste. In secondo luogo ci si deve soffermare su un documento del colonnello Mario Berti, Capo dell'Ufficio Operazioni dello Stato Maggiore dell'Esercito, datato 30 maggio 1928. In questo documento si legge:

> *«[...] poiché il Governo è l'unico ente responsabile che, possedendo la visione complessiva della situazione politica interna ed esterna, dei bisogni e delle risorse nazionali, ha la possibilità di stabilire le finalità della guerra e di coordinare l'utilizzazione di tutti i mezzi di cui il Paese dispone, ivi compresi gli aiuti che possono provenire da altre Nazioni, così ad esso deve risalire non solo la decisione di fare la guerra, ma anche la preparazione dei mezzi e la condotta stessa della guerra.*

Ne consegue che le basi del disegno operativo generale debbono essere formulate dal Governo.
Gli Stati Maggiori di ciascuna Forza Armata avranno così gli elementi per ricavare il disegno operativo particolare in base al quale compileranno i documenti necessari.
Le predisposizioni stabilite dal Governo in merito all'impiego coordinato di tutti i mezzi disponibili risulteranno da un documento che chiameremo «piano di guerra» per distinguerlo dal progetto generale delle operazioni (terrestri marittime ed aeree), nel quale è previsto solamente l'impiego di ciascuna forza armata da parte del rispettivo Capo di Stato Maggiore».

Lo schema degli elementi costitutivi del piano di guerra indicati poi da Berti può essere utilizzato a riprova dell'importanza del documento finora ignoto per rileggere quello ben noto, che conteneva realmente il piano di guerra del 1940: la memoria del 31 marzo inviata da Mussolini al Re, a Ciano ed ai Capi delle Forze Armate. Dove si verificò un notevole cambiamento rispetto allo schema di Berti fu nella concezione del piano («progetto») di operazioni di Forza Armata. Intanto, perché nessun «progetto generale» fu mai compilato; ma soprattutto perché ad un certo punto trovò realizzazione una diversa impostazione della preparazione dei piani della quale si era fatto promotore il generale Alberto Pariani prima come Sottocapo e poi come Capo di Stato Maggiore.

Il 27 maggio 1935, fu edito, infatti, il primo piano definito «di radunata» (che portava il numero 9 della serie inaugurata nel dicembre del 1926) relativo ad una guerra offensiva contro una grande coalizione austro-tedesco-iugoslava. *Il piano*, che non comprendeva le disposizioni per la mobilitazione, inglobava quelle relative alla copertura, ai servizi, alle informazioni ma era la "radunata" a rappresentarne la «parte fondamentale». Ad essa, e soltanto ad essa, venivano affidate le sorti del disegno strategico. Il 9 novembre 1934 con una comunicazione di servizio per lo stesso Berti, divenuto Capo del I Reparto, Pariani aveva stabilito che i piani di operazione si sarebbero *chiamati* «piani di radunata». Da questi si sarebbe passati alle operazioni in base alla situazione. Ma siccome questa era «variabilissima» era inutile fare piani di operazione per ogni ipotesi. Sarebbe bastato *«stabilire gli obiettivi, studiare il terreno per mettere in evidenza le vie che possono farli raggiungere e concretare una serie di studi «in maniera da potere poi» adattarvi sopra le operazioni»*. Due anni dopo ebbe occasione di chiarire come il piano di guerra dovesse mettere a frutto l'apporto dei piani di radunata mentre la funzione degli studi per determinate esigenze operative fu così definita nel dicembre 1938: «Ad ogni modo — scrisse al generale Ubaldo Soddu, Sottocapo di Stato Maggiore alle Operazioni — *occorre che tutti si mettano bene in mente che i "piani" da noi elaborati non possono servire che come elemento di orientamento per costringere tutti a valutare terreno, possibilità, tempi ecc. ...ma che l'"azione reale" sarà rispondente non a preconcetti di applicazione dei piani stessi ma ai nuovi concetti di azione che scaturiranno in base alla situazione (politico militare) che avremo in caso di emergenza; situazione che farà scaturire gli "scopi" da raggiungere e le "modalità" per ottenerli in base ai mezzi che saranno disponibili»*. Queste parole segnano la distinzione fra *preparazione* e *azione* dalla quale Pariani faceva discendere quella fra necessità di avere il piano togliendogli proprio quel suo essere strategico, che stava tutto nel ragionamento sui modi di impiego delle forze, poiché da essi dipendeva l'apprezzamento di una armonica e convincente relazione

tra obiettivi, mezzi e rischi, vale a dire dei costi dell'uso della forza militare. Così il piano veniva ridotto alla elementare funzione di strumento organizzativo della raccolta e distribuzione delle forze e non della loro applicazione, e come tale, a strumento totalmente *inerte,* al pari delle armi e dei reparti *in attesa* di essere impiegati. Il piano diveniva così un «pezzo» dell'arsenale militare invece di essere un «programma» politico forte, capace di fare sentire il suo peso in quanto *momento di verifica* dello stato di preparazione e *sistema di calcolo* dei costi e dei benefici della guerra.

Un programma capace perciò di sostenere la politica in un momento così arduo, superato il quale la libertà di espressione di quest'ultima sarebbe stata fortemente vincolata, dal momento che la guerra guerreggiata finisce per sviluppare una «sua» politica, ponendosi — ha scritto Russel F. Weigley — «*not as the servant but as the maste of politics*».

Ma perché tutto questo? Perché Pariani — che pure è stato Capo Ufficio Operazioni dello Stato Maggiore dell'Esercito guidato da Badoglio per un anno e mezzo, tra il 1925 ed il 1926, — aveva finito per estremizzare una concezione giustamente flessibile delle funzioni del piano operativo? La natura del piano mutò proprio per il carattere apparentemente razionale ma in realtà *razionalizzatore* dell'operato di Pariani il quale si trovava di fronte ad uno scenario strategico che si andava facendo sempre più mobile, in cui le ipotesi di conflitto dal 1934 erano divenute multiple, portando alla ribalta anche Berlino e Addis Abeba oltre a Belgrado e Parigi cui si aggiunse infine, nell'estate del 1935, anche Londra. Egli percepiva la ineluttabilità di fronteggiare un compito oggettivamente difficile, aveva la volontà di non eluderlo e insieme la certezza di non potere (e non sapere) affrontarlo con quella disponibilità di mezzi per provvedere ai quali non riusciva ad ottenere i fondi indispensabili. Da qui l'astrattezza delle soluzioni trovate sul piano della concezione del piano operativo, tipica, mi sembra, di quella condizione per la quale, scrive Jack Snyder, si giungeva a vedere il *necessario* come *possibile,* e aggiungo io, *il possibile come già realizzato.*

Detto questo del piano operativo come strumento di impiego della forza militare attraverso il quale la strategia sviluppa tutto il suo potenziale politico, passiamo finalmente ad esaminare i momenti e le condizioni nelle quali tale potenziale fu disponibile.

Cominciamo col dire che non è possibile parlare degli obiettivi di una guerra sola. Fra 1938 e 1939 l'esito infausto della politica estera mussoliniana fu preceduto da un progetto guerresco che assunse almeno tre volti. Quello della guerra *prevedibile,* collocabile fra la fine del 1937 ed il settembre del 1939. Quello della guerra *rifiutata,* volto assunto dal momento della decisione hitleriana al maggio del 1940. Infine quello della guerra *voluta,* proprio del progetto che fallì con la fine ingloriosa della iniziativa strategica italiana tra la fine del 1940 ed i primi del 1941.

Nel primo periodo, quello della guerra *prevedibile,* si colloca il primo grande mutamento della prospettiva del ricorso alla guerra. L'alleanza militare con la Germania impose infatti un drastico rifacimento di uno dei piani ancora in vigore nel marzo del 1939 ed il sostanziale abbandono degli altri. Fino ad allora le potenze o le nazioni considerate ostili erano state le seguenti: (in ordine di ingresso nella pianificazione strategico-militare): Iugoslavia (1923), Francia (1926), Germania (1934), Gran Bretagna (1935), Grecia (1938). Fino ad allora la guerra *prevedibile* avrebbe visto l'Italia combattere *da sola* e con atteggiamento:

a) *offensivo*, come si è detto, nel PR 9 (27 maggio 1935-1938?) contro la coalizione austro-tedesco-iugoslava, mediante «un attacco di sorpresa spinto rapidamente a fondo»;
b) *offensivo* alla frontiera orientale e «*difensivo- attivo*» (?), alla frontiera occidentale nel PR 10 (9 aprile 1936 - 19 aprile 1940) contro una coalizione franco-iugoslava; l'offensiva contro la Iugoslavia venne meglio definita nel PR 10 (25 giugno 1936) secondo le seguenti modalità: attacco principale lungo la linea Lubiana-Zagabria sorretto da due azioni laterali su Karlovac e lungo la Drava;
c) *difensivo* alla frontiera occidentale e nel Mediterraneo, *offensivo* in Africa settentrionale nel PR 12 I[a] edizione (1 gennaio 1938 - marzo 1939) sia contro una coalizione franco-britannica che contro una sola delle due Potenze da colpire, data la Gran Bretagna nemica più con una «azione offensiva decisiva» *in Egitto* (la prima, vera, grande novità nello scenario strategico-militare italiano da mezzo secolo a quella parte, dovuta alla rottura del quadro di riferimento determinata da una parte dalle più strette relazioni con la Germania [Asse], dall'altra dal miglioramento di quelle con la Iugoslavia che dopo otto anni allontanava la minaccia di una guerra su due fronti terrestri);
d) *difensivo* delle posizioni centrali fortificate a protezione della zona Durazzo-Tirana-Devoli-Valona di una Albania *alleata* nel caso di una offensiva greca nella Esigenza AG (20 ottobre 1938);
e) *offensivo* nel settore carinziano — obiettivo principale Innsbruck — nei confronti della Germania dopo l'*Anschluss* nel PR 16 (in bozza nel giugno 1938), mai diramato per «ragioni di opportunità politico-militari», ma ancora valido nel novembre 1939.

Alla indeterminatezza voluta dei piani di radunata si possono sottrarre indicazioni sugli obiettivi intorno alle quali è possibile raccogliere in sintesi coerente qualche elemento.

La offensiva fu riservata (e predisposta) ai territori austriaci della Germania, alla Iugoslavia continentale ed insulare (isole zaratine nella Esigenza A Z), alle colonie ed ai territori sotto controllo britannico in Nord Africa. Fu esclusa invece per il territorio francese metropolitano e nordafricano. I fini di quelle offensive appaiono di tre tipi:

a) portare la guerra in territorio nemico;
b) conquistare territori necessari ad uno stabile rafforzamento della presenza italiana (isole zaratine);
c) minacciare o controllare centri urbani di rilievo politico, demografico, economico o strategico (Lubiana, Zagabria, Innsbruck, Alessandria d'Egitto).

Conclusa l'alleanza con la Germania la pianificazione operativa ne subì il contraccolpo immediato:

a) col perdurare a livello di bozza del PR 16;
b) soprattutto con le modifiche apportate al PR 12, consistenti

1) nel considerare la Germania alleata;
2) nell'abbandonare l'ipotesi di guerra offensiva contro le posizioni inglesi nella zona del Canale di Suez;

3) nello stabilire un legame tra la guerra difensiva contro Francia ed Inghilterra ed un atteggiamento offensivo eventuale contro la Iugoslavia, la Grecia o la Turchia.

L'apparente inspiegabilità di questa scelta trova una prima chiarificazione in una delle generalizzazioni alle quali è giunta la teoria delle relazioni internazionali. Nella dinamica tipica della *balance of power* si incontrerebbe un orientamento difensivo quando uno Stato stringe alleanza militare uscendo da un isolamento politico-militare come quello nel quale l'Italia fascista si era trovata a lungo.

Una lettura di una risposta come questa al problema strategico posto dalla alleanza militare con la Germania deve sottolineare — se vuole essere convincente — secondo me, anche l'abbandono di ogni strategia diretta nei confronti del nemico principale e l'adozione di una specie di strategia indiretta di natura più politica che militare, direi addirittura di impronta *diplomatica:* gli interessi dell'Italia erano collocati *altrove,* non ci appaiono perciò incompatibili con quelli franco-inglesi, ma, semmai, concorrenziali con quelli dell'alleato.

Alla luce di queste considerazioni vanno viste le predisposizioni operative del tempo della guerra *rifiutata,* in quanto tutta tedesca e per nulla italiana. Dall'agosto del 1939 al maggio del 1940 sul piano della strategia militare si registrò:

a) un perfezionamento dei piani contro la Iugoslavia prima col PR 12 FO (novembre) poi col PR 12 appendice I (marzo), tendenti ad occupare la Iugoslavia settentrionale (Slovenia e Croazia); a tal fine fu prevista una doppia avanzata da Gorizia e Fiume, per Lubiana e Karlovac, su Zagabria (appendice I presupponeva come indispensabili sommovimenti interni);
b) una seconda edizione del PR 12 (1 marzo 1940) che recepiva tutte le principali modifiche apportate nella variante del marzo 1939;
c) lo studio e le predisposizioni delle direttive per la OMG (Operazioni Militari in Grecia) divenuta per un certo tempo prioritaria nei confronti delle operazioni contro la Iugoslavia;
d) l'apprestamento o il rinnovo dei piani operativi dell'Aeronautica e della Marina.

Le ipotesi di guerra prese in considerazione nei piani della Marina erano più numerose di quelle dell'Esercito (ad esempio comprendevano nei possibili schieramenti ostili anche l'Unione Sovietica); sulla base di ognuna di queste ipotesi «direttive generali navali ed aeree» impartivano ai comandi gli ordini per la condotta delle operazioni navali; quelle dell'agosto 1939, alla vigilia dello scoppio della guerra in Europa, si basavano su una guerra di *logoramento* (la parola è nel testo) condotta con azioni offensive nel Mediterraneo centrale e difensive ad occidente ed oriente di esso. Fine della manovra strategica era impedire la riunione dei due nuclei da battaglia nemici ma *non* al prezzo di dare o accettare battaglia in condizioni di inferiorità.

I piani dell'Aeronautica seguivano nella denominazione, nel numero e nella data di edizione quelli dell'Esercito. Al contrario di questi ultimi contenevano però indicazioni precise sugli obiettivi da battere (e le forze da impiegare) e il problema stava semmai nell'ordine di priorità da dare loro e nell'interesse primario che essi rivestivano per la stessa Aeronautica oppure per le altre due Armi. Ad esempio nel caso del PR 12 del 1939 lo Stato Maggiore prevedeva — ferma restando la diramazione di direttive particolareggiate al momento della rottura delle ostilità — come obiettivi di primo tempo le forze aeree e navali franco-inglesi, assegnando priorità

assoluta alle basi aeree. Soltanto al sesto, settimo giorno di guerra l'armata aerea avrebbe battuto gli obiettivi terrestri. Il bombardamento di Parigi e Londra, «obiettivi di primaria importanza politica», era dato come eventuale perché subordinato ad analoga iniziativa presa da parte tedesca. Nella edizione 1940 di questo piano non si ritrova più menzione esplicita di un ordine di priorità ma un aumento dei «sistemi» di obiettivi fino a dodici. Essi andavano dalle basi aeree e navali alle comunicazioni stradali passando per gli impianti industriali, militari e di base, le centrali elettriche e le raffinerie, tutti bersagli di grande rilevanza economica che costituivano a mio modo di vedere la grande novità dell'impostazione del piano della primavera nel 1940 in quanto si affiancavano alla controaviazione nel comporre un più grande «sistema» di esclusiva pertinenza della Forza Armata.

Ma la vera novità di questo periodo sta nella redazione da parte di Mussolini, in quanto Capo del Governo, della memoria che conteneva il piano di guerra. Premesse lontane e vicine dei suoi contenuti sono note. Noterò qui soltanto come le direttive di Mussolini fossero uguali a quelle contenute nel PR 12 II edizione dell'Esercito; come contrastassero totalmente con quelle della Marina; come, sommandosi alle oggettive difficoltà della controaviazione (indotte da ragioni militari e politiche assieme), la subordinazione delle operazioni aeree a quella delle altre due Forze Armate annichilisse ogni residua potenzialità strategica della Forza Armata — col disciplinato consenso del suo responsabile, generale Pricolo. Inoltre ripeterò una considerazione già svolta circa l'emergere nella strategia terrestre di una forma indiretta in cui le operazioni di guerra avevano il fine di una coercizione politico-diplomatica più che militare, fortemente indebolita però:

a) dal rifiuto di collaborare militarmente con l'alleato;
b) dall'aver affidato le speranze di una guerra «breve» ad un uso limitatissimo delle forze militari terrestri;
c) dal non aver rilevato l'estrema divaricazione fra quest'uso e quello illimitato e sicuramente dispendioso delle forze navali e di quelle aeronautiche destinate a sostenerle, dal momento che tra gli obiettivi della guerra compare, credo per la prima volta, quello di natura militare rappresentato dalla distruzione delle forze dell'avversario, siano esse la flotta inglese o le forze aeree francesi schierate in Corsica, obiettivo di una contrastatissima azione di controaviazione.

Né la pianificazione operativa, né le scelte strategiche di fondo cambiarono quando a fine maggio venne il tempo della guerra *voluta,* malgrado uno dei due membri della coalizione fosse strategicamente anche se non tatticamente, fuori combattimento.

Con la guerra guerreggiata terminava però il regno relativamente tranquillo del piano, e della previsione che il piano riassumeva, e si entrava in quello agitato della tirannica immediatezza di scelte che si imponevano sulla base degli esiti — subito negativi — dello scontro armato. Ma quelle scelte improvvise e contrastanti operate da Mussolini per imporre l'offensiva prima, e a più riprese, sul fronte alpino, poi su quello cirenaico dopo decenni di pianificazione difensiva obbedivano ancora a determinanti puramente politiche. Guadagnare tempo e impegnare almeno le forze nemiche erano obiettivi di guerra minimali, buoni per una guerra che poteva finire da un momento all'altro. Il conseguimento di questi obiettivi ebbe costi altissimi, non solo, e non tanto, sul piano materiale, quanto proprio su quello politico. In caso di successo i vantaggi sarebbero stati scarsi data la ridottissima entità delle «conqui-

ste» effettuate. Nel caso dell'insuccesso cui si andò incontro, ed anche *senza* gli esiti ulteriori e più gravi dovuti al proseguimento della guerra, l'offuscamento dell'immagine della potenza italiana avrebbe seriamente ostacolato il rilancio di una politica di espansione da parte di Mussolini, condotta facendo ricorso ad uno spregiudicato «uso del potere» sostituto validissimo, secondo Edward Luttwak, della strategia diretta. Alla quale soltanto potè essere affidata — a quel punto — la speranza di riprendere quella politica. Ragionando sugli obiettivi dei piani della guerra voluta credo sia possibile individuare se non un disegno preciso del progetto politico-strategico almeno un orientamento certo verso l'orizzonte contro il quale il progetto si stagliava. Le Campagne in Egitto, Grecia (con l'obiettivo di annettere le isole ioniche) e Iugoslavia, avrebbero consentito in caso di vittoria finale (e di successo militare), tenuto conto delle mire su Malta e sulla Corsica, nonché del controllo dell'Egeo, lo sviluppo di un imperialismo italiano di carattere spiccatamente insulare. Unito alle rafforzate posizioni in Nord Africa e nell'Impero (base per la futura espansione nell'Oceano Indiano) avrebbe strappato definitivamente l'Italia da quella nicchia geopolitica europea e continentale dove le origini dello Stato unitario ed ancora le vicende del primo conflitto mondiale l'avevano collocata.

Mi sembra insomma che a fianco della espansione politico-economica nell'area danubiano-balcanica possa intravedersi anche l'attrazione esercitata da un più mobile orizzonte insulare e marittimo (non incompatibile con la prima) quale teatro di una politica di potenza che ricercava con attenzione le linee di minor resistenza nei confronti non soltanto delle Potenze «stabilite» ma anche di quella sfrenatamente «revisionista» che Mussolini aveva scelto come pericoloso alleato.

Nota:
Per i riferimenti alle linee interpretative qui presentate ed alle fonti adoperate si veda:
F. Minniti, *Profilo della iniziativa strategica italiana dalla «non belligeranza» alla «guerra parallela»*, in «Storia contemporanea», 1987, n. 6;
F. Minniti, *Piano e ordinamento nella preparazione italiana alla guerra negli anni Trenta*, in «Dimensioni e problemi della ricerca storica», 1990, n. 1;
F. Minniti, *Piano di guerra (1870-1940)*, in *Storia militare italiana 1796-1975*, Roma, 1990.

L'ORGANIZZAZIONE DELLA PROPAGANDA PER LA GUERRA

TEN. COL. NICOLA DELLA VOLPE

Gli innumerevoli studi e contributi relativi alla 2ª guerra mondiale sono ancora oggi carenti in taluni specifici aspetti del conflitto.

La particolare complessità del periodo storico e dei suoi protagonisti ha fatto sì che la storiografia disponibile insista maggiormente su di un interminabile dibattito politico, specialmente per quanto riguarda i prodromi e le cause del conflitto.

Ne deriva che il corpo bibliografico soffre di scompensi. Nel campo della propaganda di guerra, mancano studi organici generali sulla materia.

Il tema della propaganda, infatti, è stato oggetto di pregevoli contributi soprattutto per quanto riguarda il prodotto finito ottenuto, cioè il «consenso»; inoltre, di tutti gli strumenti pubblicistici utilizzati dalla propaganda, solo la stampa è stata studiata con approcci metodologicamente corretti e scientificamente validi (1).

Una chiave di lettura riduttiva, anche qualora si ammetta che la stampa fu il mezzo per eccellenza del messaggio propagandistico; una «sineddoche» storica che va doverosamente corretta.

Soltanto la storia della propaganda, nel suo insieme di teoria e mezzi, può farci intendere quale peso essa ebbe sulla guerra e su quanti la combatterono; quale ne fu l'efficacia e quali i limiti. Perché, infine, essa orientò indiscutibilmente gli italiani fino al 1940, per perdere nel volgere di pochi mesi ogni capacità persuasiva.

Nel tracciarne i lineamenti storici, infine, appare necessario tener presente la parte avuta dall'autorità militare, a partire dal limitato contributo iniziale fino allo spiegamento di una articolata organizzazione propagandistica che essa mise in piedi — in proprio — durante la guerra (2).

---

(1) Vds., a proposito del consenso, della stampa e degli strumenti della propaganda le opere di Renzo De Felice: *Mussolini. Il Mito; Autobiografia del fascismo; Le interpretazioni del fascismo; Mussolini l'alleato;* Philip V. Cannistraro, *La fabbrica del consenso. Fascismo e mass media;* Maurizio Cesari, *La censura nel periodo fascista;* Luigi Goglia, *Storia fotografica dell'Impero fascista;* Paolo Murialdi, *La stampa del regime fascista;* Piero Melograni, *Corriere della Sera;* Laura Malvano, *Fascismo e politica dell'immagine;* Nizza-Zangrandi, *Autobiografia del fascismo;* Franco Monteleone, *La radio italiana nel periodo fascista.*

(2) Chi scrive ha in fase di elaborazione, e di prossima pubblicazione, due volumi sul tema «Esercito e Propaganda fra le due guerre» e «Esercito e Propaganda nella 2ª Guerra Mondiale».

* * *

La storia della propaganda di guerra — per il periodo che ci interessa — ebbe origine nel 1925, con la legge per l'organizzazione della Nazione per la guerra (3).

Tale legge, facendo tesoro delle esperienze tratte dal 1° conflitto mondiale, fissava le norme per mettere lo Stato in condizione di affrontare e superare il momento di crisi all'atto della mobilitazione generale.

Tra gli organi previsti per la mobilitazione, fu istituito quello di propaganda e assistenza civile, con il compito di provvedere alla propaganda all'interno del Paese e all'estero, all'assistenza delle famiglie dei combattenti e degli emigrati ritornati in patria, al soccorso degli invalidi di guerra, alla concessione delle pensioni di guerra.

L'insieme delle attività doveva essere opportunamente decentrata ad appositi comitati regionali, che sarebbero stati coadiuvati da sottocomitati, preposti alle singole branche assistenziali e propagandistiche.

La Commissione Suprema per la Difesa dello Stato, istituita nel 1923 e riordinata nel 1925 quale organo interministeriale per lo studio della difesa nazionale, si occupò per la prima volta di propaganda nel 1927, tracciando le linee d'azione da mettere in atto in caso di mobilitazione e stabilendo che i compiti dovevano essere suddivisi tra il Ministero degli Esteri (propaganda all'estero) e quello degli Interni (propaganda nel Paese e assistenza civile); quest'ultimo sussidiato dall'Associazione Nazionale Mutilati.

Al di là della dichiarazione di intenti, in quell'anno nulla di concreto fu fatto.

Nel 1928, il Comitato per la Mobilitazione Civile presentò in sede di Commissione due distinte relazioni, una per l'organo di propaganda all'interno e una per quello all'estero.

Mai documento fu più sconclusionato di quello prodotto per l'organo di propaganda interno, a dimostrazione che al momento non erano molto chiare le idee sui provvedimenti da porre allo studio e da realizzare in materia.

Dopo divagazioni su quanto attuato nella grande guerra, sulla necessità di istituire organi centrali per evitare che la materia venisse polverizzata tra miriadi di enti e competenze, si concludeva affermando che «*molti dei sistemi che si ravvisarono indispensabili durante la guerra, non appaiono più utili, giacché quel che riguarda l'obiettivo sostanziale della propaganda, tendente a richiamare i cittadini a stringersi in un sol partito per la salvezza della Patria,* è ora insito e persistente nella stessa anima nazionale, *scevra ormai da tutte le passioni di parte, per sempre sepolte*» (4).

In pratica, dopo aver ritenuta necessaria un'articolata azione di propaganda, la si dichiarava allo stesso tempo superflua.

Pur tuttavia, fu abbozzato genericamente lo schema di un organo di propaganda e assistenza all'interno, prefigurato in una Direzione con Segreteria, un Servizio Propaganda, un Servizio Assistenza, un Servizio Ispettivo e di Controllo.

Per la propaganda all'estero, fu lasciato tutto alla discrezionalità del Ministero degli Esteri, che si sarebbe avvalso del Corpo consolare e diplomatico e dei Fasci all'estero.

---

(3) Legge 969 dell'8 giugno 1925.

(4) Archivio Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito (d'ora in poi A.U.S.S.M.E.), carteggio Commissione Suprema Difesa, fascicolo F9/15.

Fu soltanto tre anni dopo, nel 1931, che il Ministero degli Interni studiò e mise in atto un ordinamento del servizio di propaganda (5).

Al Dicastero fu costituito un nucleo centrale, destinato ad organizzare e dirigere la propaganda, e furono istituiti 93 organi provinciali periferici, posti sotto la vigilanza e la direzione dei prefetti, e formati da uno o due funzionari (ufficiali invalidi e funzionari civili), un complesso di oratori - propagandisti scelti dai prefetti (d'intesa con gli apparati locali del Partito Nazionale Fascista e dei sodalizi patriottici) e distribuiti nei vari centri di propaganda delle provincie.

Nel 1935 la Commissione Suprema Difesa dispose che la materia divenisse di competenza del Sottosegretario alla Stampa (poi Ministero per la Stampa e la Propaganda), che ne ereditò l'organizzazione e gli incartamenti, consistenti in un fascicolo generale sull'organizzazione del servizio, 93 fascicoli intestati alle Provincie, uno schedario degli oratori-propagandisti.

Il nuovo Dicastero per la stampa e la propaganda ritenne valida l'organizzazione esistente, preoccupandosi soprattutto di rivedere lo schedario dei propagandisti e raccomandando ai prefetti la «propaganda spicciola» da fare attraverso conferenzieri nei piccoli centri e negli abitati rurali, non raggiungibili altrimenti dai *mass-media* (stampa, radio, cinema).

Affidata ai prefetti, la propaganda all'interno era nelle salde mani del potere centrale.

Il nucleo centrale fu potenziato e denominato Nucleo per la Propaganda all'Interno e all'Estero (NU.P.I.E.); esso fu posto alle dipendenze dalla Direzione Generale per la Propaganda, e articolato su due sezioni, *Interni* ed *Estero*.

La Sezione Estero assorbì il nucleo di propaganda che si era nel frattempo costituito presso il Ministero degli Esteri, e che aveva limitato la sua attività ad una inchiesta in varie Nazioni sull'impiego del cinema e della radio (come strumenti di propaganda), e ad alcuni interventi di «propaganda spicciola», non meglio quantificati e descritti.

Il banco di prova fu offerto al NU.P.I.E. dal conflitto italo-etiopico.

Il nucleo di propaganda della Sezione Interni non fu attivato in tale occasione perché non fu ritenuto necessario farlo. La Sezione Estero, in previsione della guerra, accelerò invece la costituzione dei nuclei di propaganda all'estero attraverso gli Uffici Consolari, che furono incaricati di porre in atto tutti i provvedimenti più idonei alle realtà locali.

I nuclei furono costituiti, di preferenza, con ufficiali in congedo ed ebbero il compito principale di elevare al massimo il sentimento patrio dei connazionali all'estero, di influenzare l'opinione pubblica internazionale e di trarre elementi informativi da essa.

Alla fine, risultarono operanti all'estero 146 nuclei con 631 propagandisti distribuiti tra Europa, Asia, Africa, Americhe.

I nuclei agirono per l'intera durata del conflitto e svolsero notevole azione di propaganda, nei confronti dei connazionali e delle popolazioni estere. A tale scopo furono distribuiti pubblicazioni e opuscoli (per un totale di 300.000) articoli (circa 3.000), fotografie (circa 30.000), grafici, diapositive, cinematografie.

Il maggiore Amedeo Tosti, che ebbe il compito di curare la costituzione e l'indottrinamento dei nuclei, compì dei veri *tour de force,* tenendo in pochi mesi 36

(5) A.U.S.S.M.E., carteggio citato, fascicolo F9/40.

conferenze fra Svizzera, Francia, Belgio, Inghilterra, Grecia, Turchia, Romania, Bulgaria, Iugoslavia, Egitto, Tunisia, Algeria, Marocco e Rodi.

Il materiale propagandistico inviato fu messo a disposizione dei nuclei e della stampa estera; difficile si rivelò, peraltro, l'opera di propaganda sull'elemento straniero, in genere ostile all'Italia.

In qualche modo comunque fu fatto fronte all'esigenza di orientare a favore delle tesi italiane l'opinione internazionale, utilizzando conferenzieri locali e fornendo ad alcuni giornali corrispondenze addomesticate.

In alcuni casi furono efficaci gli interventi polemici, come a Montreal (Canada), ove la vivace reazione dei propagandisti italiani costrinse un conferenziere della radio locale a rettificare malevoli giudizi.

Alcuni opuscoli, come «*L'ultimo baluardo della schiavitù*» e «*Quel che Ginevra non vuol vedere*», furono tradotti in diverse lingue e prodotti in centinaia di migliaia di esemplari, con risultati giudicati importanti per l'opera di penetrazione e di persuasione nell'opinione pubblica internazionale.

I nuclei di propaganda all'estero furono mantenuti in vita anche al termine della campagna, sia per far accettare la conquista italiana, sia per controbattere la propaganda comunista che, di scarso rilievo negli anni precedenti, era diventata attivissima con la guerra civile spagnola.

Fu soprattutto tale propaganda che diventò motivo di preoccupazioni e oggetto delle successive sedute della Commissione Difesa, per le necessarie misure di contropropaganda che richiese. Negli stessi anni dal 1935 al 1940, all'interno del Paese l'organizzazione propagandistica ebbe la tendenza a cristallizzare, per mancanza di operatività, nonostante che, già nel 1937, essa disponesse di 3.200 conferenzieri, distribuiti in 1.100 centri di propaganda, e di 162 funzionari presso gli organi provinciali. Alfieri, subentrato a Ciano (1937), propose la parziale mobilitazione del nucleo di propaganda interno, ma la sua richiesta fu respinta per mancanza di fondi e per l'opposizione del Partito, che mal vedeva intromissioni nell'influenza che aveva sulle masse attraverso le proprie organizzazioni.

Nel febbraio del 1940, durante la XVII sessione della Commissione, per la prima volta il sottosegretario di Stato per la Guerra, Ubaldo Soddu, presentò una succinta relazione sulla «propaganda militare di guerra» (6).

Gli avvenimenti in Etiopia e Spagna avevano, infatti, messo in evidenza alcuni problemi, anzi alcune serie lacune organizzative. La propaganda che già in tempo di pace presentava aspetti militari di notevole interesse, era diventata durante i due conflitti un potente mezzo di lotta, offensivo e difensivo, sulle truppe amiche e nemiche, nella formazione dell'opinione interna ed internazionale.

Era quindi oltremodo necessario che l'autorità militare non solo conoscesse a fondo quanto veniva fatto, ma anche che elaborasse e mettesse a punto, di comune accordo con gli Uffici degli altri Ministeri, quell'insieme di attività propagandistiche da spiegare durante la mobilitazione e la guerra.

Soddu indicò anche quelli che dovevano essere i compiti della propaganda militare:

in pace: l'esaltazione dei valori morali e materiali (sic!), il rafforzamento dello spirito patriottico e combattivo delle truppe, l'attuazione di forme assistenziali materiali e morali per i militari e le loro famiglie;

(6) A.U.S.S.M.E., carteggio citato, fascicolo F9/60.

in guerra: l'efficienza morale delle proprie truppe, la vigilanza sul loro spirito e sulle popolazioni a contatto con esse, la lotta alla propaganda nemica, la disgregazione psicologica delle forze e delle popolazioni avversarie fino alla rivolta.

L'organizzazione suggerita prevedeva, al momento, un Ente direttivo (Ministero della Guerra) ed Enti esecutivi (Comandi di Grandi Unità e periferici). In guerra, secondo Soddu, il servizio doveva essere così articolato:

Enti direttivi presso il Comando Supremo:
- Ufficio Stampa e Propaganda, per l'assistenza morale e materiale e la propaganda, in collaborazione con gli organi similari delle altre Forze Armate e con il Ministero della Cultura Popolare;
- Servizio Informazioni Militare, per il servizio di indagine sullo spirito delle truppe operanti e delle popolazioni a contatto di esse, al fine di individuare i provvedimenti più efficienti da mettere in atto.

Enti esecutivi presso le Unità:
- Sezioni e Sottosezioni Propaganda, per l'assistenza e la propaganda presso le Grandi Unità;
- Ufficiali di Propaganda, con gli stessi compiti presso le Unità a livello Reggimento.

In pratica, l'organizzazione ricalcava quella già collaudata durante la prima guerra mondiale e fu resa di fatto operante — con lievi modifiche — durante la seconda guerra mondiale.

Il progetto di Soddu fu ovviamente respinto e con esso anche la proposta di costituire, presso il Ministero della Cultura Popolare, una Sezione Propaganda Forze Armate, che avrebbe dovuto avere le funzioni di nucleo di mobilitazione per un analogo organismo da rendere operativo allo scoppio del prevedibile, prossimo conflitto.

L'Italia si presentò così sul teatro di guerra con un'organizzazione approssimativa, che aveva tratto scarsi insegnamenti dalle precedenti campagne, pur essendo chiara ai massimi vertici dello Stato l'importanza della propaganda di guerra.

Di fatto, inoltre, la direzione accentrata presso il Ministero della Cultura Popolare divenne del tutto aleatoria, in quanto Interni, Guerra, Esteri e Partito, ciascuno per proprio conto e attraverso i propri organismi, gestiva attività propagandistiche.

Progressivamente, comunque, sarà il Ministero della Guerra ad accentrare durante il conflitto l'azione propagandistica sui vari fronti (in Italia e all'estero).

Prima di esaminare quanto avvenne nell'ambito militare, diamo ancora uno sguardo a quanto fecero i nuclei di propaganda nel 1940, a guerra iniziata, come risulta dalla relazione presentata, dal Ministero della Cultura Popolare, alla Commissione Suprema di Difesa (7).

---

(7) A.U.S.S.M.E., carteggio citato, fascicolo F9/66.

In ottemperanza alle direttive ricevute dalla Commissione, l'Ufficio NU.P.I.E. aveva stretto ancora di più i contatti con il Partito.

Per la propaganda all'estero, la maggiore attività era stata rivolta alla lotta anticomunista; a tal fine erano state curate collane librarie dalle Case Editrici Bocca di Milano (*La Russia contemporanea*) e Le Monnier di Firenze (*Biblioteca popolare di cultura politica*) (8).

Fu allestito inoltre, uno schedario riservato di Enti e personalità straniere che avrebbero potuto fornire un utile contributo all'azione di propaganda italiana.

Ai nuclei fu inviato una gran quantità di libri, opuscoli e articoli da pubblicare nei giornali esteri.

Con la collaborazione dell'Istituto per le Relazioni Culturali con l'Estero e del Ministero dell'Educazione Nazionale fu fondata la rivista *Il libro italiano nel mondo,* che, oltre ad essere una rassegna di segnalazioni librarie, era anche uno strumento di diffusione «delle correnti di pensiero e del movimento culturale nazionale».

L'organizzazione della propaganda all'interno del Paese finì invece nelle mani dell'Istituto Nazionale di Cultura Fascista. Ministero della Cultura Popolare e Partito convennero, infatti, di smobilitare gli organi periferici, costituiti presso le Prefetture, e di affidare alle sezioni locali dell'Istituto, che disponeva di un'organizzazione capillare, l'azione di propaganda. Funzioni, competenze, attrezzature e materiali pubblicistici passarono di mano, mentre al Centro l'Ufficio NU.P.I.E. (Interno) venne trasformato da nucleo organizzativo e ispettivo in Ufficio di direttive politiche e di approntamento di materiale tecnico.

Nel primo anno di guerra l'Ufficio pubblicò 1.025.000 manifesti, 1.053.000 volantini, 6.583.000 opuscoli e pubblicazioni varie, 250.000 cartoline, che furono distribuite principalmente dalle sezioni, ma anche dagli ospedali, dai posti di ristoro, dai reparti, dai luoghi di cura e di transito ecc..

L'Ufficio predispose inoltre schemi di conferenze e di conversazioni, invii di fotografie per allestire vetrine, manifestazioni cinematografiche.

Per le truppe combattenti fu edito un giornale illustrato, *Fronte,* spedito settimanalmente ai reparti in 100.000 copie, che non ebbe però successo tra i soldati. Furono tenuti, infine, contatti con il Servizio Informazioni Militari (SIM) «*al fine di conoscere i bisogni spirituali delle nostre truppe combattenti per meglio adeguare in base alle necessità prospettate il materiale propagandistico*».

I contatti con il SIM non erano avvenuti a caso; il 28 giugno 1940, il Ministero della Guerra aveva infatti costituito, presso l'organo informativo, l'Ufficio Propaganda Truppe Operanti, che il 20 agosto fu denominato Ufficio «Capitano Verri» e il successivo 20 settembre, passato alle dipendenze del Gabinetto della Guerra, Ufficio Propaganda. Nel 1942 esso diventò definitivamente Ufficio Stampa e Assistenza dello Stato Maggiore Regio Esercito.

L'Ufficio Propaganda si avvaleva, in periferia, dell'opera dell'*Ufficio P* (propaganda) delle Forze Armate dell'Africa Settentrionale, delle *Sezioni P* d'Armata, delle *Sottosezioni P* di Corpo d'Armata o di Difesa Territoriale, dei *Nuclei P* di Divisione o Settori, degli *Ufficiali P* di reggimento.

---

(8) Nella prima collana furono edite *Metamorfosi del bolscevismo* di T. Napolitano; *Mosca contro l'uomo* di Sanniator; *Il crollo dell'utopia comunista* di Lyons; nella seconda *Fascismo e bolscevismo nell'Europa e nel mondo* di Di Pretorio; *La nuova Costituzione sovietica* di Malvagna.

L'Ufficio Centrale aveva il compito di presiedere ed attuare l'assistenza morale e materiale delle truppe, organizzare e svolgere la propaganda a danno dell'avversario, fornire materiale pubblicistico alla stampa, tenendo i dovuti contatti con il Partito e il Ministero della Cultura Popolare.

Gli organi periferici dovevano attuare le forme di propaganda e di assistenza più idonee alle esigenze locali e in relazione ai mezzi disponibili; provvedevano inoltre ad informare l'Ufficio Centrale sullo spirito delle truppe, a segnalare le forme di assistenza e di propaganda più efficaci, a fornire utili notizie per l'azione di contropropaganda sulle truppe avversarie e nei paesi occupati o confinanti.

L'attività di propaganda fu articolata in settori: stampa, radio, teatro, cinema.

Nel settore stampa, furono indette riunioni di giornalisti per illustrare gli avvenimenti militari e furono distribuiti comunicati, biografie, fotografie; furono editi notiziari, supplementi, radioconversazioni, opuscoli, cartoline, giochi, (inviati alle truppe con gli altri materiali a stampa precedentemente indicati).

Nel settore radio, furono organizzate con l'E.I.A.R. le trasmissioni giornaliere per le Forze Armate, concernenti le notizie da casa ai combattenti (nel primo anno 138.000 testi), le notizie a casa dai combattenti (68.000 testi), le celebrazioni di feste delle Armi e dei Corpi, le notizie per i richiamati e quelle dai campi d'arma. Furono distribuiti alle truppe 2.293 apparecchi radio e fu studiata la possibilità di impiantare complessi di fono-diffusione presso i reparti.

Nel settore teatro, fu istituita la vigilanza sugli spettacoli e sulle compagnie teatrali, costituite dall'O.N.D. (circa dieci compagnie), e furono organizzati gli itinerari per gli spettacoli da tenere presso le Grandi Unità. Alle compagnie fu attribuito l'altisonante appellativo di «carri di Tespi».

Nel settore cinema, fu provveduto alla distribuzione di 66 autocinema (la maggior parte dell'O.N.D.) e di 14 proiettori portatili. Furono costituiti, in via sperimentale, nuclei fotocinematografici per la ripresa di documentari e fotografie di guerra, in collaborazione con la Cineteca dello Stato Maggiore e dell'Istituto LUCE.

L'attività di contropropaganda sulle truppe avversarie fu spiegata attraverso manifestini e volantini, altoparlanti e trasmissioni radio (queste ultime solo per gli inglesi).

L'assistenza alle truppe avvenne attraverso uffici di consulenza, somme di danaro, generi di conforti, capi di vestiario, oggetti utili, posti ristoro lungo le principali direttrici ferroviarie.

Di fatto, l'istituzione di un servizio presso il Ministero della Guerra sottrasse molte delle attività di propaganda al Partito e a Cultura Popolare.

Le subordinazioni volute dalla normativa più volte furono ignorate o restarono tali solo a livello formale; con il tempo, l'Ufficio Propaganda militare avocò a sé anche gran parte dell'influenza sulla stampa, ed in particolare sulle corrispondenze di guerra, attraverso la censura.

Nonostante, infatti, le numerose disposizioni (le famose veline) alla stampa di Pavolini, e dello stesso Capo del Governo, le corrispondenze della guerra subirono, prima della pubblicazione, il controllo degli Uffici censura militare; in tal modo, questi ebbero il controllo sulla stampa. La situazione divenne anomala perché i due Dicasteri, emanando direttive in proprio, finirono con l'ostacolarsi a vicenda, tanto

da essere costretti a uno scambio di corrispondenze nel tentativo di ristabilire i rispettivi limiti di competenza (9).

L'istituzione del servizio di propaganda presso il Ministero della Guerra offre, oggi, la disponibilità negli archivi militari, di una documentazione importante per molti versi.

Essa consente allo studioso la possibilità di consultare carte prodotte all'interno dell'istituzione militare, con un duplice vantaggio: quello di ricavare notizie di prima mano e quello di disporre di strumenti analogici, da utilizzare nel confronto con documenti di altri Enti ed Organi dello Stato di stretta marca politica.

Inoltre, la documentazione a disposizione è molteplice; consiste, infatti, in relazioni compilate dalla *base* (cioè dagli ufficiali, dalle sottosezioni e dalle Sezioni P, dagli uffici censura di posta militare, dagli organi informativi periferici), dal *centro* (Ufficio Propaganda, Comando Generale dei Carabinieri, SIM) e dai *vertici* (sintesi delle relazioni predette del Capo di Stato Maggiore Generale).

È possibile, quindi, attraverso l'analisi e il confronto, capire *dove, quando* e *se* le notizie inviate o ricavate per fini propagandistici subivano, nel loro cammino, distorsioni, strumentalizzazioni, alterazioni o omissioni.

Infine, essendo documenti compilati dai militari per i militari, in genere erano più aderenti alla realtà di altre fonti: non nascondevano, al contrario, talvolta tendevano ad esasperare lamentele, disservizi e deficienze.

Una prima analisi di tali documenti, per il periodo che va dalla primavera del 1940 a quella dell'anno successivo, porta alle seguenti considerazioni, che vanno comunque ulteriormente vagliate e approfondite in studi di più ampio respiro.

Al momento di entrare in guerra l'Italia respirava aria di speranza commista a rassegnazione. La gente, pur prevedendo un futuro minaccioso e pur nella consapevolezza delle precarie situazioni economiche, riponeva ancora una «serena fiducia» nell'opera del Capo del Governo e dell'apparato militare che, non dimentichiamo, era uscito vincitore dalle due precedenti esperienze di guerra.

Scarsissime le segnalazioni relative ad atti di sabotaggio e di terrorismo, e per la maggior parte circoscritte al confine orientale, ove forte era la presenza del tumultuoso elemento allogeno, fomentato dalla propaganda avversaria. Una situazione comunque non nuova, le cui radici affondavano nella sistemazione dei territori di confine fatta al termine della 1ª guerra mondiale.

Quasi nulle le annotazioni relative ad attività antifascista, anche esse in massima parte addebitate, nelle rare segnalazioni, a slavi e altoatesini.

Con la guerra gli stati d'animo non cambiarono; al contrario, all'inizio del conflitto aumentarono gli «incitamenti» diretti al combattente. Il morale della popolazione restò per mesi abbastanza elevato; crebbero le preoccupazioni di natura economica e quelle relative all'ipotesi di un conflitto che cominciava a profilarsi di lunga durata, in contrasto con le rosee previsioni dei primi momenti.

Mai emerse, comunque — e ciò fino alla primavera del 1941 — alcuna attività degna di rilievo e relativa a dissensi di natura politica o ideologica.

Dal fronte, le segnalazioni sullo spirito delle truppe erano una cantilena di «morale elevatissimo, spirito aggressivo, espressioni di orgoglio, ansia di battersi».

Destarono qualche preoccupazione le pessimistiche previsioni sulla Campagna di Grecia, comparse nel dicembre 1940, ma sparite al termine delle operazioni.

---

(9) Archivio Centrale dello Stato, Ministero della Cultura Popolare, busta 17 fascicolo 241.

È da rilevare — per inciso — che il soldato italiano incominciò a manifestare la sua avversione verso il camerata tedesco proprio in occasione dell'intervento dell'alleato in Grecia. Un' avversione nata dal convincimento che i tedeschi riuscissero a sfruttare a loro vantaggio i sacrifici fino ad allora pagati con il sangue italiano.

Di fronte a tanto diffuso ottimismo, le autorità militari non mancarono di annotare, con puntigliosa meticolosità, le disfunzioni, le carenze e le proteste della truppa, suggerendo allo stesso tempo i rimedi e i provvedimenti da adottare.

I soldati non smisero mai di lamentarsi delle disparità di trattamento economico (derivanti dalla ingarbugliata legislazione sugli assegni di guerra), dei ritardi con cui i familiari percepivano i sussidi, delle disfunzioni del servizio di posta militare, del rancio, dell'equipaggiamento (specialmente degli indumenti invernali e delle calzature).

Tanto da far scrivere all'Ufficio Propaganda, in una sintesi elaborata sulle relazioni inviate dai Comandi di Grandi Unità dall'ottobre 1940 all'aprile 1941, che «*lo scopo di mantenere alto il morale della truppa e lo spirito combattivo si consegue ovviando, prima di tutto, ai fondamentali bisogni di ordine materiale e morale delle truppe stesse, i quali esercitano sugli animi più forte passione. Il ricreare il soldato con appropriati spettacoli cinematografici e teatrali, competizioni sportive ecc., lo svagarlo rendendogli possibile la lettura di giornali di libri, l'alimentare l'innato sentimento di amor patrio con la diffusione di opuscoli, conversazioni, conferenze, incide certo favorevolmente sul morale delle truppe, a condizioni però che lo spirito loro sia sufficientemente sereno per apprezzare tale forma di propaganda, la quale, diversamente, ottiene l'effetto precisamente opposto a quello che si prefigge*» (10).

A sostegno di tali realistiche considerazioni, il documento mise in evidenza, in ben 14 pagine divise mese per mese, tutte le lamentele e le disfunzioni rilevate.

* * *

Se si volesse tentare un primo bilancio della propaganda di guerra — dove però tale definizione non può avere connotati limitativi, ma deve essere letta in senso molto più lato, perché strettamente legata a tutta l'attività propagandistica spiegata nel Paese e al conseguente, tanto discusso «consenso» — si potrebbero trarre le seguenti considerazioni. Non conclusive né definitive, perché la storia della propaganda di guerra merita maggiori e più approfondite analisi.

Gli organi dello Stato non riuscirono a comprendere a fondo l'importanza della propaganda e, conseguentemente, non furono capaci di studiare a livello scientifico sistemi, metodi e programmazioni. Le attività spiegate furono più il risultato di sensazioni epidermiche, affrontate con provvedimenti tamponi. È vero che all'epoca la dottrina sulla guerra psicologica era ancora da venire, ma è altrettanto vero che tutte le passate esperienze in materia furono ignorate (le osservazioni contenute nella sintesi citata ripetono, pari pari, analoghe deduzioni già fatte dall'Ufficio Stampa e Propaganda del Comando Supremo durante la prima guerra mondiale). Come furono ignorati i suggerimenti provenienti dalle autorità militari.

I tentativi di organizzare e accentrare tutta l'attività, perché avesse indirizzo unico, furono inficiati da timori e gelosie.

(10) A.U.S.M.M.E., fondo Geloso, raccoglitore 100.

L'errore più grave fu quello di estromettere — fino allo scoppio del conflitto — il Ministero della Guerra, che possedeva invece le strutture e i mezzi necessari per svolgere un'articolata ed efficace azione di indagine e di propaganda.

Eppure, nonostante tutto, gli strumenti utilizzati ebbero il loro peso e la loro influenza nella formazione delle opinioni, ovvero del consenso al regime e alla guerra, fino alla primavera del 1941.

In merito al consenso, riteniamo che esso fu indiscutibilmente generale fino a tale data, dopo aver subìto fasi alterne di alti e bassi nel primo anno di guerra; sul cambiamento di rotta incisero, di massima, la conclusione dell'offensiva britannica del 1941 in Africa settentrionale, la perdita dell'Africa orientale pochi mesi dopo, lo sviluppo della guerriglia nei Balcani e l'intensificarsi dei bombardamenti sulle città italiane. E ancora la scarsità di materie prime, i razionamenti, l'impossibilità dei rifornimenti. Eventi che fecero comprendere, a tutti, quali disastrose conseguenze avrebbe avuta la politica guerrafondaia voluta in prima persona dal Capo del Governo.

Uno dei primi segnali d'allarme sulla fine del consenso, non rilevato dalla censura, si ritrova nella corrispondenza dei prigionieri di guerra italiani, datata tra la fine del 1940 e l'inizio dell'anno successivo.

Nello scrivere a casa, infatti, i soldati non si limitarono più, come avevano fatto nei mesi precedenti, a fornire soltanto rassicuranti notizie sulle loro condizioni di salute; ma cominciarono ad esprimere, a chiare lettere, contentezza perché la guerra era per essi finita, ed il dissenso per essere stati trascinati in un'impresa che, nell'intimo delle loro coscienze, scoprivano di non sentire; la dimostrazione di come la propaganda non avesse agito profondamente negli animi, ma aveva offerto alle masse un «prodotto di consumo» che fu sì accettato, ma che, appena si rivelò dannoso, fu immediatamente rifiutato.

* * *

Per concludere, un accenno a come fu presentata la guerra nella propaganda. Un accenno, perché la lettura ad una sola voce di tale argomento esula dal compito peculiare dello storico militare, in quanto presume una interdisciplinarità che vorrebbe presenti almeno storici e studiosi delle tecniche di comunicazione di massa, sociologici e semiologi.

Non è possibile, comunque, ignorare tale aspetto, perché strettamente legato alla storia della propaganda e al suo prodotto, ovvero al consenso, come è stato più volte detto.

La 2ª guerra mondiale è una *favola* nella rappresentazione della propaganda, come hanno giustamente osservato alcuni studiosi (11), popolata da mostri (inglesi, russi, ebrei) e da eroi buoni (l'italiano nuovo di Mussolini). Una brutta favola, come sembra precisare Mosse (12); brutta a tal punto da perdere quella sacralità che, al termine della grande guerra, aveva generato il mito dei Caduti. Sacralità in parte recuperata, in Italia, in un'ottica parziale e discutibile, poiché oggi godono del mito solo i Caduti della Guerra di Liberazione, e non quelli della prima fase del conflitto, cioè della «guerra fascista».

(11) Vedasi, in proposito, il catalogo della mostra, 1940-1943. *L'Italia in Guerra 1940-43. Immagini e temi della propaganda fascista* Fondazione Micheletti, Brescia 1989.

(12) George L. Mosse, *Le Guerre Mondiali. Dalla tragedia al mito dei caduti*, Bari, 1990.

Come favola, la guerra trova il suo substrato ideologico nell'eterna lotta tra il bene (il fascismo) e il male (le ingorde plutocrazie, il dissacrante bolscevismo, l'abietto ebraismo).

E racconta per inganni, senza però sconfinare mai nell'orrido e nel truce, diversamente a quanto successo nella 1ª G.M. (si pensi alle rappresentazioni grafiche di Boccasile ove i protagonisti, pur perdendo le sembianze di esseri umani — simili come sono a dei della guerra —, non raggiungono mai il sanguinolento surrealismo di un Martini dei disegni realizzati per la «danza macabra europea»).

È il fabulare dell'uomo nuovo, alla ricerca della propria affermazione; affermazione che richiede il male necessario della rottura dell'accerchiamento e, quindi, della lotta con l'avversario che vuole restringerlo entro spazi angusti. È a questo punto che teoria e prassi si legano, invenzione e realtà copulano, decretando che la guerra è «buona e giusta».

Un'invenzione mai spinta, peraltro, oltre l'incredibile o l'inverosimile, nonostante le retoriche affermazioni (del tipo «ritorneremo», *slogan* lanciato al momento della sconfitta e della perdita dell'Impero). Bugie ragionate, che il più delle volte, piuttosto che falsificare, preferiscono omettere o nascondere, come nelle direttive alla stampa o nella pubblicazione dei bollettini di guerra (13).

La guerra è parlata, scritta e rappresentata, ed utilizza tutti gli strumenti pubblicistici che la tecnica offre: stampa, radio, cinema, fotografia, affissi, cartoline, ecc.. Fino all'innovazione, originale, delle scritte sui muri, le frasi lapidarie destinate ad immortalare un'epoca, la cui efficacia è indubbia, perché come messaggio esse si proposero in continuazione agli occhi del fruitore.

Tutte le attività umane ebbero parte nella propaganda di guerra: il lavoro, la cultura, il sentimento religioso. Nella guerra figurata fu tutta l'arte, architettura compresa, a porsi al suo servizio (14).

Un'immane finzione, che perse corporeità e svanì nel momento in cui gli italiani, riacquistata coscienza dell'io individuale, persero quell'identità collettiva che il fascismo aveva ricercato e che, entro certi limiti, era riuscito a dare loro.

(13) Arrigo Petacco, *1940. Giorno per giorno attraverso i bollettini del Comando Supremo,* Milano, 1989.

(14) Laura Malvano, opera citata.

LA MOBILITAZIONE INDUSTRIALE

GRANDE INDUSTRIA E GUERRA

LUCIO CEVA

Queste pagine vogliono offrire un sintetico panorama degli studi esistenti e di qualche ricerca in corso. Il tema per mera comodità espositiva viene così suddiviso:

- aspetti politici e culturali;
- assetti d'interessi;
- stato dell'industria;
- rapporti industria-Forze Armate.

Aspetti politici e culturali

Condivido solo parzialmente l'osservazione di Alexander Gerschenkron secondo la quale la «relativa fiacchezza» dell'industrializzazione italiana 1896-1908 dipese anche dall'«assenza di un vigoroso stimolo ideologico» (1). Che quel primo nostro «decollo» non abbia avuto spinte paragonabili al sansimonismo francese, al liberismo inglese o al nazionalismo tedesco, è sicuro. Ma parlare del «protezionismo italiano» come «mero strumento di interessi costituiti» sembra limitativo non foss'altro per la difficoltà di sceverare impulsi separatamente ascrivibili ad interessi economici o a condizionamenti culturali e religiosi.

Già nel 1895 Vincenzo Stefano Breda, processato dal Senato di cui era membro per le vicende Terni, dichiarava:

«Il grande stabilimento siderurgico di Terni non è sorto per iniziativa privata, non sono stati cioè dei privati industriali e capitalisti, i quali abbiano ideato la creazione di questo stabilimento, per fare un affare. Fu il Governo che ha ricorso a parecchie persone, prima senza frutto, finché ha trovato alcuni tra cui dei veterani del 1848 che (...) sono corsi all'appello per l'indipendenza siderurgica, come se si trattasse di continuare la guerra per l'indipendenza politica del proprio Paese (...)» (2).

(1) Alexander Gerschenkron *Il problema storico dell'arretratezza economica* Torino, Einaudi 1965 p. 84.

(2) Rosario Romeo *Aspetti storici dello sviluppo della grande impresa in Italia* in «Storia contemporanea» 1/1970 (pp. 3-21) vds. p.8. In effetti Breda aveva combattuto nelle guerre del Risorgimento come qualche altro pioniere dell'industria (G.B. Pirelli fu garibaldino nel 1866).

Se il richiamo alle guerre d'indipendenza ricorre sovente nell'oratoria della famiglia Breda (3), l'imparentamento dello sviluppo italiano ai valori risorgimentali è quasi d'obbligo nel linguaggio dei protagonisti della trasformazione economica italiana nel ventennio a cavaliere tra i due secoli. Il motivo ispiratore non cambia: si tratti di liberarsi dalla dipendenza estera per *macchinario, tecnologie* e *capitali* o più tardi di convertirsi a un colonialismo, fonte di materie prime e volano di nuovi mercati.

Osserva Valerio Castronovo che alla generazione degli Orlando, Perrone, Florio, G.B. Pirelli, Alessandro Rossi, Eugenio Cantoni, succedette quella degli Agnelli, Donegani, Pesenti, Alberto Pirelli, Ettore Conti, Camillo Olivetti, Falck, in cui il *nazionalismo economico* avrebbe lasciato il posto a una più racchiusa etica del successo e del profitto, «all'interesse insieme pratico e istintivo per le innovazioni». Tuttavia, egli aggiunge, il *nazionalismo economico* non si era spento del tutto, associandosi all'industrialismo inteso sia come «modello alternativo alla vecchia società rurale» sia come «base dell'indipendenza politica e del prestigio nazionale» (4). Ben diverso infatti l'accento della fase giolittiana antecedente la Libia e quello dell'ascesa siderurgico-cantieristica 1880-1890 (Terni, tariffa protezionistica, legge Boselli), legata più alla *grandeur* crispina antifrancese che non alla sciagurata avventura etiopica pochissimo sentita al Nord (5). E ciò quantunque non sia da trascurare la crescente intersezione tra mondo militare e industriale, estendentesi dalla Marina all' Esercito proprio nel primo decennio del secolo. Un fenomeno mondiale di cui taluni aspetti italiani sono stati indagati di recente (6).

In ogni caso, dopo i preannunci libici, la crisi 1914-15 rilanciò in pieno il *nazionalismo economico* ormai associato al nazionalismo *tout court* e alle spinte interventistiche di qualsiasi provenienza. L'integrazione fra modelli culturali derivati dalla concezione meno moderata del Risorgimento e aspirazioni scopertamente imperialistiche e sopraffattrici (7), rientra dunque nel sostrato mentale dell'impetuosa crescita industriale italiana fino al 1915-18. Una vicenda di cui possono considerarsi epilogo le convulse velleità espansionistiche (vagheggiata spedizione nel Caucaso, mire

---

(3) Richiamo ripreso quasi alla lettera dal cugino Ernesto Breda a proposito della fondazione dell'Istituto Scientifico Tecnico. Vedi Valerio Castronovo *La Breda nella storia dell'industria italiana* in «La Breda. Dalla società italiana Ernesto Breda alla finanziaria Ernesto Breda 1886-1986» Milano, Pizzi 1986 (pp. 7-31) vds. p. 7. Meriterà adeguata attenzione la breve convergenza scientifico-industriale del 1915 soprattutto milanese (Comitato Nazionale Scientifico Tecnico, Politecnico di Milano, Società d'incoraggiamento Arti e Mestieri) che non sopravvisse alla lunghezza del conflitto e al prepotere degli interessi economici. Vds. comunque Carlo G. Lacaita *L'intelligenza produttiva* Milano, Electa 1990 pp. 237-238 nonché i contributi di Giovanni B. Stracca, C.G. Lacaita e Ivano Granata in *Il Politecnico di Milano nella storia italiana 1914/63* Milano, Cariplo-Laterza 1989 (2 voll.).

(4) V. Castronovo cit.

(5) V. Castronovo *Grandi e piccoli borghesi - La via italiana al capitalismo* Roma-Bari, Laterza 1988 pp. 7 e sgg.

(6) William H. McNeill *Caccia al potere. Tecnologia, armi e realtà sociale dall'anno mille* Milano, Feltrinelli 1984 (ed. or. 1982). Per aspetti italiani: Paolo Ferrari *La produzione di armamenti nell'età giolittiana* in «Italia contemporanea» 162/1986 pp. 113-139 e *Amministrazioni statali e industrie nell'età giolittiana. Le commesse tra riarmo e crisi economica* ivi 180/1990 pp. 451-479.

(7) Per il propagarsi di un *animus* lontano dal *fair play* risorgimentale («ripassin l'Alpe e tornerem fratelli») anche in aree lontane da visioni industriali: Giuseppe ed Eugenio Garrone *Lettere e diari di guerra 1914/1918* a cura di Virginia e Alessandro Galante Garrone, Milano, Garzanti 1974, pp. 15-16 e 114-116.

sui giacimenti carboniferi dell'Asia Minore) ed esportatrici (specialmente di armi ansaldine) verso i più sconquassati mercati del mondo. Il tutto nei mesi che corrono dall'occupazione delle fabbriche al crollo della Banca di Sconto e del colosso perroniano (8).

Alla domanda di che cosa sia sopravvissuto di questi umori lungo il ventennio fascista si risponderà meglio nella sezione dedicata agli «Assetti di interessi». E ciò tanto più considerando che la scomparsa delle libertà perfezionatasi col 1926 ma non trascurabile già nel quadriennio precedente, intonava ormai sul registro adulatorio anche le infrequenti manifestazioni espressive del mondo industriale. Più in generale penso che il nocciolo economico della vecchia classe dirigente, oltre ad apprezzare la «pacificazione» sociale garantita dal Governo e poi dal Regime fascista, non sentisse di aver perso molto in termini politici né nell'autunno 1922 né nel 1925-26. Certo col superamento della crisi Matteotti e il perfezionarsi della dittatura, la «gestione immediatamente politica del potere» divenne, come ha scritto Renzo De Felice, appannaggio esclusivo del fascismo (9). Resta però che mai o quasi mai quella gestione era stata affare «immediato» della classe economica: dapprima riserva di un «notabilato» solo in parte sua diretta espressione e, quindi, di crescenti sezioni di un professionismo variamente borghese, che la stessa classe economica poteva in gran parte orientare (10). Dunque sia per il fatto che, tranne la parziale eccezione della «quota 90» (11), il fascismo assecondò — più o meno intenzionalmente — gli interessi degli industriali, sia per l'illusione di costoro che il Regime sarebbe stato influenzabile e correggibile in caso di scelte pericolose in politica estera, la dittatura non fu incompatibile col fondo culturale prevalente della grande industria. Beninteso si tratta più di sensazioni che di notizie documentate, ma è pur significativo che non ci siano pervenute consistenti tracce di dissenso.

C'erano è vero le frenesie verbali del «duce» talora in senso imperiale, talora intonate all'andare «verso il popolo», al «ruralismo», all'«infinita vigliaccheria delle classi cosiddette superiori della società». Né mancò una (privata) esortazione alla FIAT di evitare il grave assurdo «di credersi un'istituzione sacra e intangibile dello Stato» perché aveva «molti operai» (12). Ma il fatto che tali sfoghi per molti anni non avessero esorbitato l'esercizio verbale li rendeva poco preoccupanti. Del resto

(8) Fra gli altri: Richard A. Webster *La tecnologia italiana e i sistemi industriali verticali: il caso Ansaldo (1914-1921)* in «Storia Contemporanea» 2/1978 pp. 205-238. Marco Doria *Ansaldo, l'impresa e lo stato* Milano Angeli 1989 specie pp. 143-145. Luigi De Matteo *Alla ricerca di materie prime e nuovi mercati 1919-1921* Napoli Istituto Italiano per gli Studi Filosofici 1990.

(9) R. De Felice *Intervista sul fascismo* a cura di A. Ledeen, Roma-Bari, Laterza 1975 p. 39.

(10) Rinvio al mio *Fascismo e militari di professione* in G. Caforio e P. Del Negro (curatori) «Ufficiali e società. Interpretazioni e modelli» Milano, Angeli 1988 (pp. 379-436) v. p. 384. Un rimpianto per la perdita di potere politico della «ex classe dirigente» (riferito evidentemente all'integrazione politici-industriali del 1915/18 ed al suo caso personale) in Ettore Conti *Dal taccuino di un borghese* Milano, Garzanti 1971 (prima ed. 1948) p. 397 (1° dicembre 1938).

(11) V. Roland Sarti *Fascism and the Industrial Leadership in Italy 1919-1940* Berkley University of California Press 1971 pp. 99 e sgg. ed anche la corrispondenza tra Piero Sraffa e Angelo Tasca *Il vero significato della «quota 90»* in Lucio Villari (curatore) «Il capitalismo italiano del Novecento» Roma-Bari Laterza 1975 (prima ed. 1972) 2 voll., I pp. 180-191 (già ne «Lo Stato Operaio» 1927).

(12) Senza pretesa di completezza: discorso dell'Ascensione 26 maggio 1927 citato fra gli altri da Piero Melograni *Gli industriali e Mussolini* Milano, Longanesi 1980 (prima ed. 1972) p. 199. V. Castronovo *Giovanni Agnelli* Torino UTET .1971 p. 436.

le esplosioni imperiali si indirizzavano a limitate sezioni di pubblico, vecchi nazionalisti o giovani facili da accendere, mentre le tirate sociali erano solo boccate d'aria per superstiti frange del fascismo «rivoluzionario» e «movimentista» che si sentiva abbandonato nella grande bonaccia fra Regime e forze tradizionali della società. Accadrà così che a partire dal 1935-36 il ritmo improvvisamente «mosso» di una politica estera avventurosa e l'inatteso pullulare di aspetti fastidiosi e sgraditi (campagna anti-borghese, «voi», persecuzione razziale) coglieranno di sorpresa la borghesia alta, media e altresì parte della piccola. La fisionomia del fascismo «maturo» ma ancora tranquillo nonostante la crisi americana, è quella definita da De Felice come «il momento di maggior consenso e della maggior solidità per il Regime fascista e in sostanza anche per Mussolini». Invece nel 1936-40, se non mancarono punte di prestigio mussoliniano (impero e Monaco), si trattò di «periodi brevi nei quali l'adesione (...) fu assai rumorosa ma, a ben vedere, meno plebiscitaria e soprattutto venata di preoccupazioni per il futuro e specialmente di un bisogno di *riprendere fiato* e di *tirare i remi in barca* che rivelavano l'affiorare, nell'ambito del consenso, di posizioni e soprattutto di stati d'animo più sfumati e meno disposti ad un'accettazione carismatica della politica del Regime nel suo complesso» (13). L'analisi è valida per la grande maggioranza degli italiani e quindi anche per la classe economica. Considerando in particolare quest'ultima, è tuttavia probabile che l'impresa etiopica, quella spagnola e la stessa alleanza con la Germania, quanto meno fino all'aggravarsi della crisi polacca, pur preoccupando per i *ritmi* e per i *modi*, non abbiano presentato accenti troppo stridenti con l'assetto preesistente (14). Quanto all'*Etiopia*, tra le poche testimonianze disponibili quella di A. Pirelli, benchè interessante, è circoscritta dalla già rilevata prevalenza dell'aspetto politico-diplomatico (vds. sopra nota 14). Certo si tratta di un'impressione dovuta all'inesistenza (o mancata pubblicazione) nei *Taccuini* di note fra il 3 agosto e il 30 settembre 1935 (15), cioè nel periodo in cui il timore di uno scontro con la Gran Bretagna fu più acceso, provocando fra l'altro la conosciuta presa di distanza di Badoglio. È quasi certo però che anche i vertici economici, pur con i dubbi e le oscillazioni che investivano molti italiani, compresi alcuni alti gerarchi (es. Ciano), abbiano finito per apprezzare la «vendetta di Adua», la nostra piccola «Alsazia Lorena» (16). E così lungo il triennio seguente il carattere sussultorio della politica mussoliniana — che alternava «saturnali nazifascisti» (Salvatorelli e Mira), accordi con la Gran Bretagna e apparenze di riappacificazione europea sul ricordato sfondo degli eccessi staraciani e della persecuzione antisemita — fu tale da non togliere l'illusione che il tiranno, grande tempista, avesse conservato la capacità di tirarsi indietro all'ultimo momento. Estrema conferma di questa spericolata abilità sembrò la «non belligeranza» dell'autunno 1939. Che gli interessi industriali non richiedessero certi rischi, non significa però che questi mirassero a risultati estranei, non voluti. Nel sottofondo sia la vera e propria classe economica sia larghi settori della minore borghesia erano ancorati a valori nazionalistici e a filosofia del successo.

---

(13) R. De Felice *Mussolini il duce. Gli anni del consenso 1929-1936* Torino Einaudi 1974 pp. 54-55;

(14) Sulla crisi di Corfù non conosco reazioni di uomini economici. Le annotazioni di A. Pirelli *Taccuini 1922-1943* (Bologna Il Mulino 1984 pp. 51-60) hanno carattere esclusivamente diplomatico.

(15) Ivi pp. 125-126.

(16) Sergio Romano *Diplomazia nazionale e diplomazia fascista: continuità e rottura* in «Affari Esteri» 64/1984 pp. 445-454.

Tornando al caso di Alberto Pirelli, importante perché uno dei pochissimi (come Conti) dotato di tracce scritte, le opinioni private (*Taccuini*) e le manifestazioni pubbliche (il libro *Economia e Guerra* del giugno 1940) se possono — rispettivamente — esprimere e prudentemente adombrare preoccupazioni e dissensi su singoli aspetti, attestano concordanza quanto a obiettivi di fondo. In queste rispondenze si riflettono la sostanziale continuità della politica estera italiana prefascista e fascista, ma anche la diversità dei modi esecutivi nonché la sconvolgente ampiezza delle «occasioni» che alla seconda parvero aprirsi. Del resto, la distanza fra remore private e adesioni pubbliche dovette essere meno forte di quel che venne fatto trasparire poi, come è attestato ad esempio dalla corrispondenza recentemente pubblicata di Giovanni Pirelli, almeno per il periodo dall'autunno 1939 all'estate 1940 (17). L'esaurirsi della carica «liberale» del Risorgimento ne lasciava sopravvivere il fondo sciovinistico alimentato dai fermenti successivi. Se, come vedremo, gli assetti d'interessi non incoraggiavano una politica aggressiva, come invece era avvenuto nel 1915, sussisteva però una sorta di possibilismo «miracolistico» nutrito alla lontana dalla memoria storica della fase risorgimentale fortunata e rapida (1859-61 ma anche, con minor smalto, 1866 e 1870), dalla vaga aspettazione di epiloghi fortunati come quello etiopico e da una persistente, istintiva sospensione di giudizio: «forse l'ha indovinata ancora una volta...». A ciò si deve l'ultimo bagliore di prestigio mussoliniano fra giugno e settembre 1940. In certo modo, l'apparente successo tedesco e il callido, disperato tentativo di approfittamento del «duce», impedirono di verificare subito quanto fosse ormai illusoria ogni possibilità di facili ritiri della implicita «delega» accordata all'uomo nel 1922 e poi confermata e amplificata nel 1925-26. L'illusione di poter facilmente condizionare e ridimensionare il tiranno è in qualche modo parente dell'altra, coltivata da Mussolini stesso, di poter sempre cambiare rotta (18). Credenze probabilmente sopravvissute fino all'imprevista vittoria tedesca sulla Francia.

Assetti di interessi

Alla disamina anche sommaria dei grandi interessi industriali rispetto alla guerra del 1939-40 giova un fugace raffronto con la situazione che precedette il primo conflitto mondiale.

Nel 1914-1915 la nascente grande industria italiana non mancava di motivi, più o meno percepiti, per vedere di buon occhio l'intervento nel conflitto in corso. Essi possono raggrupparsi in tre nuclei tutti attinenti la sperata liberazione da dipendenze estere. Riprova dunque che il *nazionalismo industriale* non era privo di radici economiche.

Anzitutto, dunque, l'espansione coloniale, obiettivo più importante delle passioni irredentistiche, avrebbe dovuto assicurare al Paese le *materie prime*. Non ripercorriamo dettagliatamente la vicenda di alcune industrie nascenti (come l'Ansaldo) costrette a destreggiarsi tra cartello estero e nazionale dell'acciaio, donde la perdu-

(17) Giovanni Pirelli *Un modo che crolla. Lettere 1938-1943* a cura di Nicola Tranfaglia, Milano, Archinto 1990 specie pp. 63-79 e 16-19.

(18) Per questo aspetto soprattutto Arianna Arisi Rota *La diplomazia del ventennio. Storia di una politica estera* Milano, Xenia pp. 144 e sgg.

rante necessità di aprire al capitale straniero, in questo caso, per l'approvvigionamento a prezzi sopportabili (19). Al di là delle brevi illusioni sul carattere risolutivo del «carbone bianco» (20) e prescindendo dai vaghi e allora mal noti termini del Patto di Londra, soluzioni coloniali erano certamente caldeggiate da vari gruppi dell'industria. E si è già visto come questa speranza sia tramontata solo nel 1920-1921 (21).

Non meno grave era la dipendenza da *licenze e brevetti esteri*. Anche questo fenomeno, inevitabile in uno sviluppo industriale «ultimo arrivato», aveva contribuito ad aprire le porte al capitale straniero.

Al riguardo, le aspirazioni ricorrenti in tanti risvolti dell'«interventismo industriale» (22) non soffersero le delusioni dell'aspetto «materie prime». Tutt'altro. Il Decreto Luogotenenziale 22 marzo 1917 n. 533, col solito ritardo della legge rispetto alla prassi, sospendeva per la durata della guerra l'efficacia delle privative industriali appartenenti a sudditi nemici o a ditte e società residenti in Paesi nemici, per innovazioni riguardanti materiale bellico o comunque utilizzabili a scopi militari (Art. 1). L'ampiezza della norma permissiva era completata dalla sua retroattività alla data della dichiarazione di guerra a ciascuno Stato nemico. La liberalizzazione era estesa anche ai Paesi *alleati* firmatari della Convenzione di Washington, con l'unica riserva di una condizione di reciprocità (di fatto non solo poco controllabile ma di modesta importanza per un Paese come il nostro, tributario più che creatore di invenzioni e *know-how*). I termini di priorità della Convenzione erano sospesi «per la durata della guerra e fino a tre mesi dopo la pubblicazione della pace» (Art. 4) (23). Quest'ultima libertà influì abbastanza direttamente sul collaterale problema della presenza di capitale straniero nell'industria bellica italiana (in quasi tutta quella aeronautica e in buona parte della cantieristica e meccanica nonché della siderurgia).

Il già accennato *terzo* ed ultimo nucleo di motivi industriali a favore dell'intervento riguarda appunto la liberazione dal *capitale estero*. All'ottenimento di questo risultato aveva anche molto contribuito il soccorso bancario, pilotato in gran parte dal Governo e dalle aderenze politiche della classe economica (vedi ad esempio la parte giocata da Nitti nella nascita della Banca Italiana di Sconto) (24). Infatti, i

---

(19) M. Doria *Ansaldo ecc.* cit. specie pp. 71-78. Ferdinando Fasce *Strategie imprenditoriali e mercato mondiale degli armamenti: i rapporti fra l'Ansaldo e la siderurgia USA nel primo novecento in* «Società e Storia» 38/1988 pp. 915-947.

(20) Vedi tuttavia Giorgio Mori sul possibile significato dello sforzo per l'indipendenza energetica del paese proseguito negli anni '20 e '30 in *La transizione dall'economia di guerra all'economia di pace in Italia e in Germania dopo la prima guerra mondiale* a cura di Peter Hertner e G. Mori Bologna Il Mulino 1983 p. 702.

(21) V. lavori cit. alla nota 8.

(22) Vedi ad es. Pietro Macchione *L'aeronautica Macchi. Dalla leggenda alla storia* Milano Angeli 1985 cap. 15 «Interventismo ed affari» (pp. 124-125).

(23) Eppure il decreto fu giudicato insufficiente e perfino sbeffeggiato dai fogli degli industriali varesini, ivi pp. 129-130.

(24) Fra gli altri: Alberto Monticone *Nitti e la grande guerra* Milano Giuffrè. Ernesto Galli Della Loggia *Problemi di sviluppo industriale e nuovi equilibri politici alla vigilia della prima guerra mondiale: la fondazione della Banca Italiana di Sconto* in «Rivista storica italiana» IV/1970 pp. 824-886. Anna Maria Falchero *Banchieri e politici. Nitti e il gruppo Ansaldo-Banca di Sconto* in «Italia contemporanea» 146-147/1942 pp.67-92 e *Il gruppo Ansaldo-Banca Italiana di Sconto e le vicende belliche del primo dopoguerra* in P. Hertener, G. Mori «La transizione ecc.» cit. pp. 543-571. Per taluni aspetti anche Cesare Rossi *L'assalto alla Banca di Sconto. Colloqui con Angelo Pogliani* Milano Ceschina 1950.

cospicui guadagni delle commesse militari nonché i risparmi dovuti alla liberazione da molte *redevances* per brevetti e privative tecnologiche estere, avevano facilitato l'estromissione del capitale straniero da varie industrie. Del resto, la stessa cessazione o indebolimento dei diritti di privativa avevano stimolato la convenienza a farsi «rilevare» per molti titolari esteri di partecipazioni in società italiane.

Venendo ora al 1939-1940 si direbbe, invece, che la nostra grande industria avesse buoni motivi per *non* desiderare una partecipazione italiana alla guerra in corso. Alcune di queste ragioni non sono che il rovescio di quelle che stavano alla base dell'opposta tendenza nel 1914-1915.

Lungo il ventennio l'industria era ormai divenuta quasi completamente *nazionale* come capitali se non sempre come tecnologie. Essa anzi aveva sviluppato non trascurabili propaggini *multinazionali*. Le più note sono quelle della Pirelli, dell'Olivetti e della FIAT legate da vicino a forniture di guerra. Ma forse le multinazionali più importanti riguardavano altri settori non direttamente bellici e tuttavia significativi sia per entità sia per la spinta a guardare oltre i confini: si pensi ad esempio alla F.lli Branca o alla Martini & Rossi.

L'«italianizzazione» del capitale industriale, molto cresciuta — come si è visto — nel 1915-1918, era in realtà incominciata ancor prima e fu quasi completata durante il ventennio.

Per il periodo precedente la grande guerra, si può ricordare lo strangolamento notato da Nitti (25) dei Cantieri Pattison e Guppy di Napoli e poi di altri gruppi estranei al cartello siderurgico nazionale del 1903. Furono in parte severe diete a base di mancate o ridotte commesse a provocare la già ricordata comparsa, talora effimera e talora più duratura, di società italiane a partecipazione estera per capitali e tecnologie. Così, e restando nel campo della marineria da guerra: Vickers-Terni e Ansaldo-Amstrong. Nel ventennio può considerarsi esemplare la vicenda che nel 1928 portò alla fine della SAICM di Marina di Pisa, copertura italiana con cui la Dornier tedesca, rilevati i vecchi Cantieri Gallinari, sviluppava una produzione aeronautica che il Trattato di Versailles le avrebbe impedito in patria. La bontà di alcuni aerei prodotti disturbava la concorrenza nazionale che riuscì ad eliminare la SAICM, avvalendosi delle leggi contrarie all'industria con mano d'opera prevalentemente straniera. Inghiottita dalla FIAT come CMASA (26) diverrà famosa per aver prodotto forse il peggior monoplano da caccia della seconda guerra mondiale, il «FIAT G. 50» (27).

L'industria italiana, ormai del tutto *nazionale*, realizzava interessanti profitti e notevoli risparmi di spesa. I tratti salienti di questa situazione possono così riassumersi.

a - *Sfruttamento del mercato interno* fortemente protetto. Tralasciando il generale rafforzarsi delle barriere protezionistiche in Italia come altrove dopo il 1929 e

(25) Riferimenti in Fabrizio Battistelli *Armi: un nuovo modello di sviluppo?* Milano, Einaudi 1982 pp. 27-28.

(26) Informazioni dell'amico prof. Andrea Curami. Accenni in V. Castronovo *Grandi e piccoli ecc.* cit. p. 191.

(27) Rinvio ai miei: *L'evoluzione dei materiali bellici in Italia 1918- 1940* in E. Di Nolfo, R.H. Rainero, B. Vigezzi (curatori) «L'Italia e la politica di potenza in Europa» Milano Marzorati 1986 (pp. 343-390, v. pp. 368-379) e recensione a Giuseppe Gabrielli *Una vita per l'aviazione. Ricordi di un costruttore di aeroplani* Milano Bompiani 1982 in «Il Risorgimento» (Milano) 2/1983 pp. 192-193.

prescindendo anche dal diffuso inasprimento proprio di dazi quasi sempre «specifici» conseguito in modo meccanico alle cadute dei prezzi del dopo crisi, ricordiamo il significativo caso FIAT-Ford. I tentativi della Ford di affacciarsi in Italia con svariata veste e da ultimo anche attraverso l'acquisto dell'Isotta Fraschini, fallirono per la persuasiva pressione esercitata da Agnelli su Mussolini e su varie comparse del suo seguito come Bottai. Nel 1928 Ford sembrava sul punto di irrompere nel mercato italiano con un aggiramento delle barriere tariffarie cui facevano riscontro «i primi cedimenti di autorità pubbliche e di gerarchie locali non insensibili (...) alla prospettiva di un aumento dell'occupazione operaia, ma pure alle ragioni del clientelismo municipale o dell'affarismo personale» (28). I primi interventi mussoliniani furono la chiusura d'autorità della fabbrica Ford di Trieste e la denegata autorizzazione dello stabilimento di Livorno, il tutto basandosi su disposizioni che disciplinavano il settore automobilistico come «basilare per la difesa nazionale». Trascurando altri provvedimenti con cui fu ingigantita non solo la protezione doganale delle vetture (fino a raddoppiarne il valore per le più potenti e ad elevarlo del 61,9% per le altre), ma altresì quella dei motori e delle parti staccate (al fine di impedire l'impianto di officine di montaggio), la definitiva estromissione della casa nordamericana avveniva coi Decreti 18 novembre 1929 n. 2488 e 18 luglio 1930. Essi davano al Governo la facoltà di intervenire in tema di nuove industrie in ogni parte del territorio nazionale, secondo criteri correlati sempre alla difesa e demandando la relativa irrevocabile pronuncia al Ministro delle Corporazioni. Con tali strumenti sarà represso un residuo tentativo di penetrazione nel 1932. La vicenda, che aveva interessato privati ed autorità italiane muovendo considerevoli interessi economici e corrispondenti aspettative, era gestita da Mussolini con solerte partecipazione di Bottai, Sottosegretario e poi Ministro delle Corporazioni dal novembre 1926 al luglio 1932. Conseguiva per la FIAT la favorevolissima condizione di «monopolio protetto» (29).

b - *Esportazioni.* Modeste e meno modeste, spesso di congiuntura, sempre basate sul *dumping*, poi ancor più accentuato nell'epoca autarchica (premi di produzione, *drawback* cioè rimborsi dei dazi sulle materie prime importate temporaneamente). Per la FIAT già si verificavano almeno dal 1927 (30). Beninteso contavano anche capacità industriali, prontezza nell'occupare spazi lasciati liberi dalle Case estere: vedi collocamento sul mercato francese delle vetture di piccola cilindrata FIAT-Simca colmando uno iato nella produzione dei giganti Renault e Citroën.

c - *Commesse statali.* Già considerevoli per la Marina e per l' Aereonautica negli anni Venti e primi degli anni Trenta, divennero importanti anche per l' Esercito, almeno dell'autunno 1938, con il varo dei programmi di artiglieria e col noto anticipo del 15% a fondo perduto sulle commesse in corso (31). Naturalmente la ripetuta,

(28) V. Castronovo *Giovanni Agnelli* cit. p. 456.
(29) Ivi pp. 453-463.
(30) Ivi pp. 451-453, 441-442, 522-534. Al riguardo vedi anche le tesi di Giovanni Agnelli *Per la ripresa delle esportazioni* in «La Riforma Sociale» gennaio-febbraio 1934 ora ripubblicato in L. Villari «Il capitalismo ecc.» cit. I pp. 229-312 (vedi oltre nota 51) nonchè quelle di Dino Gardini *Il piano autarchico* ivi II pp. 430-458 apparso in L. Lojacono «L'indipendenza economica dell'Italia» Milano, Hoepli 1937. Per alcuni dazi automobilistici Bruno Caizzi *Storia dell'industria italiana* Torino UTET 1965 pp. 505-506;

tassativa ingiunzione di servirsi della sola industria nazionale per l'allestimento di materiale bellico e di restringere l'importazione in valuta (32), comportava spese eccezionali per lo Stato e margini cospicui per i produttori. Qualcuno ha calcolato per esempio che le navi da battaglia tipo «Littorio», se allestite dall'industria francese, sarebbero costate circa la metà. Ai guadagni delle commesse si aggiungevano quelli dell'esportazione di manufatti bellici molto incoraggiati, per ragioni valutarie, dopo la fine delle Sanzioni. Né vanno dimenticati i profitti delle guerre d'Etiopia e di Spagna. Specialmente della seconda in quanto la prima era sopravvenuta con rapidità che rese inevitabili importazioni non solo di materie prime ma anche di manufatti industriali dei Paesi non sanzionisti (ad es. materiale automobilistico nordamericano affluito direttamente in Africa orientale).

Tale panorama congiunturale favoriva soprattutto monopoli ed oligopoli, soggetti variamente consorziati, e in genere potentati con quote di mercato riservato (vds. oltre). Ed è riconosciuto che, contrariamente a quanto in teoria dovrebbe accadere, le posizioni di monopolio in Italia non favorirono né la ricerca né il rinnovo degli impianti. Dilagò invece la «provincializzazione» del panorama industriale, concordemente riconosciuta dagli studiosi (33). Puntuali riscontri emergono anche nelle finora limitate indagini di settori particolari (34).

L'indisponibilità alla guerra dell'industria e della finanza italiane è riflessa nel notissimo Rapporto 5 agosto 1939 di Guarneri a Mussolini (35). Il Ministro per gli Scambi e Valute sintetizzava anzitutto — con dosati miscugli di incenso e di velature critiche — le vicende monetarie, valutarie e della bilancia commerciale dal 1927 in poi. Constatava il pauroso disavanzo conseguito all'aver affrontato «avvenimenti eccezionali di portata storica» sia sul piano *internazionale* (Etiopia, Spagna, Sanzioni, crisi centro-europee del marzo e settembre 1938 e del marzo 1939, Albania) sia su quello *nazionale* (sfavorevoli campagne agricole del 1936, potenziamento dell'Impero, autarchia, riarmo, politica razziale). Proclamava quindi l'urgenza di rimedi così alternativamente indicati: a) abbattimento del fabbisogno valutario contraendo le importazioni e rinunciando apertamente al riarmo; b) svalutazione monetaria mascherata con creazione di un doppio mercato basato su una semilibertà dei cambi che, ancora una volta scoraggiando ulteriormente le importazioni, avrebbe dovuto salvare la residua riserva. Ma a parte la difficoltà del raffigurarsi della soluzione b) in tutti i suoi risvolti tecnici e psicologici, è chiaro che entrambe non avrebbero po-

---

(31) Fra i vari contributi: il mio *Un intervento di Badoglio e il mancato rinnovamento delle artiglierie italiane* in «Il Risorgimento» (Milano) 2/1976 pp. 117-172. Andrea Curami, Fulvio Miglia *L'Ansaldo e la produzione bellica* in AA. VV. «L'Italia nella seconda guerra mondiale e nelle Resistenza» Milano, Angeli 1985 pp. 257-281 e testi ivi cit. nonchè L. Ceva, A. Curami *La meccanizzazione dell'esercito italiano dalle origini al 1943* (2 voll.) Roma SME Ufficio Storico 1989 specie II doc 49/a.

(32) Felice Guarneri, *Battaglie economiche* Milano, Garzanti 1953 (2 voll.). V. esemplificativamente II pp. 214 e sgg..

(33) R. Romeo *Breve storia della grande industria in Italia 1861-1961* Milano, Il Saggiatore 1988 (prima ed. 1961) pp. 151-152 e *passim*.

(34) Ancora L. Ceva, A. Curami *La meccanizzazione ecc.* cit. e per l'Aeronautica, Id. *Air Army and Aeronautical Industry in Italy 1936-1943* relazione in corso di pubblicazione al *Lubftkriegführung im Zweiten Weltkrieg. Ein Internationaler Vergleich*, Friburgo 1988. Per l'artiglieria soprattutto A. Curami, F. Miglia *L'Ansaldo ecc.* cit.

(35) F. Guarneri cit. II pp. 394-411.

tuto reggersi senza il taglio delle spese, incominciando da quelle militari (36). Seguì la destituzione di Guarneri nel «cambio della guardia» governativo 31 ottobre 1939.

Senonché, già coi primi di settembre 1939, l'attenzione di molti uomini d'affari era subitaneamente attratta, più che dall'inizio di una nuova tragedia mondiale, dalle allettanti, concretissime e insperate prospettive aperte dalla «non belligeranza». Chi ricorda quel tempo può testimoniare che il «duce», alla cui esaltazione perfino la stampa asservita mise qualche momentanea sordina, era invece più che mai apprezzato da taluni personaggi economici. Naturalmente pochi conoscevano i retroscena e pochissimi avrebbero mai immaginato l'avvilimento personale del tiranno cui la realtà presentava i conti per un triennio di politica intessuta di ansie, di angosce, di «sogni farneticanti» (De Felice), di terrore della Germania e di miscugli ideologizzanti dal non eccelso profilo (37).

Il «partito dei buoni affari» (Castronovo) badava al sodo. Considerando l'esportazione dei soli armamenti, forse mai più larga e incondizionata richiesta straniera aveva fatto riscontro a così infima qualità di prodotti. Gli importatori, effettivi e potenziali, non erano più i Paesi del sottosviluppo su cui aveva dovuto contare nel 1920-1921 l'ultimo sprazzo dell'Ansaldo perroniana. Adesso si trattava della Francia e della Gran Bretagna, oltre a vari Stati scandinavi, balcanici, asiatici ed americani. Né conta stabilire quante di tali richieste obbedivano a necessità militari o di manovra politica, tanto più che raramente i due aspetti erano separabili. E neppure si dimentichi che un simile «decollo» veniva a premiare chi non ne aveva certo pagato i consueti prezzi in termini di ricerca, di affidamento tecnologico e di rinnovo d'impianti. Vi era addirittura la possibilità che, se il tutto fosse durato, sarebbe stata la progredita tecnologia altrui a rifluire senza spesa nel nostro Paese, secondo un procedere non infrequente nei vortici economici scaturiti dalle urgenze belliche.

È noto, peraltro, come al di là di un certo numero di affari non fu possibile andare. Primo ma non definitivo inceppo fu il sopravvenuto «veto» di Mussolini alle maggiori esportazioni di materiale, specie aeronautico e terrestre, che la Gran Bretagna condizionava alla fornitura di proprio carbone, in sostituzione di quello tedesco affluente per l'usuale via di Rotterdam (38). Resta comunque che «le più grosse imprese continuarono ognuna, a tirar acqua al proprio mulino senza un minimo di programmazione, sollecitando materie prime e favori doganali e valutari per poi collezionare all'estero una commessa dopo l'altra» (Castronovo). Era il Governo stesso a favorire questo stato di cose, stretto dalle necessità valutarie che il riarmo rendeva ancora più acute. Cosicché forniture belliche e non belliche alle «democrazie» durarono, come è noto, ben al di là del gran rifiuto «di facciata» mussoliniano (febbraio 1940) e non s'interruppero si può dire che nelle ore in cui la guerra venne dichiarata (39).

---

(36) Rinvio soprattutto a Salvatore La Francesca *La politica economica del fascismo* Bari, Laterza 1972 pp. 104-107. V. anche Luciano Zani *Fascismo, autarchia e commercio estero. Felice Guarneri un tecnocrate al servizio dello «stato nuovo»* Bologna, Il Mulino 1988 p. 140 (e p. 51 dell'«Introduzione» alla nuova edizione di F. Guarneri cit. Bologna, Il Mulino 1988).

(37) R. De Felice *Mussolini il duce II* Torino, Einaudi 1981 pp. 85 e sgg., 333, 448, 584 e sgg., 805 e sgg. e *passim*;

(38) Vedi: Macgregor Knox *Mussolini* Unleashed Cambridge, Cambridge University Press 1982 pp. 69-74 e William Nort Meddlicott *The Economic Blockade,* Londra HMSO (2 voll.) I pp. 280-311;

(39) V. Castronovo *Giovanni Agnelli* cit. pp. 556-591 e in particolare 558.

Infatti, il subitaneo crollo francese non aveva solo precipitato la decisione del dittatore, ma aveva impaurito e paralizzato tutte le altre forze sino al giorno avanti inneggianti privatamente e pubblicamente alla «non belligeranza»: dalla monarchia all'industria, alla banca. Le distinzioni che sono state tracciate fra neutralisti più tenaci e interventisti dell'ultima ora, *plauditores* della «guerra lampo» (Balella, Pirelli, forse altri) (40) sono poco più che tracce sull'acqua. Segni labili che non mutano una fisionomia attendista, possibilista e calcolatrice, ma solo a raggio corto o lunghissimo. Attenta cioè all'occasione momentanea e mai troppo pessimista sui possibili epiloghi e sulla conclusiva incidenza del conto finale, comunque fossero andate le cose. Una guerra dunque né desiderata né provocata dalla grande industria ma subìta con perdurante serenità fin quando, poi, i segnali via via lanciati dal fascismo furbesco, dalla Chiesa romana e dall'industria stessa non avranno il loro sbocco nel luglio 1943 (41).

Stato dell'industria

Ricordo in breve alcuni aspetti dell'industria alla vigilia del secondo conflitto mondiale. Naturalmente qualche elemento essendo stato anticipato, la sintesi avrà talora carattere di rinvio (42).

La disciplina legislativa dei *consorzi* fra «esercenti uno stesso ramo di attività economica» risale alla Legge 16 giugno 1932 n. 834 (*consorzi obbligatori*) e al R.D.L. 15 aprile 1936 («norme circa i consorzi *volontari* di produzione e di vendita»). È opinione diffusa che la disciplina, nata per ridurre gli effetti della depressione dei primi anni Trenta (e più tardi estesa con norme speciali settore per settore), sia spesso servita a favorire interessi particolari o quanto meno come fattore di stagnazione e di difesa di posizioni precostituite.

Accenno qui ai soli *consorzi siderurgici,* i più legati alla produzione bellica, in quanto divenuti — per legge — uno degli strumenti del Commissariato Generale per le Fabbricazioni di Guerra (COGEFAG, poi Fabbriguerra, poi Miproguerra, vds oltre). Fra le conseguenze non positive di tali consorzi possono ricordarsi: a) elevatezza dei prezzi legata alla necessità di garantire un margine anche a chi aveva costi più elevati (produttore «marginale»); b) limitato incentivo a ridurre i costi sia per la ragione ora detta sia in conseguenza della garanzia a tutti i consorziati di un minimo di produzione e smercio; c) inconvenienti propri della centralizzazione degli ordini quali sfasamenti tra produzione e consumo, giacenze presso le aziende, ritardi nelle conseguenze; d) frantumazione degli ordini tra un grande numero di aziende e in base a quote predeterminate tale da costringere a lavorazioni inutilmen-

(40) Ivi p. 592.

(41) Per la ricostruzione dell'*iter*: A. Pirelli *Taccuini* cit. pp. 381-382 (17-18 dicembre 1942) e soprattutto pp. 418-423 (colloquio col cardinale Maglione 26 marzo 1943).

(42) Per argomenti di questa sezione (soprattutto consorzi, disciplina dei nuovi impianti, cartelli agro-industriali, corporazioni e commercio estero) sono fondamentali i lavori di Louis Franck (talora anche Franck Rosenstock) utilizzati solo da alcuni fra gli autori qui citati come R. Sarti, G. Gualerni, P. Ciocca-G. Toniolo, L. Zani, R. Romeo. Si veda la recente raccolta di saggi di Louis Franck *Il corporativismo e l'economia dell'Italia fascista a cura di* N. Tranfaglia, Torino, Bollati e Boringhieri 1990.

te onerose e da impedire economie «di scala»; e) esaltazione dell'incidenza delle spese generali per i produttori minori con conseguenze negative sui costi finali (43).

Con la regolamentazione consorziale interferisce e si collega la *disciplina dei nuovi impianti industriali* varata nel 1933 dopo alcuni provvedimenti del 1927 e del 1929 con effetti più circoscritti. La Legge 12 gennaio 1933 n. 141 diede facoltà al Governo di sottoporre ad autorizzazione l'impianto di nuovi stabilimenti industriali e l'ampliamento di quelli esistenti. Con successivi decreti, la necessità dell'autorizzazione preventiva fu estesa alla quasi totalità delle industrie. Al riguardo si può parlare di obiettivi *dichiarati*, obiettivi *non dichiarati* e di *effetti concreti*. Rientravano tra i primi: riduzione di attività esuberanti, lotta contro sprechi, sproporzione fra produzione e assorbimento, conseguenze di sviluppi disarmonici (disoccupazione) nonché compressione dei costi per ammortamento di impianti totalmente o parzialmente inattivi. Scopi non dichiarati erano certamente: il tentativo di orientare l'attività industriale verso finalità interessanti e non pericolose per lo Stato e di influire sulla dislocazione regionale delle industrie. Siffatti strumenti di una politica di piano (inesistente se non per scoordinate intermittenze) davano luogo a un rigido controllo della produzione e del consumo tale da cristallizzare lo stato di fatto. Le normative in questione, con la loro complessa disciplina di attuazione, si collegavano nella sostanza a disposizioni del 1929, 1930 e 1932 già in parte ricordate. Consentendo al governo amplissimi interventi su attività dichiarate fondamentali per la «difesa», esse avevano costituito lo strumento per l'estromissione della Ford e per l'anzidetta superprotezione della FIAT. Le procedure d'autorizzazione di nuovi impianti o di loro ampliamenti, dopo aver fatto capo nei primi anni a commissioni statali, si avvalsero dopo il 1937-1938 anche di rappresentanze delle cosiddette «categorie interessate» (in pratica degli industriali più potenti). È opinione consolidata che l'accoglimento di 6.412 domande di autorizzazione e la reiezione delle altre 4.735 (fra il 1933 e il 1942) abbia troppo spesso obbedito alla tutela d'interessi precostituiti. La deformazione più nota (e in vero talvolta denunciata dalla stessa Confederazione dell' Industria) consisteva nella presentazione di un grande numero di domande per impianti non destinati ad essere realizzati ma costituenti una difesa contro possibili concorrenti nei settori più appetibili. Questi sistemi erano facilitati dal fatto che le sanzioni per mancate realizzazioni di impianti autorizzati erano deboli e che esistevano mille modi per mantenere in vita pratiche aventi il solo scopo di paralizzare come «inutili doppioni» le iniziative disturbanti. Ancora una volta dunque ristagno e tutela delle posizioni di rendita (44).

Notorio che la *tecnologia* dell'industria italiana fosse nel complesso *arretrata* e riflettente il già ricordato stato di provincializzazione (vds. retro a nota 34). L'esi-

(43) Oltre a L. Franck cit. pp. 35-36 e 78-85, Ministero per la Costituente *Rapporto della Commissione Economica presentato all'Assemblea Costituente II Industria I Relazione II volume* Roma Poligrafico dello Stato 1947 pp. 226-242 nonchè Ernesto Cianci *Nascita dello stato imprenditore in Italia* Milano Mursia 1977 pp. 209-217. Giudizi non sfavorevoli su *alcuni* consorzi in E. CONTI cit. pp. 405-406 (11 giugno 1939).

(44) Vedi: L. Franck cit. pp. 85-86. Ministero per la Costituente *Rapporto* cit. pp. 119-149. E. Cianci *Nascita ecc.* cit. pp. 220-240. Gualberto Gualerni *Industria e fascismo* Milano Vita e Pensiero 1976 pp. 158-184 e *passim*. Gianni Toniolo *L'economia dell'Italia fascista* Roma-Bari Laterza 1980 pp. 277- 287. Naturalmente (N. Tranfaglia nell'introduzione del volume di L. Franck) non vanno dimenticati gli «spunti interpretativi e le indicazioni di ricerca» offerti dalla storiografia marxista, terzinternazionalista, qui ad es. da Pietro Grifone *Il capitale finanziario in Italia* Torino, Einaudi 1971 (prima ed. 1945) pp. 118-120 e *passim*.

stenza di qualche settore di progredito sviluppo tecnologico (chimico-tessile probabilmente) e il fatto che l'industria chimica e soprattutto i settori della gomma e della benzina sintetiche sembrino finora (febbraio 1991) insufficientemente studiati, non appare tale da infirmare l'assunto generale (45).

Del pari indiscutibile la diffusa *obsolescenza* e scarsa produttività degli *impianti*, riflesso del resto della «eliminazione di ogni concorrenza anche sul mercato interno» che «in pari tempo agiva da freno al progresso tecnico» (Romeo) (46).

Beninteso la stretta valutaria con le sue ripercussioni sulle importazioni si poneva fra le concause del degrado degli impianti, derivando a sua volta da scelte politiche di fondo intrecciatesi con congiunture mondiali come quella degli ultimi anni venti e i primi trenta. A conferma di questa situazione ricordiamo, per esempio, le parole di Agostino Rocca consigliere delegato dell'Ansaldo S.A. al consiglio d'amministrazione del 27 luglio 1936:

(...) L'ing. Rocca espone al consiglio il grave problema riguardante il rinnovamento del macchinario Ansaldo, del quale il 92% è anteriore al 1920 e si può quindi considerare superato sotto l'aspetto tecnico ed economico. È stato elaborato un programma per l'acquisto di 60 milioni di nuovo macchinario esponendo alle autorità competenti la necessità di doversi approvvigionare per buona parte dello stesso all'estero, dato che l'industria italiana non è ancora sufficientemente attrezzata a questo riguardo (...) Le autorità militari hanno efficacemente appoggiato il programma dell'Ansaldo, esercitando anche la loro influenza per ottenere dal Sottosegretario per gli Scambi e Valute l'autorizzazione per l'importazione di un lotto di 15 milioni nel primo anno (...)» (47).

Questo sommario panorama non può tacere alcuni tratti della disciplina del *commercio estero* poi confluiti nella più generale e spesso inafferabile figura dell'*autarchia*. Invero, come si cercherà di ricordare, le posizioni sul mercato dei produttori più affermati uscirono consolidate da un *cocktail* a base di inefficienza burocratica e di callidi approfittamenti. La morale insomma non è diversa da quella appena accennata per consorzi e disciplina degli impianti anche se, naturalmente, gli svolgimenti (o quanto di essi è possibile ricostruire) sono differenti. Certo la passività del mondo economico rispetto alle decisioni mussoliniane in politica estera *non* si riproduce all'interno. Quivi anzi i vertici economici possono negoziare col Regime da una posizione di potere superiore a quella esistente in altri Stati totalitari come la Germania nazista e il Giappone.

Dal 1861 al nodo 1929-1930 la politica commerciale e doganale del Regno (48) aveva oscillato tra il *liberismo* (estensione a tutta la Penisola della tariffa sarda e dei trattati di commercio del Regno subalpino) e il *protezionismo* della prima e della se-

(45) R. Romeo *Breve Storia ecc.* cit. pp. 151-152.

(46) Ivi.

(47) Fond. Einaudi A.R. 11.3. Ignoro in base a quali notizie E. Conti (op. cit. p. 389) abbia annotato in data 1° settembre 1938 che «lo sforzo produttivo è accompagnato da un intenso rinnovo di impianti».

(48) Oltre a R. Romeo *Breve storia ecc.* cit. *passim*, Michelangela Paradisi *Il commercio estero e la struttura industriale* in P. Ciocca, G. Toniolo (curatori) «L'economia italiana nel periodo fascista» Bologna Il Mulino 1976 pp. 271-324 e Ministero per la Costituente *Rapporto della Commissione Economica III Problemi monetari e Commercio estero I Relazione* Roma, Pol. dello Stato 1947 pp. 277-284.

conda svolta (1878 e 1887). Quest'ultimo con i dazi su grano, lana, ghisa ecc. aveva abbozzato anche da noi una sorta di alleanza *steel and rye*, importante per il primo decollo industriale (49). In regime protezionista più o meno forte (soggettivamente temperato dai trattati di commercio), l'Italia era poi rimasta, nonostante qualche attenuazione nel periodo De' Stefani (1922-1925) (50). Naturalmente da noi la protezione del mercato interno dovette sempre misurarsi con la necessità di importare indispensabili materie prime. Inoltre una sorta di pre-autarchia, intesa alla conservazione del modello economico interno e di corrispondenti interessi, si era già configurata tra la fine degli anni Venti e i primi anni Trenta. Ricordiamo la nascita di cartelli e consorzi agro-industriali che riunivano appunto con gli industriali i «coltivatori, i commercianti, gli intermediari nonché i rappresentanti del mondo operaio» (L. Franck): Consorzio produttori di zucchero, Federazione nazionale dei coltivatori di barbabietole, associazioni interessate alla coltura dei bachi da seta, Ente Nazionale Risi ecc... La ricetta era quella del *dumping* esterno sulla pelle del consumatore italiano: rialzo coattivo dei prezzi interni e speciali imposte destinate a indennizzare gli esportatori perché potessero vendere l'eccedenza ai prezzi del cartello mondiale. Il sistema era finalizzato al mantenimento di certe colture e alla conservazione di mercati esteri, quando non addirittura a creare nuova esportazione. Meccanismo largamente applicato dal Fascismo ma *non inventato da lui* (51).

Fra il 1929 e il 1935 l'esportazione declina di ben due terzi come conseguenza sia del rincrudito protezionismo estero nel dopo-crisi sia del rifiuto mussoliniano di svalutare la Lira (rimangiandosi la reclamizzata «quota 90» nel 1926) non foss'altro in proporzione alle svalutazioni della Sterlina (30%) e del Dollaro (41%) avvenute rispettivamente nel 1931 e nel 1933. Pur con notevolissimo prosciugamento della riserva (oro e divise), la bancarotta fu evitata solo perché le circostanze avevano determinato anche un crollo di pari entità nell'importazione.

Lo scontro fra realtà e grande «politica spettacolo» sempre più accentuata dal Regime non tardò a presentare i conti provocando drastici provvedimenti:

- febbraio 1935, sequestro della valuta estera e drenaggio dell'importazione con contingenti e con un sistema di licenze ancorato ad una percentuale della quantità esportata nel corrrispondente trimestre del 1934, da provarsi con esibizione delle relative «bollette». Da ciò e da altre regolamentazioni a mano a mano succedutesi, la nascita fra l'altro di nuove figure «professionali» come «spedizionieri» e «tran-

---

(49) V. sempre R. Romeo *Breve storia ecc.* cit. cap. V specie pp. 43-46. Per l'aspetto tedesco esemplificativamente: Fritz Fischer *From Kaiserreich to Third Reich. Elements of Continuity in German History 1871-1945* Londra, Unwin Hyman 1986 (ed. or. 1979) specie pp. 39 e sgg..

(50) La sospensione bellica del dazio sul grano fu prorogata con provvedimenti annuali fino al 1925: R. Romeo *Breve storia ecc.* cit. p. 121.

(51) L. Franck cit. pp. 58-61 e B. Caizzi cit. pp. 470-471. Tale era il sistema pubblicamente propugnato da Agnelli nell'articolo citato a nota 30. Le tesi di Agnelli furono vivacemente contestate da Oscar Sinigaglia nel febbraio 1934 con un articolo destinato al «Corriere della Sera» e da questo rifiutato. Sinigaglia vi osservava fra l'altro come fosse eccessivo che l'esportatore pretendesse di addossare al consumatore interno non solo costi di produzione, spese generali e d'ammortamento dei prodotti esportati ma perfino «l'interesse del capitale impiegato in un periodo nel quale gran parte dei produttori non riesce a ricavarlo nemmeno dalle vendite all'interno». Vedi Franco Marcoaldi *Venti anni di economia e politica. Le carte De' Stefani (1922-1941)* Milano, Angeli 1986 pp. 229-232.

sitari» divenuti specialisti dell'*import/export* con lineamenti tecnici non sempre facili da ricostruire ma di intuitiva temperie morale (52);

- potenziamento dell'esportazione non solo con l'anzidetto ancoraggio all'importazione, ma con vari marchingegni; permessi speciali extra contingente, premi di vario genere, benefici fiscali (*drawback*, temporanea importazione e simili), concessioni straordinarie di divisa estera ecc.;

- «allineamento» (cioè svalutazione) della Lira nell'ottobre 1936, approfittando della copertura offerta dai clangori imperiali (53).

La nazionalizzazione del commercio estero, in uno con l'autarchia (23 marzo 1936), con i salvataggi bancari del 1933 sfociati nelle due versioni dell'IRI (1933 e 1937) e con la riforma del credito (R.D.L. 12 marzo 1936 n. 375), rappresentarono la più forte intromissione del potere politico nei fatti economici. Senonché, mentre nel campo bancario o in quello dello Stato imprenditore esistevano o si crearono strutture efficienti di matrice non politica (i cosidetti «Istituti Beneduce»), per il plesso commercio estero-autarchia si preferì riciclare l'ingombrante macchina corporativa. Qualunque cosa essa fosse stata nella mente dei suoi teorici e primi realizzatori, certo è che nel 1934, al momento stesso cioè in cui veniva completata in ogni sua ramificazione, si configurava come area di sopravvivenza e approfittamento per personaggi piccoli e meno piccoli del Regime. E se la classe economica fu tutt'altro che contraria a questo riciclaggio, doveva avere le sue buone ragioni.

Alle ventidue Corporazioni variamente articolate si aggiunsero in pochi anni centinaia di altri uffici e di cartelli destinati ad arricchire e completare la cosiddetta «autodisciplina delle categorie». Con pratico realismo gli uomini d'affari non deplorarono questo macchinario né chiesero l'accantonamento di nessuna sua ruota grande o piccola (54). Si limitarono a penetrarlo ingraziandosene taluni componenti, introducendovi propri uomini e accettando di presiederlo attraverso la *Commissione Suprema per l'Autarchia* che altro non era se non l' Organo Centrale delle Corporazioni creato da Volpi e che già comprendeva molti industriali. Anche eventuali aspirazioni fasciste a pianificazioni seriamente intese, quali non possono a priori escludersi fra i personaggi meno noti e meno corrotti, erano destinate ad arenarsi nel groviglio di canali burocratici e di competenze parallele che una volta ancora giovò soltanto al mantenimento delle posizioni precostituite.

In termini generali, ci sembra da condividere il meditato giudizio di Roland Sarti:

«Negli sviluppi autarchici gli industriali ottennero sempre compensi adeguati ai sacrifici cui erano sottoposti (...) La politica autarchica era stata accettata dagli industriali (...) anche perché trascinati dall'onda di nazionalismo che percorse il Paese durante la guerra

(52) F. Guarneri cit. I pp. 352 e sgg. Vedi anche Guido Leto Ovra. *Fascismo-antifascismo* Bologna, Cappelli 1952 pp. 151-154.

(53) Oltre alle opere citate di F. Guarneri e di M. Paradisi e al rapporto per la Costituente di cui alla nota 48, vedi: L. Franck cit. soprattutto pp. 132-136. Shepard B. Clough *Storia dell'economia italiana* Bologna, Cappelli 1965 (ed. or. 1964) pp. 324 e sgg. E specialmente R. Sarti cit. pp. 104/112.

(54) Conferma del «realismo» industriale nell'articolo di Agnelli cit. sopra a nota 30 in cui si proponeva di affidare il controllo dell'esportazione appunto alle corporazioni definite «organi vigili e agili delle industrie»! Giudizi negativi sulle corporazioni nelle note private 25 agosto 1939 di E. Conti cit. pp. 408-410;

etiopica. E d'altra parte i sacrifici economici dell'autarchia erano compensati dai guadagni. Autarchia e corporativismo riunirono gruppi affaristici precedentemente contrastanti in una rete di interessi che era il riflesso economico della Union sacrée sotto la bandiera del nazionalismo aggressivo. L'autarchia era il trionfo della conservazione economica perché garantiva ad ogni gruppo di interessi precostituito uno spazio corrispondente allo status e ai risultati raggiunti in precedenza. Essa eliminava la mobilità sociale e le maggiori occasioni di espansione economica che forse sarebbero state possibili in un sistema meno irreggimentato. Tuttavia assicurava ad ogni produttore già arrivato una quota fissa di mercato con profitti forse non spettacolari ma interessanti e praticamente garantiti. In questo sistema chiuso, grande industria, grande proprietà terriera, chiesa, burocrazia ed anche un'ampia classe media di piccolo commercio e piccola proprietà erano gratificate dalla soddisfazione psicologica data dalla consapevolezza di occupare posti e funzioni bene definite nell'economia nazionale. D'altra parte le masse operaie, potenziali fonti di moto e disturbo in un simile sistema, erano saldamente inquadrate e forse in parte riconciliate dai primi modesti vantaggi di un incipiente «welfare state». L'atmosfera sociale era permeata dalla quiete figlia dell'immobilità, da quella certezza nei rapporti sociali che è spesso il fattore consolatorio e rassicurante degli ordinamenti economici senescenti» (55).

Lo studioso nordamericano, scrivendo nel 1971, aggiunge che «gli italiani nostalgici ancora rimpiangono quel perduto senso di identità e di affinità pur talvolta deplorando le privazioni e il modesto standard di vita sperimentato durante il fascismo» (56). Non saprei quanto di tale acuta osservazione resti vero nell'Italia di questi anni Novanta, caratterizzata fra l'altro da rumorosa mobilità sociale (incomparabilmente superiore a quella di altri Paesi) oltreché dalla scomparsa per ragione di età di molti nostalgici. La conclusione del quadro tracciato da Sarti pare attagliarsi piuttosto ai grandi momenti di quiete caratteristici di talune società «cetuali», o meglio «di stati», come quella tedesca in molti periodi del settecento e dell'ottocento (57) e che gli anni del fascismo «maturo» possono aver momentaneamente ricreato.

Venendo ad argomento più specifico, sarebbe interessante sapere con precisione come autarchia e disciplina del commercio estero giocassero nella formazione dei prezzi interni, soprattutto in quelli di materie prime e manufatti interessanti la produzione bellica.

A grandi linee le cose andavano come segue. L'importazione era favorita nei limiti in cui serviva all'*esportazione* e solo secondariamente, spesso anzi mediatamente, anche al riarmo. Questo infatti veniva depauperato dall'esportazione di armi, la quale tuttavia — fornendo valuta — alimentava l'acquisizione di materie prime poi immesse nuovamente nella produzione bellica. I prezzi interni delle materie prime d'importazione erano condizionati da fattori molteplici. In primo luogo vi erano i *dazi* che tuttavia, quantunque elevati, influivano relativamente. Così sappiamo che nel 1939 il prezzo estero di una tonnellata di acciaio greggio era di $ 27

(55) R. Sarti cit. pp. 110-111. Per la penetrazione fascista nella classe operaia: Palmino Togliatti *Lezioni sul fascismo* Roma, Editori Riuniti 1970 (ma Mosca 1935) pp. 9-10.

(56) R. Sarti ivi.

(57) Mi riferisco soprattutto alla Prussia e alla Germania del Nord. Per incidentali ma notevoli osservazioni su sopravvivenze di sensibilità «cetuali» anche nelle campagne della Germania nazista: Jean-Marie d'Hoop *Prissonniers français et la communauté rurale allemande (1940-1945)* in «Guerres mondiales et conflits contemporains» (Parigi) 147/1987 pp. 31-47 soprattutto pp. 42-43.

cioè di Lit. 513 (Lit. 19 x 1 dollaro) che, con dazi ed accessori (Lit. 260), saliva a Lit. 773. Tuttavia il prezzo all'interno della tonnellata di acciaio greggio si aggirava sulle Lit. 2.000 (58). Come mai? Anzitutto essendovi una produzione nazionale di acciaio a costi molto maggiori delle Lit. 513 (59), i prezzi si allineavano al gradino più elevato. Poi, ma non è che un'altra faccia del fenomeno, tutto il coacervo di divieti e contingenti (all'importazione) e di premi, *drawback* ecc. (per l'esportazione) «faceva» il prezzo d'importazione in modo definitivo per chi appunto non avesse fruito di tali premi e incentivi. Questa cosidetta «tariffa invisibile» (che avrà funzionato in modo analogo per altre materie prime, macchine industriali estere e via dicendo), «scaricava» sul consumatore interno, secondo una tradizione consolidata e palesemente ammessa ad esempio dal gerarca Dino Gardini, uomo delle Corporazioni e della Azienda Minerali Metallici:

«*È stato possibile quindi far pagare sotto forma di premi di compensazione una certa quota delle merci importate che possa favorire l'esportazione di altri prodotti. Non si dica che con tale politica chi ci va di mezzo è il consumatore, perché tanto la stabilizzazione al più alto livello avverrebbe comunque, poiché sul mercato interno non potrebbero esserci per lungo tempo per lo stesso prodotto due prezzi diversi, uno per le merci nazionali ed uno per quelle importate (...). Evidentemente il sistema funziona meglio ogni qualvolta si può sostituire alle iniziative individuali quelle di consorzi a base corporativa (...)*» (60).

C'è da chiedersi infine: *chi* all'interno pagava quei prezzi più elevati, i corrispondenti insomma delle lire 2.000 per una tonnellata di acciaio?

Non probabilmente il gruppo scelto di una trentina di grandi industrie (fra le quali Ansaldo, Ilva e Terni, Snia Viscosa, FIAT ecc.) cui erano garantite quote fisse d'importazione tali da assicurarne il lavoro (61). E neppure — supponiamo— quelle ditte (o piuttosto quegli enti pubblici d'importazione, i cosiddetti «enti di privilegio» preesistenti o creati *ex novo* e in gran numero) che ricevevano assegnazioni speciali di valuta per le importazioni di riconosciuta necessità. Non sarei però proprio certo che questi speciali soggetti pagassero un prezzo inferiore. In massima parte essi erano fornitori del più grande e più debole «consumatore interno», lo Stato appunto, che per definizione non bada a spese o vi bada solo di quando in quando (62). Né vi sarebbe nulla di strano in un sistema dove le «partire di giro» si moltiplicavano, dove si ammetteva che industrie di Stato (o... quasi di Stato come molte

(58) Ministero ecc. *Rapporto ecc.* cit. retro a nota 48 pp. 281-282 nota 1. Vedi anche Eugenio Anzilotti *Misura del livello dei dazi nella tariffa doganale italiana* in Ministero ecc. cit. *Rapporto della Commissione Economica II Industria, III Appendice* Roma, Pol. dello Stato 1947 pp. 185-229.

(59) Scherzosamente (ma fino a che punto?) si diceva negli anni '20 che un pane di acciaio acquistato all'estero e spedito ad Aosta in vagone letto costava meno del suo equivalente ricavato dalle altissime miniere di Cogne.

(60) D. Gardini *Il piano autarchico* cit. p. 445.

(61) Così R. Sarti cit. p. 109 che ricava la notizia da «L'organizzazione industriale» 12 maggio 1939 p. 5.

(62) Per un caso in cui lo Stato, nella persona del gen. Alfredo Guzzoni sottosegretario alla Guerra e sottocapo di S.M.G. (1941), «badò a spese»: L. Ceva, A. Curami *La meccanizzazione ecc.* cit. I pp. 345-346.

IRI) dovessero *guadagnare* su forniture allo Stato medesimo, per esempio alle sue Forze Armate (63).

Non devono però esser mancati soggetti che avranno pagato i prezzi più elevati (per intenderci l'acciaio a 2.000 lire la tonnellata) ma forse senza possibilità di «scarico» totale sulla propria clientela e quindi con margini limitati. A questa categoria ci sembra alludere Guarneri quando scrive di ditte non esportatrici «che dovevano subire la taglia delle materie prime acquistate di seconda mano, *a prezzi di strozzo*» (*nostro*) (64). La *curée* non finisce paritariamente in tutte le fauci, nemmeno quando essa è fornita, come in questo caso, dal «Paese».

Non ho in questo momento modo di risolvere un ultimo dubbio anche se mi riprometto di provvedervi più avanti con qualche ricerca: saranno mai esistiti dei fornitori esteri concretamente disposti a vendere il loro acciaio (o altra materia prima) ai prezzi del cartello internazionale quando si sapeva che l'acquirente avrebbe a sua volta rivenduto a prezzi interni quattro volte (65) superiori? Forse si può dubitarne.

Rapporti industria-Forze Armate

È noto che nel corso della guerra 1915-18, sotto la férula della necessità, il fenomeno dilagante ma contrastato dell'identificazione soggettiva fra committenza militare e produzione industriale (66), era sfociato nella cosiddetta militarizzazione dell'economia. Fenomeno ramificato e complesso il cui aspetto più appariscente era la partecipazione di personaggi dell'industria ad uffici operanti per conto del Governo e il diretto coinvolgimento di militari nelle imprese industriali (67). L'ultima trincea di una relativa «separatezza» militare era costituita dall'esistenza di un organismo unico alla testa della «Mobilitazione industriale». Per quanto pletorico e per quanto difettoso, il Commissariato, poi Sottosegretariato e quindi Ministero Armi e Munizioni retto dall'integerrimo generale Alfredo Dallolio, aveva accentrato l'intera materia delle commesse per le (allora) due Forze Armate. Ma è anche noto che questa posizione era stata scalzata con l'allontamento di Dallolio nel maggio 1918, con le successive trasformazioni dell'organismo: accorpamento con Ministero dei Trasporti nel settembre 1918; attribuzione dal novembre 1917 della competenza per le forniture aeronautiche al Commissariato retto dall'on. Eugenio Chiesa.

(63) Si consideri la lettera Rocca-Menichella 21 gennaio 1937 (Fond. Einaudi A.R. 15.38) nella quale il consigliere delegato dell'Ansaldo critica l'«illusorietà» dei benefici conseguiti dai bilanci delle Amministrazioni Militari «a scapito del bilancio di aziende fornitrici possedute dallo Stato», facendo mostra di non accorgersi che il rilievo, vero in se stesso, era tuttavia perfettamente rovesciabile.

(64) F. Guarneri cit. II p. 153.

(65) È questa la proporzione data da R. Romeo *Breve storia ecc.* cit. p. 151.

(66) Vedi retro nota 6.

(67) Alberto Caracciolo *La crescita e la trasformazione della grande industria durante la prima guerra mondiale* in Giorgio Fuà «Lo sviluppo economico in Italia» Milano, Angeli 1975 (prima ed. 1969, 3 voll.) III (pp. 195-248) v. pp. 216-217. Vedi anche: Luciano Segreto *Statalismo e antistatalismo nell'economia bellica. Gli industriali e la mobilitazione industriale (1915-1918)* in P. Hertner, G. Mori «La transizione ecc.» cit. pp. 301-345. Maria Luisa Pesante *Il governo e l'economia* e Paola Carlucci *Funzioni e caratteri del Ministero per le armi e munizioni* entrambi in Giovanna Procacci (cur.) «Stato e classe operaia in Italia durante la prima guerra mondiale» Milano Angeli 1983 risp. 27-39 e 60-78.

Quando poi il Governo fascista nel 1923-1925 volle regolare di nuovo l'intera materia, il richiamo di Dallolio non si tradusse in un rafforzamento del versante militare (68). Tutt'altro. Industria e Forze Armate sembrarono aver trovato una tacita intesa di ben diverso sapore. La nuova «mobilitazione civile», oltre alle Forze armate cui dal 1923 si era aggiunta l'Aeronautica, coinvolgeva ben sei Ministeri nonché la Milizia e il Partito fascista. Il tutto faceva capo alla vecchia Commissione Suprema di Difesa (profondamente modificata nel 1925), ad un Comitato per la Mobilitazione Civile (CMC presieduto appunto da Dallolio) e ad una Segreteria. Ad essi in pochi anni si aggiunsero una ventina di altri uffici e una folla di organismi minori con migliaia di funzionari. Le competenze che una selva di leggi riservava a sì mastodontico apparato erano tanto numerose, varie e diversificate, che è più spiccio dire quel che mancava e cioè la potestà decisiva sulle commesse all'industria che ciascuna Forza Armata conservava separatamente dalle altre.

Inoltre, poiché nulla doveva sfuggire al controllo dello Stato totalitario, nel 1923 fu creato anche un Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) di cui Guglielmo Marconi fu il primo presidente. Ma questo organismo pur munito di vasti poteri non sembra aver incoraggiato la necessaria sprovincializzazione dell'industria in rapporto al progresso scientifico. Non consta ad esempio che il CNR si sia concludentemente interessato né ai parziali risultati della fissione nucleare (Fermi 1934) né più tardi agli studi sul radar e neppure ai primi e poco significativi conati di volo e reazione (1941).

Parimenti l'attività del CMC di Dallolio si limitò a censimenti di industrie e ad esercitazioni non molto importanti. Alla fine degli anni Venti un'interessante proposta di Dallolio in tema di costruzione sperimentale di artiglierie, non ebbe seguito. Cosicchè il problema del rinnovo dell'intero parco programmato sulla carta fin dal 1929 sarà affrontato solo nel 1938 nei modi già accennati e particolarmente graditi all'industria. Dallolio, consapevole dell'insufficienza dei propri poteri, pensava che al momento buono Mussolini lo avrebbe rafforzato. Ma questo si verificò solo in minima parte quando, con la crisi etiopica, fu istituito il Commissariato Generale per le Fabbricazioni di Guerra (COGEFAG) affidato a Dallolio sotto la dipendenza «diretta ed esclusiva del duce». Neppure il nuovo Ente (R.D.L. 14 luglio 1935 n. 1374 e Decreto del «duce» 23 settembre 1935) interferiva sulle commesse belliche che continuavano ad essere assegnate direttamente alle industrie dai singoli Ministeri militari. Il COGEFAC, poi Fabbriguerra, aveva il precipuo compito di presiedere alla ripartizione delle materie prime fra le amministrazioni militari o direttamente fra le industrie belliche. Ma, nell'importazione di materie prime, la com-

(68) Per la mobilitazione civile, il COGEFAG e il Fabbriguerra può vedersi il compendio di L. Ceva, A. Curami *Industria bellica e Stato nell'imperialismo fascista degli anni '30* in «Nuova Antologia» 2167/1988 (pp. 316-338). Fondamentali i lavori di Fortunato Minniti fra cui: *Due anni di attività del Fabbriguerra per la produzione bellica* in «Storia contemporanea» 4/1975 (pp. 849-879), *Aspetti organizzativi del controllo della produzione bellica in Italia (1923-1943)* e *Aspetti territoriali e politici del controllo della produzione bellica in Italia* entrambi in «Clio» risp. 4/1977 (pp. 305-340) e 1/1979 (pp. 79-126) nonchè *Le materie prime nella preparazione bellica in Italia (1935-1943)* I e II in «Storia contemporanea» risp. 1/1986 (pp. 5-40) e 2/1986 (pp. 245-276). Per il Fabbriguerra anche L. Ceva *Carlo Favagrossa* voce in corso di pubblicazione nel «Dizionario biografico degli italiani illustri». Fra i lavori generali ricchissimo i dati è Angela Raspin *The Italian War Economy 1940-1943 (with particular reference to Italian Relations with Germany)* London, School of Economics 1980.

petenza del Fabbriguerra concorreva con quella di altri organismi, come i Ministeri delle Corporazioni e delle Comunicazioni nonché i già accennati enti «di privilegio». Estranei all'organismo rimanevano poi settori vitali quali gomma, legname, fibre tessili ed altresì quello dei combustibili e carburanti che gli sarà assegnato solo nel 1942 a guerra inoltrata. *Causa* verosimile di questo assetto era la convergenza fra tendenze separatiste delle tre Forze Armate e la notoria diffidenza di Mussolini verso ogni importante concentrazione di poteri. Precipuo *risultato:* inefficienza, confusione, sprechi, sovrapposizioni in sede progettuale, tecnica, sperimentale e di collaudo. Questi inconvenienti si dilateranno di pari passo con l'aggravarsi delle costrizioni esterne. Alle già considerate difficoltà del commercio estero si aggiungerà dalla fine del 1939 il blocco navale che, come già detto, la Gran Bretagna era disposta ad attenuare solo contro maggiori forniture di armi rifiutate da Mussolini (febbraio 1940). Dopo l'entrata in guerra, i rifornimenti verranno a dipendere dalla volontà tedesca, mutevole e comunque anchilosata da problemi di trasporto. Né d'altra parte l'Italia potrà gareggiare con lo strapotente alleato nella corsa alle disponibilità dell'Europa occupata (es. petrolio rumeno). Alle già dette carenze industriali (impianti obsoleti, ricerca insufficiente, anelasticità da posizioni di rendita), si aggiunge l'«atavica ristrettezza mentale» delle amministrazioni militari (69).

A ben vedere, l'unica azione di coordinamento esercitata dal Fabbriguerra (affidato al gen. Favagrossa dal settembre 1939) coincide con il primo periodo della non belligeranza allorchè vi è concordia fra industriali e militari nel non volere l'intervento. Entrambi sono convinti dell'improbabilità di una vittoria tedesca e i primi non vogliono perdere «i buoni affari». Riconsiderati i programmi e le capacità industriali, il gen. Favagrossa a gennaio 1940 aveva dichiarato che una relativa preparazione possibile per metà 1941 sarebbe però azzoppata dall'insufficienza delle artiglierie terrestri al cui rinnovo si sarebbe giunti, nella migliore delle ipotesi, verso il 1945. Né questa situazione fu agevolata dall'improvvisa decisione di Mussolini (dicembre 1939) di fortificare in tutta urgenza il confine con l'alleata Germania (linea «non mi fido») riversandovi un miliardo di lire e aliquote ingenti di calcestruzzo e di ferro. Un'iniziativa che disturbava i programmi di riarmo e portava variazioni nelle prospettive industriali.

Nel corso del conflitto e dopo di esso, il Fabbriguerra sarà accusato di inefficienza e di elefantiasi burocratica. Queste critiche, pur con elementi di verità, rientrano soprattutto fra i molti alibi messi avanti dall'industria per giustificare la povertà dei suoi prodotti.

Senza investire l'intero problema delle materie prime oggetto di altro contributo, notiamo taluni fra i numerosi esempi dimostranti che spesso quanto «distribuito» dal Fabbriguerra alle industrie *o* non fu lavorato totalmente *ovvero* lo fu con infimo standard tecnologico. Così all'8 settembre 1943 i tedeschi cattureranno sui piazzali delle industrie acciaio e correttivi in misura circa tripla delle dotazioni di partenza del 1940 (70). Così è esatto che il nichel impiegato per le corazze del carro

(69) Così il gen. Mario Montanari in S.M.E.-Ufficio Storico *L'esercito italiano alla vigilia della seconda guerra mondiale* Roma, Tip. Regionale 1982 p. 251.

(70) L. Ceva, A. Curami *La meccanizzazione ecc.* cit. I pp. 384-385 e nota 66, docc. e letteratura ivi cit. fra cui anche l'apologetico Carlo Favagrossa *Perché perdemmo la guerra - Mussolini e la produzione bellica* Milano, Rizzoli 1946, v. p. 200.

medio FIAT-Ansaldo fra il 1940 e il 1942 si ridusse da 46 a 8 kg (71). Ma fin dall'11 maggio 1941 lo S.M. dell' Esercito (con perizia del gen. ing. L. Sarracino) aveva accertato che i carri italiani distrutti in Cirenaica nel febbraio precedente (costruiti nel 1940, dunque con la maggior quantità di nichel) avevano ceduto ai proiettili nemici per errori nelle colate dell'acciaio e per incuria nel montaggio (72). Grave era poi l'insufficienza dei motori che la FIAT destinava a questi carri, rinunciando d'altronde ad adattare ad essi i propri propulsori aerei. Eppure questi ultimi erano in pratica gli stessi motori che gli angloamericani installavano con successo nei carri che ci contrastavano in Africa. Tali motori aerei erano invece montati dalla Casa torinese su velivoli sorpassati come i biplani «CR 42» ed altri che talora passavano senza soluzione di continuità dalla consegna alla demolizione (73).

È dunque seriamente prospettabile l'ipotesi che capacità e disposizioni industriali diverse avrebbero permesso, non certo la vittoria militare dell'Italia (impossibile per l'intero Tripartito), ma una figura meno meschina nella veste di primo satellite della Germania in cui la politica fascista ci aveva collocati.

(71) F. Minniti *Le materie prime ecc.* cit. II p. 267 nota 278 e docc. ivi cit..
(72) L. Ceva, A. Curami *La meccanizzazione ecc.* cit. I pp. 339-343 e II doc 51 pp. 270-286.
(73) Ivi I pp. 387-392 e pp. 463-464.

COMMESSE BELLICHE E APPROVVIGIONAMENTI DI MATERIE PRIME

ANDREA CURAMI

La mancanza di materie prime è stata addotta da molti memorialisti come una delle principali cause, in subordine a veri o presunti errori politici e militari, della sconfitta italiana nella seconda guerra mondiale.

È inevitabile che di una guerra perduta approfittino i vendicativi estri letterari di alcuni, contrapposti ad opinabili difese di altri, accomunati entrambi nella ricerca di un responsabilie da esporre al vituperio della nazione, arrogandogli le improbabili facoltà di *deus ex machina* in grado di aver provocato tutti i guasti verificatisi. Tuttavia, il problema degli approvvigionamenti di materie prime sembra mandare alla fine assolti gran parte degli accusati, in quanto dagli scritti si evince la convinzione che ogni paragone con gli altri belligeranti non si possa sostenere a causa della carenza italiana di risorse naturali.

In queste brevi note non intendiamo riprendere gli approfonditi studi di Fortunato Minniti sulla politica nazionale degli approvvigionamenti nel periodo 1935-1943 (1), ma bensì cercare di capire innanzitutto se la riconosciuta impreparazione militare italiana fu causata solo dalla nota carenza di risorse naturali, ovvero se la dichiarata modesta qualità dei nostri armamenti dipese solamente dalla indisponibilità di combustibili e di materiali metallici e non.

L'approvvigionamento delle materie prime: un problema in un conflitto di interessi ed esigenze diverse

È, forse, opportuno sottolineare che il problema dei *rifornimenti dall'estero per la nazione in guerra* (2), sull'esperienza del primo conflitto mondiale, era ben noto

(1) F. Minniti, «Le materie prime nella preparazione bellica dell'Italia (1935-1943)», *Storia contemporanea*, a. XVII, nn. 1-2, 1986.

(2) Riprendiamo il titolo di una conferenza tenuta dal generale Umberto Spigo, segretario generale della «Commissione Suprema di Difesa», agli ufficiali dell'Istituto Superiore di Guerra di Torino nel febbraio 1939.

a livello politico e militare (3), tanto è vero che quale organo consultivo della Commissione Suprema di Difesa (4) venne stabilita la creazione del Comitato di mobilitazione civile (Cmc) (5) con il principale compito dello studio delle modalità di rifornimento di materie prime. Importante, quanto poco utilizzata, fonte di studio dell'attività del Cmc sono le relazioni, aggiornate annualmente, sui fabbisogni necessari nel primo anno di guerra.

Il «potere decisionale» sulle importazioni e sulla ripartizione e distribuzione dei materiali venne, invece, arrogato rispettivamente al Ministero degli Esteri e al Commissariato Generale per le fabbricazioni di guerra (creato con il R.D.L. 14 luglio 1935 n. 1.374, Cogefag), poi Sottosegretariato di Stato (Fabbriguerra) ed infine Ministero (Miproguerra). Ma le importazioni erano «attentamente amministrate» dalla Sovrintendenza agli scambi ed alle valute (Scambival), ed inoltre, sottolinea ancora Minniti, «*fuori dalle compentenze del Cogefag rimanevano inoltre i combustibili, il legname, le fibre tessili naturali ed artificiali, la gomma*».

La gestione delle commesse militari fu, invece, lasciata alla competenza diretta dei Ministeri militari per la loro fiera opposizione ad ogni tentativo di coordinamento, impedendo così, di fatto, che il Cogefag potesse svolgere quella funzione di armonizzazione dei «programmi delle lavorazioni occorrenti alle Forze Armate» per cui era stato creato, e si deve, infine, notare il ritardo di circa dieci anni con cui venne attuato, e solo parzialmente, quanto previsto dalla legge sulla mobilitazione generale (Legge n. 969 dell'8 giugno 1925), che prevedeva l'istituzione alle dipendenze dei Ministeri competenti di tre distinti organismi preposti, rispettivamente, alle fabbricazioni di guerra, all'importazione delle materie prime e di quelle alimentari.

Altri fatti, tuttavia, frapponevano ostacoli ad un corretto funzionamento degli organismi creati per l'approvvigionamento delle risorse necessarie alle fabbricazioni di guerra.

Storicamente si è sempre posto l'accento sul problema italiano della carenza di materie prime, fonti d'energia comprese, ma riteniamo che il problema dell'approvvigionamento dei viveri non debba essere sottovalutato in quanto nelle stime della Commissione Suprema di Difesa, più del 50% del fabbisogno nazionale di carne e la totalità del pesce conservato, cacao, caffè, droghe e spezie doveva essere importato da paesi nordici o extra-continentali, ponendo difficili scelte nella priorità del-

(3) Durante la prima guerra mondiale l'importazione di acciaio, ghisa e semi-lavorati fu pari circa al 50% della produzione nazionale e la carenza di materie prime fu sentita maggiormente nel settore degli esplosivi da lancio e da scoppio, delle calzature e nell'industria laniera e cotoniera, dipendenti quasi integralmente dall'importazione dall'estero. Non minori difficoltà di approvvigionamento si ebbero nell'industria aeronautica per la mancanza di legnami appropriati, quali lo spruce (abete rosso). Cfr. Camera dei Deputati, *Relazioni della Commissione parlamentare d'inchiesta per le spese di guerra*, 3 voll., Atti parlamentari - legislatura XXVI n. XXI (documenti), Roma, 1923, *passim*, e M. Mazzetti, *L'industria italiana nella grande guerra*, Roma, U.S.S.M.E., 1979, pp. 29-60.

(4) Inizialmente nominata «Commissione suprema mista di difesa», venne istituita con R.D. 11 gennaio 1923 n. 21, modificando il proprio nome ed ordinamento con il R.D. 20 dicembre 1923 n. 2957.

(5) L'organismo, originariamente denominato «Comitato per la preparazione della mobilitazione nazionale» dalla legge istitutiva della «Commissione suprema mista di difesa», mutò il proprio nome e assetto con il R.D.L. 15 ottobre 1925 n. 2281. Per maggiori notizie, rinviamo i lettori a F. Minniti, «Aspetti organizzativi del controllo sulla produzione bellica in Italia (1923-1943)», *Clio*, a. XIII, n. 4, 1977, pp. 305-340.

l'impiego del trasporto marittimo e ferroviario e della valuta disponibile (6). La necessità di importare annualmente circa 22 milioni di tonnellate di materie prime ed alimentari acquistate sui mercati esteri e la loro successiva ridistribuzione sul territorio nazionale e coloniale sembra evidenziare non trascurabili problemi logistici anche in condizioni di pace e di completa disponibilità delle merci richieste sui mercati extranazionali, vista la carenza italiana di carri ferroviari e autocarri, l'insufficienza delle linee di comunicazione ed il modesto tonnellaggio della flotta da carico (7).

Per meglio valutare l'importanza degli approvvigionamenti per il «fronte interno», non dobbiamo dimenticare il timore governativo di alienarsi il consenso nazionale che, da un lato, ritardò l'introduzione di un reale razionamento alimentare e, dall'altro, di fatto annullò la portata della prevista mobilitazione civile, rinunciando alla militarizzazione delle maestranze e concedendo con notevole riluttanza le estensioni all'orario di lavoro richieste dagli industriali (8).

È, tuttavia, opportuno notare che il problema del consenso non afflisse solamente l'Italia, poiché tanto la Germania quanto il Giappone stentarono ad imporre una severa disciplina di guerra alla popolazione, sacrificando la produzione bellica in favore di «*a high level of consumer goods production*», come ha notato Richard Overy (9). Infatti, vani furono i tentativi di Speer nel 1941-42 di una riorganizzazione della produzione bellica e solo Milch, con l'ostilità di Göering, successivamente riuscì ad unificare i diversi organi preposti alle esigenze delle costruzioni aeronautiche tedesche.

Non diversamente avvenne in Giappone dove solo nel 1944, con la sostituzione del generale Tojo, si affrontò il problema della priorità e della disciplina della produzione bellica aeronautica e navale per far fronte alle carenze di materie prime.

Ritornando ai problemi nazionali, dobbiamo tuttavia rimarcare come anche in condizioni di disponibilità illimitata nei piazzali delle industrie delle materie prime necessarie alla produzione bellica, superati, quindi, tutti gli ostacoli frapposti sia dalla ricerca di un venditore e dalla disponibilità di valuta (10), sia dal trasporto in

---

(6) Riprendiamo le stime da U. Spigo, *Premesse tecniche della disfatta (dall'euforia al disastro)*, Roma, Faro, 1946, pp. 83-97.

(7) Si stimava necessaria un'importazione annua di 9 milioni di tonnellate di combustibili solidi, 7 milioni di tonnellate di combustibili liquidi, 2,3 milioni di tonnellate di generi alimentari e fertilizzanti, 2,2 milioni di tonnellate di materie prime varie per uso bellico e civile e 1.5 milioni di tonnellate di legname. Di queste importazioni, «circa metà (doveva avvenire) per via terra (valichi di frontiera, ferroviarii e camionabili), e metà per via mare (Gibilterra, Suez, Dardanelli)...» (id., p. 84). La consistenza del naviglio mercantile utilizzabile al 10 giugno 1940 era di 786 piroscafi per oltre 3 milioni di tonnellate di stazza lorda, ma l'effettiva disponibilità doveva tenere conto del naviglio sia in riparazione e ai lavori di manutenzione, sia delle 212 navi, pari a oltre un milione di tonnellate di s.l., catturate o sorprese dalla guerra in porti esteri (cfr. Ufficio Storico della Marina Militare, *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. I, *Dati statistici*, Roma, 1972, pp. 28-31).

(8) Alla richiesta degli industriali di due turni di lavoro di dieci ore, che permetteva quattro ore per la manutenzione dei macchinari, venne contrapposta una giornata su tre turni di 8 ore, che non permetteva né la manutenzione né poteva essere effettuata per mancanza di personale qualificato.

(9) Richard J. Overy, *The Air War 1939-1945*, New York, Stein & Day, 1985, p. 414.

(10) Sulle limitazioni imposte da Scambival, cfr. F. Guarneri, *Battaglie economiche tra le due grandi guerre*, 2 voll., Milano, Garzanti, 1953, *passim*, R. De Felice, *Mussolini l'alleato*, 2 voll., Torino, Einaudi, 1990, vol. I, cap. I e il citato studio di F. Minniti, *Le materie prime...*

Italia, si prospettavano ben altre difficoltà connesse con la trasformazione delle risorse naturali.

Particolarmente sentita era la mancanza di macchine utensili, anch'esse da importare, carenza particolarmente sentita nel settore della produzione di artiglierie e di proietti, fenomeno da addebitare sia alla stasi nelle commesse all'industria fino al 1938, sia a ritardi e modifiche, ancora una volta dovuti a motivi di bilancio, con cui vennero stilati i piani di potenziamento dell'Esercito (11). Solo nel febbraio 1939 si considerò conclusa la «*fase programmatica relativa alla fissazione dei tipi* [di artiglierie] *e dei quantitativi da allestire, alla distribuzione degli stessi tra gli stabilimenti costruttori, alla definizione dei prezzi, alla specificazione delle attrezzature necessarie per il potenziamento degli impianti in relazione non solo all'immediato fabbisogno, ma in previsione altresì di maggiori necessità avvenire...*» (12).

Il lavoro da compiere si articolava nelle seguenti fasi:

- appalto delle opere edilizie necessarie all'ampliamento degli impianti;
- ordinazione dei macchinari e delle attrezzature;
- elaborazione degli studi e dei progetti riguardanti i materiali nuovi;
- razionalizzazione dei disegni costruttivi e definizione dei piani di calibreria per la condotta ed il controllo delle lavorazioni;
- ordinazione dei grezzi alle acciaierie e alle fonderie;
- aumento delle maestranze attraverso nuove assunzioni o la creazione di scuole di addestramento (13).

Dalla lettura della relazione si nota come le maggiori difficoltà nascessero dalle commesse di macchine utensili, effettuate all'estero e soprattutto in Gran Bretagna, e dalla mancanza di personale specializzato da utilizzare negli uffici tecnici e nelle lavorazioni meccaniche. Solo nel maggio del 1940 iniziarono i corsi della durata di 6-7 mesi presso lo stabilimento «Artiglierie» dell'Ansaldo, poi aperti anche a personale militare e di altre industrie, ma il modesto gettito (162 diplomati su 6 corsi ai quali si aggiunsero 80 donne nel 1943) di operai qualificati non permise certo di risolvere le esigenze dell'industria bellica. È noto infatti che fra i motivi principali dell'interruzione dell'allestimento di tre incrociatori della classe «Capitani romani» si annovera la mancanza di operai sugli scali.

Sul particolare aspetto della carenza di personale qualificato e di macchine utensili, si deve tuttavia notare che fin dal 1928 il Consiglio Supremo di Difesa aveva caldeggiato invano la creazione di una scuola di artiglieria a Terni per la preparazione dei quadri tecnici di officina e dell'ufficio progetti (14), e già dal 1925 veniva-

(11) Si ha notizie di almeno cinque piani potenziamento dell'esercito che si accavallarono negli anni dal 1936 al 1939, con spese che dovevano iscriversi nei bilanci fino al 1948-49. Cfr. L. Ceva-A. Curami *La meccanizzazione dell'esercito italiano dalle origini al 1943*, 2 voll., Roma, U.S.S.M.E., 1989, vol. I, p. 234 e sgg.

(12) Fondazione Einaudi, Archivio Rocca, 14.51 b, *Relazione sull'attività dell'Ansaldo SA dal 1939 al 1943 nel campo delle costruzioni di artiglierie. Parte generale*, p. 1.

(13) Idem.

(14) Fra i problemi ricorrenti discussi nelle sessioni della Csd e del «Servizio tecnico armi e munizioni», vi era, ad esempio, l'esigenza insoddisfatta di ricavare i disegni costruttivi delle migliori artiglierie di preda bellica in uso, così da poterne riavviare la produzione in caso di necessità.

no erogati, senza risultato, non trascurabili contributi alle industrie belliche per l'accantonamento di macchinari atti alla speciale produzione (15).

Dobbiamo, quindi, ritenere che l'attribuire alle sole materie prime ogni colpa della non elevata produzione bellica italiana, sia quantomeno improprio, anche per il fatto che nell'utopistica ipotesi di abbondanza di risorse minerali, macchinari e personale, si sarebbe dovuto affrontare il problema energetico, indipendente nel caso italiano dalla disponibilità di combustibili in quanto su 19.430 milioni di kWh prodotti nel 1940, solo 996 erano di origine termo-elettrica e ben 17.898 di origine idroelettrica (16).

Materie prime e qualità degli armamenti

È difficile, poi, sostenere in assoluto il sillogismo tra materie prime e qualità degli armamenti, come si è spesso sentito ripetere.

Pensiamo che le due considerazioni possano chiarire la nostra opinione.

In primo luogo le documentate lamentele delle Forze Armate italiane sulle mediocri qualità dei prodotti dell'industria bellica nostrana non rappresentarono una novità del secondo conflitto mondiale. Già durante la guerra europea, in condizioni quindi di possibile maggior disponibilità di minerali fornitici dall'Intesa, erano apparsi chiari i limiti dell'industria nazionale. Limiti non certo quantitativi, come gli avvenimenti dopo Caporetto ebbero a dimostrare quando scomparvero i controlli frapposti dagli organi competenti a commesse indiscriminate assegnate ad industrie animate al più da buona volontà e spirito patriottico.

I risultati della frettolosa indagine compiuta dalla Commissione d'inchiesta sulle spese di guerra, singolarmente approfondita solo per alcuni grandi complessi industriali, chiarirono inequivocabilmente come la produzione bellica durante il conflitto fosse di qualità scadente e nella maggioranza dei casi alienata nel primo dopoguerra. In particolare, nessuna artiglieria, di nuova progettazione introdotta, rimase in servizio al pari delle molte armi leggere sperimentate dalla fanteria, che non abbandonò il fucile «mod. 91». Non diversamente avvenne per l'aviazione terrestre, dove accanto alla produzione su licenza francese, rimasero in linea i soli Ansaldo «Sva» e i bombardieri «Caproni» dei primi tipi, rivelandosi un fallimento tanto l'ambizioso programma dei «Ca.5», quanto tutta la produzione della Siai del gruppo FIAT. Quanto poi all'attività cantieristica è difficile confermare queste impressioni sulle unità maggiori, che furono sottoposte negli anni Trenta a radicali ricostruzioni come nel caso delle tre «Giulio Cesare»; ma tanto gli esploratori della classe «Bixio» e «Aquila», quanto i sommergibili tipo «A», «Pacinotti» e «Micca» e i MAS da 12 t, da 19 t e da 40 t (questi ultimi su progetto statunitense Elco) stentarono a rimanere anche formalmente nel «Quadro del naviglio» fino alla fine degli anni Venti.

Buona parte di queste realizzazioni aveva dimostrato non solo gravi carenze progettuali, ma anche deficitarie tecniche costruttive da parte delle industrie fornitrici. Se da un lato si deve riconoscere che in molti casi l'entrata in servizio fu dilazionata, come nel caso dei MAS, dalla mancanza di materie prime, è altrettanto vero che ritardi ancora maggiori erano dovuti a difficoltà nei trasporti ed alla indisponi-

(15) L. Ceva-A. Curami, *La meccanizzazione...*, cit., vol. I, p. 235, n. 43.
(16) Istat, *Sommario di statistiche 1861-1965*, Roma, 1968, tav. 64, p. 85.

bilità di personale specializzato da destinare alla produzione, al suo controllo e alla sua organizzazione (17). E a tale lacuna si deve soprattutto se a progetti, invero modesti, risultarono armamenti ancor peggiori, quale è, ad esempio, il caso degli obici da 149/12 costruiti dall'Ansaldo fin da prima della guerra su progetto Krupp, un lotto dei quali risultò addirittura con la rigatura sbagliata nel passo e nel verso (18).

Tuttavia, tralasciando alcuni documentati esempi di frode, riteniamo che l'ignoranza e la disorganizzazione industriale influirono ben più dell'avidità del padronato. Ci sostiene in questo ragionamento la certezza dell'indilazionabile prova sul campo di battaglia e, quindi, che tutte le magagne realizzative sarebbero inevitabilmente apparse prima o poi, oltretutto amplificate nella loro gravità della situazione del momento.

D'altronde è opportuno ricordare che fenomeni analoghi avvennero tanto in Gran Bretagna, quanto in Francia, anche se non assunsero la dimensione italiana, e riteniamo che il fatto possa ricondursi solo alla maggior esperienza industriale estera, che poteva contare su di una manodopera che già da almeno due generazioni stava acquisendo una mentalità e una preparazione idonea alle necessità dell'industria meccanica in generale e bellica in particolare.

Questo fatto ci conduce ad un *secondo ragionamento.*

Pensiamo sia lecito utilizzare come indicatori statistici della industria bellica italiana durante il secondo conflitto le produzioni di mezzi da combattimento e di velivoli militari, in quanto le altre costruzioni belliche risultarono al confronto limitate, a causa dei maggiori tempi di realizzazione (19), o furono riavviate dopo un lungo periodo di stasi, come per le artiglierie.

In via d'ipotesi si può non escludere il fatto che la scarsezza di materie prime abbia condizionato i volumi di produzione, ma i rilievi del generale Sarracino sulla qualità delle costruzioni di veicoli da combattimento presso lo stabilimento Ansaldo-Fossati nulla hanno a che vedere con la mancanza di correttivi per l'acciaio.

Dall'esame della corazzatura di alcuni carri medi italiani messi fuori combattimento in Libia, il valente professore di metallurgia concludeva:

È mia convinzione che le piastre di corazzatura (sia frontali che laterali) siano ancora un po' troppo rigide perché sottoposte ad un trattamento termico energico, che, elevandone le caratteristiche di durezza, ne ha abbassato il valore di fragilità (20).

---

(17) Alla costruzione dei 422 MAS ordinati furono preposti oltre ai Cantieri Svan di Venezia e Elco di Bayonne USA, anche gli Orlando di Livorno, gli Svan di Piacenza e La Spezia, Ducrot di Palermo, Maccia-Marchini di Carate Lario (Co), Picchiotti di Limite d'Arno, Gallinari di Livorno, Piaggio di Sestri Ponente (Ge), Foggi & Agretti di Livorno, Baglietto di Varazze e Pattison di Napoli oltre a piccoli cantieri del napoletano, cfr. Erminio Bagnasco, *I MAS e le motosiluranti italiane 1906-1968*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1969, *passim.*

(18) Luciano Segreto, «Armi e munizioni. Lo sforzo bellico tra speculazione e progresso bellico», *Italia contemporanea*, n. 146/147, giugno n. 146/147, giugno 1982, pp. 35-66, p. 48.

(19) Per quanto riguarda le unità navali di superficie furono impostati furante il conflitto solo 12 incrociatori leggeri della classe «Capitani romani», tre soli dei quali entrarono in servizio e quattro furono demoliti sugli scali già nell'inverno 1941-42, sette cacciatorpediniere della classe «Soldati», due dei quali non completati e 16 torpediniere di scorta tipo «Ciclone», una delle quali non ultimata.

(20) Archivio Ufficio Storico Stato Maggiore Esercito (d'ora in poi A.U.S.S.M.E.), h.1, f.6, *Missione Stam dell'aprile 1941. Relazione.* Il documento è stato pubblicato integralmente in L. Ceva-A. Curami, *La meccanizzazione...*, cit., Roma, U.S.S.M.E., 1989, vol. II, doc. n. 51.

Si alludeva, poi, a «durezze Brinell» (21) variabili sia fra colata e colata sia lungo la medesima piastra di corazzatura, a struttura chimica «non troppo omogenea» e in alcuni casi alla presenza di «*una matrice martensitica marcata con presenza di grani austenitici disseminati a diversa direzione*». I difetti metallurgici venivano, poi esaltati «*dal sistema costruttivo del mezzo che presenta[va], in alcuni tratti, larghe campate, e, quindi, poca suscettibilità allo smorzamento delle vibrazioni*» indotte dall'impatto del proietto nemico.

Se da un lato si censuravano le capacità progettuali dell'Ansaldo, dall'altro si richiedeva che alle Acciaierie Siai di Cornigliano fossero affiancate quelle di Terni «*che, nel campo delle corazzature, hanno un'esperienza più marcata*».

Ed ancora:

«*A rendere più perfezionata e meglio omogenea la produzione dei singoli elementi di corazzatura ritengo indispensabile rendere più severe le norme di collaudo, specialmente per quanto riferiscesi alla prova di fragilità, portandosi in condizioni più aderenti alla realtà attuale ed attuandola con calibro di almeno 50-65 mm. Di più, oltre che limitarsi ad una prova su qualche piastra per lotto, saggiare tutte le piastre, sia pure con un metodo adatto il quale, senza sciuparne l'integrità, garantisca l'omogeneità*».

Lasciando ad altri l'analisi della susseguente carriera del generale Sarracino, promosso e destinato a più innocui incarichi, preme, tuttavia, far notare come in primo luogo la composizione chimica delle colate nazionali per piastre di corazzatura non differisse da quella, ad esempio, utilizzata in Germania per la costruzione di omologhi particolari. Nella produzione tedesca il tenore di carbonio scese progressivamente da 0,48% a 0,42% nel periodo dal 1939 al 1944, quello di Mn variò da 0,7% a 0,75% con una punta di 0,95% nelle colate del 1942 e corrispondentemente mutò il tenore di Si da 0,3% a 0,35% (0,55% nel 1942). Più elevato risultava il tenore di Cr utilizzato che da 1.4% salì a 1,74% nelle costruzioni del 1943-44. Solamente nel 1942-43 si adoprò come correttivo il Ni (1,55%), abbandonando il Mo (0,7% a 0,35%) e diminuendo negli anni la carica di V (da 0,25% a 0,15%) (22).

In Italia, senza una precisa padronanza dell'evoluzione metallurgica, si utilizzò in maniera esagerata il Ni (tenore pari a 2-3%), infragilendo il prodotto ulteriormente con non appropriati cicli di tempra seguti da troppo energici raffreddamenti che portavano alla struttura austenitica rilevata dall'esperto generale Sarracino. Rimane comunque il fatto che i pesi di correttivi necessari per costruire un carro armato, anche supponendo *ad abundantiam* che tutte le parti venissero costruite con la medesima lega, erano dell'ordine di qualche diecina di chilogrammi per un mezzo da combattimento del peso di una diecina di tonnellate ed una conferma della nostra stima si deduce dal fatto che alla fine del 1942 il consumo nazionale di Ni era

(21) Per «durezza Brinell» Hd si intende il rapporto tra il carico applicato ad una sfera premuta sulla superficie della lastra metallica di prova e l'area della calotta sferica dell'impronta ottenuta.

(22) Per comodità del lettore, riprendiamo i dati da Hartmuth H. Knittel, *Panzerfertigung in Zweiten Weltkrieg. Industrie produktion für die Deutsche Wehrmacht*, Bonn, Mittler, 1988, p. 68. Si confronti tuttavia l'ampia e fondamentale produzione scientifica di un protagonista quale Hans Bühler sulle riviste *Ferrous Metallurgy*, *Werkstatt und Betrieb* e *Stahl und Eisen* dal 1947...
Per un'analisi sistematica del problema si rimanda a Bundesministerium für Verteidigung, T II 4, H. Bühler, *Geschichtlich-tecnischer Uberblick über die Panzer-stähle in Deuschland von 1934 bis 1945*, 1963.

di circa 80 t/mese e quello di Mo di 3 t/mese (23), e, come confermano più fonti, all'armistizio sui piazzali degli stabilimenti vennero trovate scorte di materiali siderurgici e di correttivi assai superiori a quelle disponibili allo scoppio della guerra (24) e che la riduzione del Ni nella costruzione di corazze per veicoli da combattimento dopo il 1942 rispondeva a più moderne esigenze metallurgiche, coll'utilizzo di colate dalla composizione chimica simile a quelle, come visto, adoprate in Germania per gli stessi scopi, e non a forzosi risparmi autarchici come da taluni si è voluto far erroneamente credere (25).

Non diversamente avvenne nel campo delle costruzione aeronautiche, dove è ancora una volta da addebitare alle carenze dell'industria nazionale la riconosciuta scarsa qualità dei velivoli prodotti.

Si è spesso parlato di gravi lacune nel settore motoristico, sostenendo che carenze di energia elettrica, materie prime e macchine utensili costrinsero a mantenere in produzione motori radiali di antica concezione. Da un punto di vista strettamente produttivo, ci sentiamo di affermare, ancora una volta, che questi fattori sicuramente influenzarono i volumi produttivi, ma è difficile immaginare che impedissero di costruire un motore radiale o in linea più moderno.

Nasce, quindi, spontanea la domanda: per quale motivo con quello che si aveva a disposizione non si costruì un egual numero di motori di altre caratteristiche e altra concezione?

Pensiamo che una spiegazione sia da ricercare nel fatto che tanto la FIAT quanto l'Isotta Fraschini per lungo tempo non si preoccuparono di tenersi al corrente su quella che oggi sappiamo essere stata l'evoluzione del motore aeronautico a pistoni. Infatti, fino allo scoppio della guerra, tutti i motori in linea raffreddati ad acqua costruiti dalle due ditte erano caratterizzati da una soluzione tecnica abbandonata da francesi, americani ed inglesi fin dagli anni Venti: l'uso di cilindri separati, ciascuno dotato di una camicia di lamiera. Questa soluzione tecnica portava ad un peso maggiore, ad una minor rigidezza del basamento e delle teste, ad una maggiore complessità costruttiva: fatti tutti che si traducevano in tempi e costi di costruzione maggiori e nell'impossibilità di ulteriori sviluppi, senza alcun risparmio nelle materie prime.

Se ci riferiamo ai motori aeronautici *di serie* degli anni dal 1928 al 1935, è vero che quelli italiani possono essere considerati i migliori tra quelli a cilindri separati. Ma proprio nello stesso periodo le altre nazioni avevano abbandonato questa tecnica costruttiva per dedicarsi alla sperimentazione di motori con cilindri in blocco. Senza questa scelta coraggiosa esse non avrebbero potuto avere in produzione nel 1940 propulsori in grado di evolversi verso potenze ancora maggiori. Se per l'Isotta Fraschini la ragione di tale mancata evoluzione si può anche trovare nelle licenze

---

(23) A.U.S.S.M.E., PB, r.6, f.4, Ministero della produzione bellica, *Cenni sullo sforzo sostenuto dal paese per la produzione bellica nella guerra 1940-43 e sua entità nei confronti della guerra 1915-1918*, Roma, Ministero dell'aeronautica, luglio 1943, opuscolo a stampa classificato «riservato», p. 81. I consumi nel 1939 erano, rispettivamente, di circa 200 e 25 t/mese.

(24) Per un'analisi delle fonti disponibili, cfr. L. Ceva-A. Curami, *La meccanizzazione...*, cit., vol. I, p. 384, n. 66.

(25) Ricordiamo che il carico di rottura degli acciai da corazze tedeschi, nonostante i cambiamenti introdotti durante la guerra nella composizione chimica, si mantenne sempre a valori superiori a 110 kg/mm2, grazie ad appropriati cicli di tempra e rinvenimento.

Lorraine Dietrich acquisite e nelle ricorrenti difficoltà economiche, responsabilità maggiori ha la FIAT, che aveva ricevuto fin dal 1923 dal Ministero dell'Aeronautica i primi Curtiss D.12 importati per il trofeo Schneider. Ebbene la ditta torinese plagiò quasi ogni particolare del Curtiss nel suo A.20, progenitore di tutti i propulsori FIAT in linea, introducendo quale elemento originale il ritorno ai tradizionali cilindri separati.

Nel 1933 apparve chiaro in Italia che i motori in linea a cilindri separati erano arrivati alla fine di ogni possibile sviluppo. Si decise, quindi, di adottare il tipo radiale raffreddato ad aria. I vantaggi connessi con un peso minore e la diffusione di cappottature meglio studiate aerodinamicamente facevano intravvedere la possibilità, come poi avvenne all'estero, di ottenere aerei dalle prestazioni confrontabili con quelle dei velivoli dotati di motori in linea e dalla minore sezione frontale. Poiché non vi era alcuna esperienza significativa in questo campo di costruzioni, l'Alfa Romeo prese la licenza dell'inglese Bristol, non disdegnando talora di copiare i derivati Gnome-Rhone, la FIAT, dopo la riproduzione del Gnome-Rhone 14 Ksd, acquisì dalla Pratt and Whitney il motore Hornet e l'influenza della casa statunitense è evidentissima in tutta la produzione successiva.

Tale stato di diffusa arretratezza in campo motoristico ben s'accordava col modesto panorama offerto dall'industria degli accessori. Non si brillava certo nel campo delle eliche dove, prescindendo da irrisolti problemi di affidabilità nel comando di controllo del passo, dalle Reed costruite dalla Caproni si passò alle Hamilton prodotte dalla FIAT (riprese anche dalla Siai) ed alle Alfa Romeo, anch'esse di chiara ispirazione estera. Solo la Piaggio si arrangiava in proprio, sviluppando un brevetto dell'ingegner D'Ascanio, ma alcuni confronti sugli stessi velivoli dotati sia di queste eliche sia delle tedesche Vdm, mettevano in luce la miglior efficienza aerodinamica del prodotto tedesco. Analoghi discorsi possono ripetersi sia per i carburatori sia per le candele, dove l'industria nazionale era progettualmente e tecnologicamente suddita di quella estera e, con l'avvicinarsi della guerra, rimase automaticamente esclusa da ogni progresso che si realizzava altrove.

Taluni hanno sostenuto che la scarsa qualità dei combustibili impedì l'evoluzione verso propulsori più moderni, che richiedevano carburanti e lubrificanti di migliori proprietà, ma è assurdo pensare che tali caratteristiche fossero insite nel greggio utilizzato da altre nazioni e quindi le scelte dell'Italia, non potendo prevedibilmente accedere ai giacimenti americani o britannici, fossero obbligate.

Il problema della benzina apre, infatti, altri discorsi. In Italia si assistette supini al progresso in questo campo. Per oltrepassare gli 80- 87 N.O., un limite difficilmente superabile con i processi di distillazione classica, negli USA, durante i primi anni Trenta, si passò al processo di pirogenazione, poi all'idrogenazione, adottata poi in Gran Bretagna (26) e in Germania, ed infine all'alchilazione che forniva ben-

(26) Nel 1933, anche in Gran Bretagna vi furono non poche difficoltà:
«*Fuel of higher than 77 octane was already judged essential for better performance, but the Treasury expressed concern even at the cost of an increase to 80. Existing engines were unable to accept 84 octane fuel without major modifications, but advanced engine designs would suffer unless the octane level was raised. Uprating must come about*». (M.J.F. Bowyer, *Interceptor Fighters for the Royal Air Force 1935-45*, Wellingborough, Patrick Stephens, 1984, pp. 18-20).
L'uso di benzina con tetraetile di piombo a 87 ottani venne poi introdotta con la *Directorate of Technical Development 230* del 1933 e l'anno successivo si iniziò l'uso sperimentale di benzina addittivata a 100 ottani.

zine con un numero di ottano maggiore di 100 e percentuali di iso-ottano di circa il 50%. Anche la Germania, che peraltro si trovava in una posizione di supremazia nel campo delle benzine sintetiche, si adeguò nel 1941 al processo di alchilazione, realizzando, al pari di USA e Gran Bretagna, incrementi di potenza di circa il 30-35% sempre negli stessi motori. La situazione italiana non era certo felice per l'approvvigionamento di petrolio, mai di ottima qualità, ma la differenza divenne abissale per le carenze dell'industria petrolchimica che trascurò la ricerca, al pari dell'industria motoristica. Il divario divenne, infatti, incolmabile con l'uso di lubrificanti vegetali, anziché a base minerale, le cui modeste caratteristiche di stabilità, furono causa di miriadi di inconvenienti, superati in numero da quelli provocati dai primi modesti olii minerali nostrani, che risultarono letali per valvole, segmenti e pistoni.

Il controllo della produzione

Possiamo accettare l'ipotesi che motivi economici, di natura ora nazionale ora della singola industria, abbiano impedito alle fabbriche italiane di mantenersi al passo con l'evoluzione della tecnica, anche se è difficile far rientrare in questa tesi le corazze mal colate della Ansaldo, che continuò a produrre navi da guerra fin dalla fine della prima guerra mondiale. È comunque lecito, accogliendo la scusa della carenza di commesse prodotta dalle fabbriche di artiglierie, per giustificare il degrado degli stabilimenti, capire le difficoltà dell'industria motoristica aeronautica, suddita della tecnologia estera quanto a motori ed accessori. Difficile rimane, tuttavia, da accettare che un impianto nuovo come il petrolchimico di Marghera poco o nulla abbia prodotto, quando gli organi tecnici militari di Guidonia, sull'onda degli studi all'estero, già dal 1936 conducevano esperienze sull'uso di benzine a 100 N.O. e la Piaggio, conseguentemente, metteva a punto nel 1938 un prototipo del motore P.XI costruito su licenza per il funzionamento con quel tipo di carburante, permettendo ad un «Reggiane RE.2000» di raggiungere i 535 km/h, con un miglioramento della velocità massima di circa 30 km/h.

Il fatto non venne, tuttavia, apprezzato dal gen. Francesco Pricolo che, nel corso di una riunione del 20 marzo 1940 sullo sviluppo della Regia Aeronautica, ebbe a biasimare simili iniziative chiedendo che «*le ditte costruttrici siano opportunamente disciplinate, in modo che piuttosto realizzare nuovi tipi che portano alla disomogeneità, e contrastano la normalizzazione a cui si deve tendere, studino le migliorie in modo da poterle incorporare sui motori di serie per garantire il perfetto funzionamento*» (27).

Rimanendo nel settore aeronautico e alla dichiarata necessità di «normalizzazione», ci si pone un altro quesito irrisolto relativo alla qualità delle cellule. La Regia Aeronautica è annoverata come l'ultima aviazione belligerante ad introdurre in servizio dei caccia biplani e ad avere continuato ad ordinarli fino al 1943 (28). Poiché il peso della cellula metallica di un «FIAT CR 42» è confrontabile con quello di un qualsiasi altro caccia monoplano metallico del periodo, non si riesce a capire per

(27) Archivio Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica (d'ora in poi A.U.S.S.M.A.), *Verbali riunioni dei Generali di SA, Verbale,* 20 marzo 1940, 67 pp. dattiloscritte num.

(28) Il «FIAT CR 42» venne costruito in circa 2.000 esemplari durante i tre anni di guerra.

quale motivo non si siano usate le medesime maestranze, macchine utensili, materie prime ed energia per produrre un pari numero di Mitsubishi «Zero» (29), pure a motore radiale, o di «Messerschmitt Bf.109» o «Spitfire», questi ultimi a motore in linea.

Presso ogni belligerante proliferano i progetti infelici, con un non trascurabile spreco di energie (30), ed alcune formule, quale ad esempio quella caccia da combattimento bimotore, presentarono difficoltà insormontabili non solo per i tecnici italiani (31), tuttavia rimane il fatto che con motivazioni che poco o nulla hanno di tecnico lo Stato Maggiore della Regia Aeronautica, tra i prototipi da caccia, scelse quelli che né soddisfacevano criteri di più facile riproducibilità, né presentavano le migliori caratteristiche di volo (32).

Il cercare una spiegazione logica a questi eventi porterebbe a trascurare l'importanza politica del «fronte interno» e la funzione sociale svolta dalle commesse belliche. Non a caso, in occasione delle ripetute commesse per i «CR 42» e i «G.50» i verbali delle riunioni del Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica citano spiegazioni quali «le commesse in corso non risultano sufficienti ad assorbire la capacità produttiva», «tenuto conto delle necessità della linea di lavoro FIAT» e «necessità industriali» (33). A ben vedere neppure il «Ministry of Air Production» inglese riuscì a imporre che la Short abbandonasse l'infelice bombardiere «Stirling» a favore del «Lancaster» e nessuna ditta anche in Gran Bretagna riuscì ad entrare con i propri progetti, seppur validi, in una specialità aeronautica che non le era propria per tradizione. Non diversamente avvenne negli USA dove industrie quali la Bell e la Curtiss alimentarono con le loro costruzioni, non di interesse delle forze aeree americane, principalmente le linee di volo delle nazioni alleate.

Ritornando al fenomeno italiano, da un lato notiamo che la «Direzione superiore del Servizio tecnico armi e munizioni» riuscì nel 1939 a suddividere la produzione delle nuove artiglierie tra i vari arsenali di costruzione (Ansaldo Genova e Pozzuoli, Oto, Breda, Cogne ed arsenale di Piacenza) sfruttando anche industrie meccaniche, quali le Reggiane, sottoutilizzate dai programmi aeronautici. Tale sforzo di organizzazione non diede poi risultati tangibili, in quanto le commesse vennero via via ridotte e le linee di costruzione realizzate si tramutarono, alla prova dei fatti, in un forte investimento improduttivo. La Regia Aeronautica non riuscì, invece, a realizzare una simile organizzazione. Solo per alcuni velivoli, citiamo i caccia «Macchi» ed alcuni progetti fra i più vecchi della Siai, si riuscì a coinvolgere aziende appartenenti a gruppi industriali diversi, non sfruttando così il potenziale industriale della FIAT, che continuò a produrre i suoi velivoli ormai obsoleti.

---

(29) Il velivolo giapponese risultò superiore ai caccia americani fino al 1942 inoltrato nella campagna del Pacifico.

(30) Fra gli esempi di velivoli statunitensi meno riusciti costruiti in serie, ricordiamo, a caso, il «Brewster Buffalo» (360 esemplari costruiti), i «Bell P.39» e «P.63» (circa 10.000 aeroplani prodotti), il «Curtiss P.40» (10.996 esemplari) e il bimotore «Douglas A.20» (1076 aeroplani). La maggioranza di questi velivoli venne ceduta alla Gran Bretagna e alla Russia. Non da meno furono gli inglesi, ad esempio, con il Boulton Paul Defiant (1.064 aeroplani costruiti e operativi da maggio a luglio 1940).

(31) Al vituperato «Breda 88», costruito in 148 esemplari, gli inglesi, ad esempio, possono rispondere con lo «Westland Whirlwind», realizzato in 112 esemplari.

(32) Alludiamo ai due velivoli monoplani «F.5» e «Re.2000», presentati dal gruppo Caproni.

(33) Ricordiamo, a solo titolo di esempio, i verbali del 27 marzo 1941 e del 24 giugno 1941 in A.U.S.S.M.A., *Verbali riunioni dei Generali di SA*, cit.

Tuttavia, non dobbiamo dimenticare l'analoga situazione inglese ove a lord Beaverbrook, che nel 1942 con i suoi metodi spicciativi e autoritari riuscì ad imporre cambiamenti nella direzione aziendale della Fairey, la Rolls Royce, quando si sentì costretta contro i propri interessi economici, non esitò a rispondere che aveva già visto «*the rise and fall of Air Ministers*» e «*most of the Rolls Royce successes have been achieved when we have acted contrary to the official recommendations*» (34).

Alcune conclusioni provvisorie

Nell'introduzione accennavamo al desiderio di trovare il *colpevole* di una guerra perduta e ricordavamo come la povertà italiana di materie prime fosse stata indicata dai più quale la causa principale del ritardo nella preparazione bellica.

È nostra opinione che il problema delle materie prime debba essere affrontato innanzitutto sul piano più generale della politica interna, quando, come nel caso italiano, problemi economici ponevano delle scelte sugli approvvigionamenti dall'estero, ovvero vi era concorrenza tra esigenze belliche e civili.

In secondo luogo, soffermandoci solo su quanto destinato alla produzione degli armamenti, la trasformazione delle materie prime in ordigni richiedeva tanti macchinari, quanto personale specializzato, entrambi carenti nell'industria nazionale.

Non trascurabile, infine, è il problema della pianificazione e della disciplina dell'industria bellica, per poter utilizzare al meglio le risorse disponibili. Riteniamo che il biplano «CR 42», velivolo metallico costruito in maggior numero di esemplari durante la guerra pur essendo prodotto da una sola fabbrica, rappresenti in modo emblematico quali soluzioni l'Italia abbia dato a questi problemi.

L'affrontare, oggi, il problema dell'approvvigionamento delle materie prime solo in termini quantitativi, analizzando le disponibilità italiane in rapporto a quelle degli altri belligeranti e confrontando i volumi di produzione per grandi categorie, risulta a nostro avviso fuorviante e concordiamo, quindi, con quanto ebbe a scrivere Luigi Einaudi sull'argomento:

«*...il problema delle materie prime, il suo trasporto cioè dal piano economico privato nel quale esso trova la sua razionale automatica soluzione, al piano politico nel quale esso è assolutamente insolubile, fu una tragica invenzione di periti economici messi al servigio degli attizzatori di conflitti internazionali e di guerre. Il problema delle materie prime non esiste*» (35).

(34) K. Hayward, *The British Aircraft Industry*, Manchester University Press, 1989, p. 23.

(35) L. Einaudi, «Il problema delle materie prime», in id., *Il buon governo. Saggi di economia e politica (1897-1954)*, Bari, Laterza, 1954, p. 303.

LA MOBILITAZIONE MILITARE

IL COMANDO SUPREMO E LA GUERRA
Preparazione e ritardi

GEN. PIERLUIGI BERTINARIA

Premessa

Dopo il patto di Monaco, il Capo del Governo italiano si illuse di essere un grande mediatore e che la sua voce in Europa fosse una voce sentita, condizionante.

D'altronde, le cordiali diplomazie con Francia ed Inghilterra potevano anche surrogare questa illusione, unitamente alle ripetute dichiarazioni di Hitler, che il Reich non desiderava essere trascinato in una guerra.

Alle richieste d'alleanza del dittatore tedesco, pressanti dopo il 1938, Mussolini si limitava a dilazionare i termini.

Alle successive sistematiche violazioni di Berlino degli accordi di Monaco, si acuì in Mussolini il timore di ulteriori iniziative tedesche, specie in Croazia, ed egli fece ricordare ad Hitler che il Mediterraneo non interessava la Germania e sospese i preparativi per una azione in Albania alla quale il ministro degli Esteri Ciano lo spingeva da tempo.

Era il momento propizio per un mutamento politico, puntando su un accordo con la Francia. Il Governo francese respinse tuttavia la proposta del suo Ministro degli Esteri, Bonnet, di riprendere le trattative con Roma e mai come allora la Francia fu arbitro della situazione e prese l'indirizzo sbagliato.

L'impresa italiana in Albania — attuata per dispetto e per riacquistare il prestigio che Mussolini riteneva di aver perduto, come dittatore, di fronte ad Hitler — non fu che il primo passo falso compiuto, con il risultato che l'Italia perse definitivamente la libertà d'azione fra la Germania e le Potenze occidentali, richiamando inoltre su Roma le accuse di imperialismo e di aggressività fino ad allora polarizzate contro Berlino.

Dall'isolamento creatosi, maturò quindi in Mussolini un progressivo avvicinamento alla Germania che sfociò dapprima nei progetti di un patto bilaterale del settembre 1938, dell'ottobre successivo, del gennaio e dell'aprile 1939, ratificati infine nel «Patto d' Acciaio» il 22 maggio 1939, opportunatamente manipolato nella sua versione definitiva da Ribbentrop senza che Ciano, per scarsa lungimiranza, ravvisasse l'esigenza di farvi apporre precisazioni e vincoli scritti.

Il reciproco riconoscimento della necessità di conservare la pace per completare gli armamenti dava, comunque, a Mussolini la speranza di avere dinnanzi a sé

il tempo necessario per ovviare alle deficienze dell'organismo militare. In sintesi, la firma dell'alleanza parve a Mussolini una garanzia per disporre ancora di alcuni anni di pace e per preservarsi da nuove sorprese da parte tedesca, quali la denuncia del 28 aprile 1939 del «Patto di non aggressione» con la Polonia e degli accordi navali con l'Inghilterra. La sanzione del Patto con la clausola delle consultazioni obbligatorie sembrò quindi a Mussolini un ottimo espediente. Ma lo sarebbe stato se alla sua buona fede avesse corrisposto altrettanta buona fede tedesca e se Berlino si fosse attenuta al vincolo pattuito delle consultazioni. Invece, il 3 aprile, due mesi prima della stipula, Hitler aveva già emanato, all'oscuro da Roma, le direttive per l'«Operazione Bianco» (attacco alla Polonia) e le consultazioni — *nel prosieguo* — non avvennero mai.

È superfluo dire che Mussolini decise di concludere il Patto senza informare il Re e senza consultare i capi militari. Si deve tuttavia riconoscere che il Capo del Governo era convinto di concludere un accordo che, sottraendo il Paese dall'isolamento, avrebbe trattenuto Hitler dal correre nuove avventure ed avrebbe assicurato un periodo di alcuni anni di pace. Hitler e Ribbentrop lo conclusero invece proponendosi di sfruttarlo ai fini di un conflitto immediato.

La politica militare precedente la guerra

L'Italia entrò nella seconda guerra mondiale militarmente impreparata. La responsabilità è stata attribuita sia a Mussolini e sia ai vertici militari. A Mussolini si imputa di aver condotto una politica estera bellicosa, sproporzionata alle possibilità militari del Paese, e di aver sacrificato la preparazione delle Forze Armate allo sviluppo eccessivo di opere di pace. Ai militari si rimprovera di non aver saputo creare un organismo bellico idoneo e di aver ingannato Mussolini sulla sua efficienza.

In realtà, fino al 1938, Mussolini non ebbe intenzione di fare la guerra, a meno che non vi fosse costretto da una, peraltro improbabile, aggressione francese.

Non reputò quindi di profondere in spese militari — che avrebbero richiesto forti scorte di valuta estera, allora carenti, per le importazioni di materie prime — le risorse che preferiva impiegare nelle opere di pace e nello sviluppo dei territori d'oltremare.

A ciò si aggiunga il depauperamento dei materiali e dei mezzi indotto dalla guerra d'Etiopia e dalla partecipazione al conflitto civile spagnolo (1).

Sul potenziamento delle Forze Armate, al quale mancava l'incentivo di una guerra imminente, influì negativamente un complesso di fattori di ordine psicologico, economico e tecnico. Una guerra vittoriosa non favorisce l'evoluzione degli ordi-

---

(1) Nella guerra di Spagna furono ceduti al generale Franco: 2.000 bocche da fuoco; 10.000 mitragliatrici; 240.000 armi portatili; 8 milioni di proietti di artiglieria; 385 milioni di cartucce; 8.000 serie complete di vestiario; 763 velivoli, con relative scorte di motori, bombe e proiettili; 4 cacciatorpedinieri; 2 sommergibili; 4 MAS, per un valore complessivo di 7,5 miliardi di lire.
Furono inoltre impiegati serie di vestiario pari alle dotazioni di una trentina di divisioni e più di 6.000 automezzi.
La Marina Militare partecipò con 91 delle sue unità.

namenti militari: la dovizia dei residuati e di quelli di preda bellica dà un'impressione di potenza che, in effetti, è solamente illusoria poiché i materiali divengono rapidamente obsoleti.

La grande guerra era stata combattuta con modalità e mezzi tradizionali sia sulla terra sia sul mare e l'aviazione aveva svolto un'azione molto limitata. Sarebbe stato necessario un grande sforzo di immaginazione per prevedere l'evoluzione rapida e profonda degli anni successivi, con guerra manovrata su ampi spazi, condotta in prevalenza, nelle fasi di rottura soprattutto, da grandi unità motocorazzate operanti in simbiosi con una aviazione d'aderenza, e da complesse operazioni navali ed anfibie.

E poiché era esclusa l'ipotesi di un conflitto con la Gran Bretagna, si presumeva che — in ogni caso — uno scontro sarebbe stato risolto sul Continente europeo. Si riteneva quindi sufficiente disporre di un Esercito in grado di operare sulle Alpi, di una Marina che potesse competere con quella francese nel Tirreno e nel Mediterraneo centrale e di una Aviazione, a gravitazione bombardieri, idonea a colpire obiettivi in Francia e Iugoslavia.

La situazione economica indusse a limitare le spese militari e l'attrezzatura industriale dell'Italia non consentì la dovuta produzione bellica allorché si impose la necessità urgente di potenziamento delle Forze Armate. Alcune fonti sostengono che le Forze Armate ebbero larghissime assegnazioni di bilancio negli anni che preludevano la guerra, per cui l'impreparazione sarebbe esclusivamente colpa dei vertici militari che non le seppero utilizzare.

C'è da rammentare, innanzi tutto, che dal 1921 al 1939 si combatté per pacificare la Libia, si conquistò l'Etiopia, si partecipò al conflitto spagnolo e si fece la spedizione in Albania. Sicché gran parte del bilancio fu assorbito dal reintegro delle dotazioni consumate. In secondo luogo — ad un crudo esame delle cifre — si rileva che l'Italia, nel settennio 1932-38, spese per le Forze Armate rispettivamente il 37 ed il 27 per cento di quanto speso dalle democraticissime Inghilterra e Francia (2).

Furono indubbiamente commessi errori di previsione e tecnici. Fece difetto un'organizzazione unitaria ed energica della preparazione militare. È però altrettanto vero che l'insufficiente dotazione industriale, la penuria di materie prime e, soprattutto, le limitazioni di bilancio non avrebbero comunque consentito ai capi militari molto di più di quanto fecero.

In conclusione, fra l'opinione che nulla sia stato fatto per la preparazione militare e quella opposta, che nulla sia stato risparmiato, appare storicamente accettabile quella intermedia: *molto fu fatto, ma non quanto necessario poiché fino al 1938 Mussolini ritenne che un conflitto mondiale non fosse imminente e che perciò non sarebbe mancato il tempo necessario per provvedere.*

Non sarebbe altrimenti spiegabile il fatto che proprio in quell'anno l' Esercito avesse iniziato un rivolgimento ordinativo — adottando la divisione binaria in luogo della tradizione ternaria — per la cui attuazione non si potevano prevedere che tempi d'amalgama e progetti dottrinali e di mobilitazione assai protratti e non comprimibili quindi in pochi mesi.

---

(2) La media delle spese (in milioni) sostenuta annualmente risulta:
— dal 1929 al 1935: di 2.585 per l' Esercito, 1.478 per la Marina e 900 per l' Aeronautica;
— dal 1935 al 1939: 7.176, 2.993 e 1.300.
Nei 7.176 milioni spesi per l' Esercito nell'ultimo periodo sono compresi i reintegri dei materiali consumati in Etiopia e in Spagna.

Conosceva Mussolini l'impreparazione delle Forze Armate? Rispondere negativamente significa misconoscere la sua indubbia intelligenza e la sua capacità di osservazione e valutazione.

Durante la crisi del settembre 1935 il maresciallo Badoglio gli scrisse una lettera ammonitrice diffidandolo da un conflitto con la Gran Bretagna.

Nel settembre 1936 il Capo di Stato Maggiore dell' Esercito — generale Baistrocchi — indirizzò a Mussolini un promemoria richiamandolo alle necessità di procedere ad una preparazione militare aderente alla sua conclamata politica di grande potenza, pena la perdita dell' Impero. Il risultato fu il siluramento del Baistrocchi e la sua sostituzione con il generale Pariani, il quale espose chiaramente e ripetutamente il proprio pensiero a Mussolini, forse non insistendo con sufficiente energia per maggiori stanziamenti — allora gravitanti verso la creazione di una grande Marina — rimanendo comunque sempre inascoltato. È però certo che nell'aprile 1939 offrì le dimissioni.

Così come la Marina, gli Stati Maggiori dell' Aeronautica e dell' Esercito compilavano, inoltre, delle situazioni mensili nelle quali era scrupolosamente rappresentata la verità. Dal canto loro, il generale Dallolio — commissario per le fabbricazioni di guerra — e la Commissione Suprema di Difesa rimettevano al Capo del Governo relazioni periodiche che indicavano le previsioni sulla grave carenza di materie prime e sulla sua accentuazione, qualora fossero venuti a mancare i rifornimenti via Gibilterra (77 per cento del traffico extramediterraneo), Dardanelli (17 per cento) e Suez (6 per cento).

D'altronde, fino al 1939 non si individuano fonti di lagnanze e preoccupazioni di Mussolini per l'impreparazione delle Forze Armate. Soltanto dall'aprile di quell'anno il suo scontento iniziò a manifestarsi, e sempre con maggior violenza. È evidente che fino a quando poté ritenere che un conflitto generale non fosse imminente, egli non diede peso agli elementi negativi. Nel 1939, per l'acuirsi delle tensioni internazionali, dovette invece valutare tutta la gravità delle deficienze e misurare l'errore di giudizio commesso, tanto più essendo costretto a constatare che non sarebbe stato possibile fare in pochi mesi ciò che per molti anni era stato trascurato. Ma dichiarando di non aver conosciuto l'effettiva situazione delle Forze Armate, Mussolini non era in buona fede. Con il suo sistema accentratore, aveva imposto a ministri e sottosegretari di astenersi dalle iniziative e dall'assumersi responsabilità, agendo quali esecutori e non come consiglieri. Non li metteva al corrente dei suoi fini e più che altro poneva loro dei «quesiti». I collaboratori militari fornivano i dati e li illustravano. Mussolini concedeva loro la più ampia libertà di parola, ma non dava poi le ragioni per le quali non aderiva alle loro proposte e li metteva di fronte a fatti compiuti e decisioni assunte.

Bisogna dunque riconoscere che *i vertici militari responsabili molto fecero per ottenere che alla preparazione bellica fosse tempestivamente provveduto, tuttavia non abbastanza per separare la loro responsabilità da quella del Duce.*

Dal settembre 1939 (inizio della conflagrazione con il conflitto tedesco-polacco) la situazione dell'Italia aveva subìto una sostanziale evoluzione. Tre erano ormai le prevedibili ipotesi:

- neutralità armata;
- guerra a fianco di Francia e Inghilterra;
- guerra a fianco della Germania.

La pura e semplice difesa delle frontiere rispondeva solo alle esigenze della prima ipotesi. Per questo fu disposta l'intensificazione dei lavori difensivi sulla frontiera alpina occidentale e fu iniziata nel novembre la costruzione del vallo alpino settentrionale in funzione antitedesca.

Qualora si fosse verificata una della altre ipotesi, l'Italia avrebbe dovuto agire quale «partner» di una coalizione: l'obiettivo non avrebbe più potuto essere la semplice difesa del territorio e quindi sarebbe stato opportuno studiare il problema strategico sotto altro aspetto, ai fini di un chiaro orientamento delle Forze Armate. Ma questo non fu fatto.

Dopo la fine della guerra con la Polonia e l'insuccesso delle offerte di pace di Hitler a Parigi e Londra, Mussolini non era sicuro della vittoria tedesca e tale rimarrà fino alla primavera del 1940. Egli era intimamente antitedesco e non poteva non tener conto dell'orientamento dell'opinione pubblica. Perciò non desiderava un intervento sul fronte occidentale e guardò con sollievo alla guerra in Norvegia e Danimarca e allo scontro russo-finlandese che spostavano il conflitto verso nord non coinvolgendo l'Italia.

D'altronde queste Campagne avevano scosso il pessimismo di Mussolini e degli Stati Maggiori italiani, sorpresi dall'efficienza della macchina bellica tedesca. Gli ultimi dubbi furono poi fugati dalle eclatanti vittorie del maggio sul fronte francese. Ne risulta un progressivo allineamento sull'ipotesi di un intervento a fianco della Germania.

Esisteva comunque una virtuale uniformità di opinioni sull'ineluttabilità di una partecipazione al conflitto. Vincesse la Germania o il blocco occidentale, l'Italia sarebbe stata relegata in una posizione di sottordine. Non solo, ma un Hitler vittorioso avrebbe sicuramente fatto pagar caro all'Italia la neutralità e, con molta probabilità, non avrebbe atteso la fine del conflitto per farlo.

Perciò le più alte personalità politiche e militari — ivi incluso il Sovrano — avevano approvato la linea di condotta di Mussolini, tracciata nella «Memoria» del 31 marzo 1940: entrare in guerra più tardi possibile, in modo da determinare la decisione, evitando un conflitto protratto che non sarebbe stato sopportabile. Non si capisce, tuttavia, come sarebbe stato possibile determinare una decisione rimanendo sulla difensiva su tutti i fronti, come la «Memoria» postulava. In sintesi, l'atteggiamento offensivo era contemplato per la sola Marina e, sui fronti terrestri, limitato al solo scacchiere etiopico.

Mussolini decise quindi per l'intervento:

- convinto, e non lo era lui soltanto, che la guerra fosse già vinta dalla Germania;
- paventando una ritorsione tedesca;
- sicuro che il conflitto fosse di rapido corso;
- sia pure conscio dell'impreparazione dello strumento bellico;
- al fine di assicurare all'Italia il ruolo di grande potenza che la sua politica estera per anni aveva sostenuto.

Qualora non si tenesse conto di questi presupposti non si potrebbe intendere il «paradosso» del nostro intervento nella guerra. Paradosso sul quale si sono concentrate tutte le facilonerie strumentali pseudo-storiche del dopo.

Suonerebbe offesa ad un uomo — comunque onesto — ed a tutto un popolo, che gli diede consenso, tacciare di improvvedutezza e superficialità la decisione pressoché unanime della Nazione.

La genesi delle decisioni discende da convinzioni maturate — nella prospettiva politica antecendente — in apparente e sostanziale buona fede. In essa, peraltro, compaiono i limiti delle capacità di valutazione in politica estera, che definiscono e compendiano la vera statura dell'uomo di governo e che difettavano sia in Mussolini sia in Hitler.

In quest'ottica, quantunque storicamente richiesto, scompare qualsiasi interesse sull'esame analitico delle strutture concernenti l'entrata dell'Italia in guerra. Quanto detto in precedenza potrebbe farlo ritenere superfluo. Lo si fa, specialmente incentrando il problema sull' Esercito, per completezza di critica e per etica, sia pure scontata, d'analisi storiografica.

L'Esercito italiano allo scoppio della seconda guerra mondiale

a. *I Vertici*

Con Decreto del 6 febbraio 1927 era stata istituita la carica di Capo di Stato Maggiore Generale «allo scopo di assicurare il coordinamento nell' Organismo militare dello Stato» e ne fu investito il maresciallo Badoglio.

Egli, tuttavia, non aveva facoltà di corrispondere direttamente con i Capi di Stato Maggiore delle tre Forze Armate, né di controllarne le attività; e neppure era investito di una specifica responsabilità: situazione del tutto assurda.

I sottosegretari, che erano anche Capi di Stato Maggiore delle rispettive forze armate, avevano invece rapporti frequentissimi con il Capo del Governo e, in parte per la propensione ad agire con indipendenza, in parte per la tendenza di Mussolini ad anteporre le cariche politiche a quelle squisitamente militari, finirono per trattare con il Duce anche questioni che sarebbero state di competenza del Capo di Stato Maggiore Generale, il quale — ad esempio — nemmeno fu consultato per l'invio di volontari in Spagna.

Il Maresciallo, inoltre, non godeva delle simpatie degli ambienti fascisti ed era messo praticamente da parte. Allorché, nel 1939, la situazione internazionale si oscurò, egli uscì dall'isolamento e fece ogni sforzo per evitare che l'Italia fosse coinvolta anzitempo nel conflitto. Invano.

In Italia, quindi, non esisteva prima della guerra uno Stato Maggiore Generale. Se ne era nominato il capo, peraltro con funzioni più onorifiche e simboliche definite soltanto per il tempo di pace. Neppure i nove mesi di non belligeranza valsero a sanare la carenza.

Una grande potenza militare non solo deve disporre permanentemente di uno Stato Maggiore Generale, ma è opportuno che in tempo di pace sia sussidiato da un Centro di alti studi militari comune alle tre Forze Armate al quale spetti:
- porre le basi di una dottrina strategica;
- studiare nel campo strategico l'impiego coordinato di tutti i mezzi d'azione, fissando gli obiettivi in rapporto alle più probabili eventualità politiche di guerra.

Né alla mancanza di questi alti organi tecnici di studio poteva supplire l'esistenza della Commissione Suprema di Difesa e del Consiglio dell' Esercito. La prima, nella pratica, aveva una sfera d'azione limitata al campo economico ed industriale ed i Capi di Stato Maggiore delle Forze Armate erano membri a titolo consultivo. Quanto al secondo, il Consiglio si trovava da tempo svalorizzato e come inoperante.

b. *L'Esercito*

Nel settembre del 1939 era costituito da 63 Divisioni più 4 della Milizia, così stanziate:

- 49 nel territorio nazionale di cui 2 corazzate, 2 motorizzate, 3 autotrasportabili, 3 celeri e 4 alpine;
- 8 in Libia, più 4 della milizia;
- 5 in Albania, delle quali 1 corazzata ed 1 alpina;
- 1 nell'Egeo.

Di tali unità soltanto 16 potevano considerarsi complete, poiché negli ultimi anni si era seguìto il criterio di moltiplicazione delle unità senza che vi corrispondesse un aumento di personale e dotazioni.

Gli ufficiali in servizio permanente (Spe) per l'intelaiatura dell'intero strumento avrebbero dovuto essere il doppio dei 19.000 disponibili. Gli ufficiali in congedo (circa 300.000), se numericamente sufficienti, avevano in genere una inadeguata preparazione tecnico-professionale.

Aggiungasi che l' Esercito, nonostante qualche innovazione, rimaneva uno strumento prevalentemente di fanterie. La fanteria rappresentava più del 50 per cento del totale mentre i carristi costituivano appena il 5 per cento. La prima brigata corazzata si costituì nominalmente nel 1936 e soltanto nel 1939 si ebbe la prima divisione corazzata con un solo reggimento carri; inoltre, i 400 carri armati dei quali si poteva in totale disporre erano quasi tutti del tipo ultraleggero (3,5 t), assimilabili a basi di fuoco mobili ma non certo valutabili in un rapporto di forza o di potenza fra mezzi corazzati.

Né si deve dimenticare che lo stato di emergenza coglieva le nostre divisioni in piena crisi di trasformazione essendo stato deciso, alla fine del 1938, che assumessero l'ordinamento binario anziché ternario (due reggimenti di Arma base invece di tre).

Per compensare il numero ridotto degli uomini ed incrementare il volume di fuoco della rinnovata unità era stato previsto di dotare ciascuno dei reggimenti di fanteria di una compagnia mortai da 81 e di una compagnia di pezzi controcarro. Ma non fu possibile completare tutte le grandi unità.

Tra tutti gli Eserciti europei, allo scoppio del secondo conflitto mondiale, l' Esercito italiano era sicuramente quello dotato di materiale più antiquato e scarso.

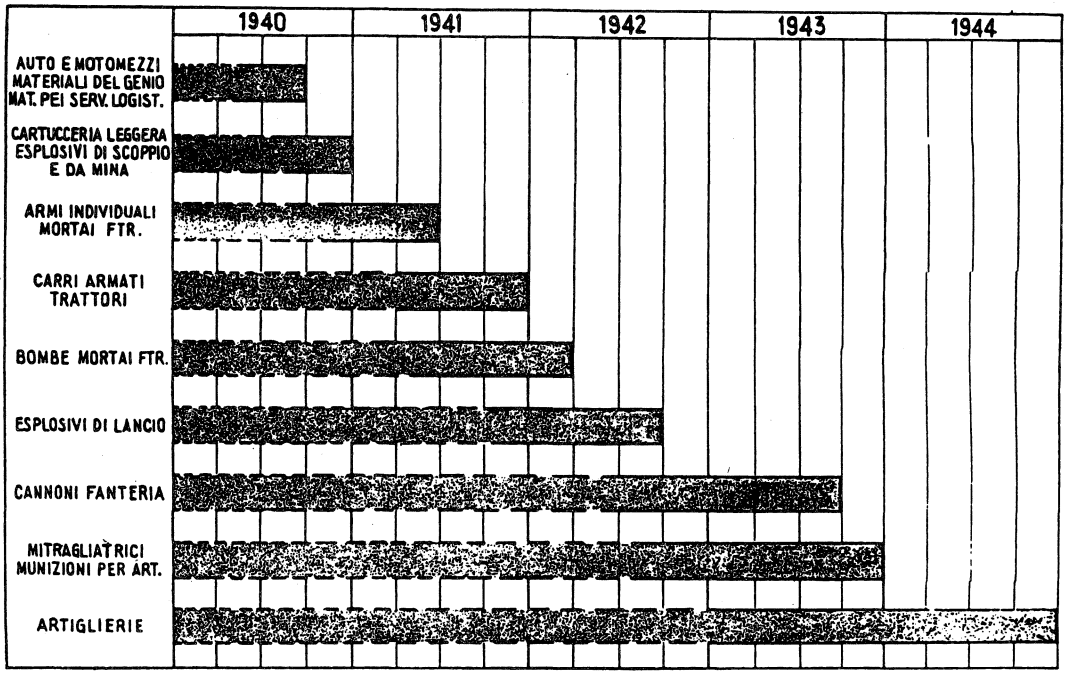
Le artiglierie costituivano un campionario disparato fra le quali il meglio — salvo pochi allestimenti — era preda bellica del 1918.

I carri che si andavano affermando quale base di ogni moderno armamento, e fondamento della battaglia terrestre, erano leggeri ed armati di sole mitragliatrici. Erano disponibili solamente 70 carri da 11 tonnellate e per di più superati nella formula: peso, potenza e protezione.

Gli autoveicoli assommavano a 38.000, contro i 600.000 tedeschi, i 350.000 britannici ed i 300.000 francesi. Nulla la capacità di movimento fuori strada.

Fu giocoforza, quindi, che il Governo, nel settembre 1939, adottasse la provvidenziale decisione della «non belligeranza». Basti osservare, in *Allegato 1*, il progetto di potenziamento bellico e le rispettive scadenze per rendersi conto della cruciale precarietà della situazione.

SITUAZIONE RELATIVA ALLE PREVEDIBILI EPOCHE DI CONSEGNA DEI PRINCIPALI MATERIA
OCCORRENTI PER IL COMPLETAMENTO DELLE DOTAZIONI DI PARTENZA DELL'ESERCITO



Il potenzionamento militare durante la «non belligeranza»

Un raffronto tra le esigenze prospettate dallo Stato Maggiore per i singoli settori dell'armamento, del munizionamento, dei trasporti e dei materiali, da una parte, e le reali consistenze ed i possibili incrementi consentiti dai nostri impianti industriali dall'altra, può valere a dimostrare quando disperato fosse il compito di colmare lo squilibrio.

Per l'ammodernamento del parco artiglierie, fino al 1938 il normale rifornimento annuo era di 6.500 pezzi.

In conseguenza dello scoppio del secondo conflitto mondiale, il fabbisogno annuo dovette essere aumentato a 12.000, oltre ad ulteriori 12.000 per il necessario ammodernamento.

A quella data la produzione era di 70 pezzi mensili ed i nuovi impianti avrebbero potuto iniziare le lavorazioni soltanto a fine 1941 con una produzione limitata a 3.000-3.500 pezzi all'anno. Era evidente quindi che per fronteggiare le sole esigenze dell'esercito sarebbero occorsi già alcuni anni.

Non migliore era la questione del munizionamento a cui si aggiungeva la carenza di rame e ottone per bossoli e corone.

La capacità di produzione per le armi individuali e di reparto, di fronte ai fabbisogni di mobilitazione ed alle esigenze del primo anno di guerra, alla fine del 1939 era sufficiente a coprire solamente l'8 per cento per le mitragliatrici, il 53 per

cento per le mitragliere da 20, il 29 per cento per i cannoni da 47, il 50 ed il 70 per cento per i mortai da 45 e 81, il 32 ed il 42 per cento per le pistole ed i fucili.

Per il relativo munizionamento, la potenzialità degli stabilimenti consentiva di coprire il fabbisogno del solo 31 per cento per le cartucce, del 16 e del 53 per cento per le bombe da mortaio (45 e 81) e del 47 per cento per le bombe a mano.

In materia di esplosivi il fabbisogno assommava a 87.000 tonnellate per quelli da lancio ed a 170.000 tonnellate per gli scoppianti, contro una produzione annua che raggiungeva appena il 40 e il 23 per cento. Né poteva essere diversamente poiché il toluolo era totalmente importato e per la fabbricazione del tritolo esistevano considerevoli difficoltà.

Per i carri armati, la richiesta del 1939 ammontava a 268 carri «M», a 697 carri «L» e a 48 autoblindo mentre la capacità di produzione annua era rispettivamente di 228, 480 e 36.

Il settore degli automezzi, data la nostra capacità di produzione e l'esigua motorizzazione delle unità, era in migliori situazioni. Quando invece si fosse manifestata l'esigenza di una progressiva e più larga motorizzazione, anche in questo campo si sarebbe creata un'insufficienza di produzione cui si sarebbe sommato il problema gravissimo dell'approvvigionamento di alcune materie prime e dei materiali critici per leghe e trattamenti termici.

Alla carenza di gomma si cercava di ovviare ricorrendo all'impiego della autarchica «buna», benché il ripiego imponesse riduzione dei carichi e della velocità dei veicoli.

* * *

Quello che fu possibile fare durante i nove mesi di non belligeranza, data l'impossibilità di comprimere i tempi fissati per l'approntamento di materiali e mezzi (3), consistette nel ridurre le dotazioni alle unità e di contrarre l'entità delle divisioni da mobilitare da 126 a 73, da articolare in 21 Corpi d' Armata, 9 Armate, 2 gruppi d' Armate destinati alla difesa delle frontiere occidentale e orientale.

Nel novembre 1939 si provvide inoltre a sdoppiare le cariche di Sottosegretario di Stato per la guerra e di Capo di Stato Maggiore dell' Esercito. Si aumentarono gli organici di 2.300 ufficiali e 6.500 sottufficiali in Spe e si richiamarono 30.000 ufficiali dal congedo. Fu incrementata del pari la forza delle unità con il richiamo delle classi del 1910, 1912, 1913 e 1916 effettuato nell'autunno.

Tra il febbraio e il maggio 1940 si dispose il richiamo dell'intera classe del 1920, di due quadrimestri del 1919 e di altre aliquote delle classi dal 1910 al 1916 così da poter assicurare una forza complessiva di 700.000 uomini e portare al 100 per cento le unità della 6ª Armata, della Libia e dell'Egeo, al 70 per cento quelle delle Armate 1ª e 4ª (frontiera occidentale) e al 60 per cento quelle della 2ª e 8ª (frontiera orientale) e della Sardegna.

Nell'imminenza della guerra, fu anche assegnata a ciascuna divisione una legione leggera (due battaglioni) della Milizia, ripristinando uno pseudo ordinamento ternario.

(3) Vedasi il citato *Allegato 1.*

In fatto di viveri si provvide ad accantonare il massimo consentito dalle capacità di ricovero e conservazione; si importò carne congelata per non depauperare il patrimonio zootecnico e si ricorse alla trasformazione dei frigoriferi da conservatori a congelatori, fino a raggiungere una capacità di congelazione di 6.500 tonnellate al mese.

Ma sia pure con tanti espedienti e ripieghi, non si poté certamente ottenere una modifica sostanziale dell'intrinseca debolezza dell'organismo militare per il cui rafforzamento sarebbe stato necessario poter disporre, anzitutto, di molto tempo oltre che di mezzi più cospicui. Ad incrementare invece la produzione del materiale bellico doveva provvedere il Commissario Generale per le fabbricazioni di guerra: carica , questa, nella quale il generale Carlo Favagrossa era subentrato, nell'agosto 1939, all'illustre generale Dallolio, già Ministro delle Armi e Munizioni nella grande guerra.

Il Commissario non tardò a rendersi conto dei limiti fatalmente posti alla produzione della gravissima carenza di materie prime e dalle crescenti difficoltà di approvvigionamento dall'estero.

Al settembre 1939 le nostre scorte nei settori del carbone e dei metalli erano, espresse in tonnellate: carbone 1.700.000; acciaio 85.000; minerali di ferro e pirite 1.300.000; rottami ferrosi 187.000; ghisa 92.000; rame 6.500; stagno 500; nichel 250.

È sufficiente un bilancio tra le cifre citate e quelle del reale fabbisogno per dimostrare quanto deficitaria fosse la nostra situazione di partenza e quali enormi difficoltà dovessero affrontare le autorità militari per porre qualche riparo al drammatico squilibrio tra esigenze e disponibilità che sarà la causa determinante del collasso italiano.

Il fabbisogno di carbone, indispensabile per la produzione siderurgica, era calcolato in 17 milioni di tonnellate annue. La produzione nazionale era in grado di garantirne appena 4 milioni, ragguagliabili a poco più di 2 di carbone estero dato il contenuto potere calorifico delle nostre ligniti. Mancavano quindi 15 milioni di tonnellate per coprire il fabbisogno minimo, e sia pure con l'importazione di 12 milioni di tonnellate di carbone tedesco, l'industria pesante sarebbe stata in sofferenza comunque, con l'aggravante che le consuete difficoltà valutarie avevano impedito di costituire quella scorta intangibile di carbone estero pari ai consumi di quattro mesi, reputata prioritaria necessità.

Né a compensare la grave deficienza di carbone potevano supplire i 18 miliardi di chilovattora di energia elettrica prodotti dalle nostre centrali nel 1939.

Ancor più gravi erano le carenze di carburanti, in Italia se ne producevano 15 mila tonnellate annue, cui potevano aggiungersi 120 mila tonnellate di greggio albanese, 33 mila di carburanti autarchici e 1,5 milioni di tonnellate importabili annualmente da Germania, Romania e Ungheria. Poiché il fabbisogno annuo in guerra era stimato in 8,5 milioni di tonnellate è semplice desumere in quali condizioni ci apprestassimo ad affrontare un conflitto che avrebbe dovuto avere ritmi ultraceleri con prevalente fisionomia motomeccanizzata.

Non più rosea era la situazione concernente i metalli. Nel 1939 le nostre miniere fornivano 870 mila tonnellate di minerale ferroso pari a 400 mila tonnellate di ghisa cui se ne aggiungevano 250 mila ricavate dalle ceneri di pirite. Il fabbisogno annuo di acciaio assommava invece 4 milioni di tonnellate.

Preoccupante era infine la deficienza dei metalli critici speciali (manganese, cromo, nichel, molibdeno, tungsteno), correttivi indispensabili per gli acciai, dei quali eravamo del tutto dipendenti dall'estero.

Soltanto per l'alluminio la produzione annua nazionale (32 mila tonnellate) consentiva di fronteggiare le esigenze, anche se queste andranno progressivamente aumentando sia per le crescenti richieste dell'aeronautica, sia per l'impiego dell'alluminio in sostituzione del bronzo e dell'ottone.

Per il rame e lo stagno la produzione era di un centocinquantesimo e di un quarantesimo rispetto al fabbisogno.

Il Commissario Generale per le fabbricazioni di guerra ripetutamente espose a Mussolini la tragicità della situazione, finanche con un crudo promemoria datato 13 maggio 1940 e un successivo del 1° giugno, allorché il Commissariato si trasformò in Sottosegretariato di Stato per le fabbricazioni di guerra (4).

Tale promemoria concludeva esponendo dati dai quali era agevole constatare quale potesse essere la nostra situazione anche dopo un solo mese di guerra.

A 4 mila tonnellate ascendevano le nostre scorte di gomma di fronte a un fabbisogno concretato, sebbene l'Esercito potesse ritenersi pressoché appiedato, in 22 mila tonnellate.

Quanto ai tessuti, ad una esigenza di 43 mila tonnellate annue di lana, stava una produzione laniera nazionale di 6 mila e cotoniera di 10 mila contro un fabbisogno di 75 mila. Lo stesso discorso vale per la cellulosa: ad una necessità annua di 370 mila tonnellate non potevano certo far fronte le 60 mila prodotte.

Un complesso tale di carenze da costituire il fattore più grave e determinante delle condizioni generali di efficienza dello strumento militare italiano.

A ciò si sommi il problema dei trasporti necessari ed indispensabili per gli approvvigionamenti dall'esterno: si consideri che dei 35 milioni di tonnellate annue di merci per garantire i consumi, ben 27,5 milioni di tonnellate dovevano essere importati.

Sembra a questo punto opportuno citare lo stesso generale Favagrossa: *«impreparazione sconfortante delle Forze Armate; insufficienza dell'attrezzatura industriale in genere e di quella bellica in particolare; inesistenza di scorte e possibilità limitatissime di produzione di materie prime»*.

Richiamandosi poi alla potenzialità bellica industriale in atto a fine 1939, il Generale calcolava che *«per soddisfare le richieste la produzione avrebbe dovuto essere: per le artiglierie, 16 volte maggiore fino al 1941, poi 4 volte; per le munizioni di piccolo calibro, 4 volte; di medio calibro, 14; di grosso calibro 10; per le mitragliatrici, 10 volte; per il cartucciame da 4 a 7 volte; per i velivoli più del doppio, e per i motori più del triplo»*.

Il piano che si cercò di attuare prevedeva due fasi: la prima, di produzione per una conveniente preparazione di partenza; la seconda, della produzione bellica corrispondente a ciascun anno di guerra. Comunque, pur riducendo al minimo i programmi e stringendo i tempi, soltanto per il 1942 si sarebbe potuto essere pronti per la prova.

Nell'aprile del 1940, in conclusione, la nostra preparazione alla guerra poteva calcolarsi raggiunta al 40 per cento. Sempre, però, che si fosse trattato di una guerra di rapido corso.

Oltre che alle esigenze della situazione, infine, le nostre possibilità militari risultavano inferiori — e di gran lunga — sia a quelle degli avversari sia dei nostri

(4) Cfr. Carlo Favagrossa, *Perché perdemmo la guerra*, Rizzoli, Milano 1946.

alleati. Negli ambienti militari britannici si valutava il nostro potenziale bellico un decimo di quello tedesco. Addirittura pauroso doveva invece apparire un raffronto delle nostre risorse e possibilità di produzione con quelle dell'Inghilterra, della Russia e degli Stati Uniti.

Il Comando Supremo ed i piani di guerra

Col programma serrato della preparazione, durante la non belligeranza gli organi militari provvidero alla funzionalizzazione dei Comandi e degli Stati Maggiori con una serie di iniziative e direttive riportati in successivi verbali delle riunioni congiunte tenute dal Capo di Stato Maggiore Generale (5).

Come si è ricordato, la carica di sottosegretario era stata sdoppiata con l'assegnazione di quelle di Capo di Stato Maggiore dell' Esercito, con funzione autonoma, e di Sottosegretario alla guerra abbinata alle mansioni di Sottocapo di Stato Maggiore Generale. C'è da osservare, quindi, che mentre nell' Esercito le cariche erano attribuite a persone diverse — all'inizio della guerra rispettivamente al maresciallo Graziani ed al generale Soddu — nella Marina e nell' Aeronautica erano riunite in una sola persona, ammiraglio Cavagnari e generale Pricolo *(Vds. Allegato 2)*. Ne risultò che il Capo di Stato Maggiore dell' Esercito non aveva contatti con il Comandante Supremo (Mussolini, per delega del Re), mentre i Capi di Stato Maggiore della Marina e dell' Aeronautica, avvicinando quasi giornalmente Mussolini per la loro funzione di sottosegretari, discutevano direttamente con lui la situazione e talvolta ne ricevevano ordini. Ordini che non passavano per il tramite di Badoglio, Capo di Stato Maggiore Generale.

Non basta: il generale Soddu, Sottosegretario e Sottocapo, era a contatto di Mussolini assai più del Maresciallo ed intervenne in diverse circostanze indipendentemente ed all'insaputa di questi, esprimendo opinioni e svolgendo azioni in contrasto con le concezioni e gli intendimenti del Capo di Stato Maggiore Generale.

In conclusione, non si potrebbe immaginare peggiore organizzazione del Comando, né Mussolini avrebbe potuto assumere più gravi responsabilità personali.

La stessa costituzione del Comando Supremo fu sancita soltanto il 29 maggio 1940 su un ordinamento scheletrico e sicuramente inadatto ai gravosi compiti di una guerra di coalizione.

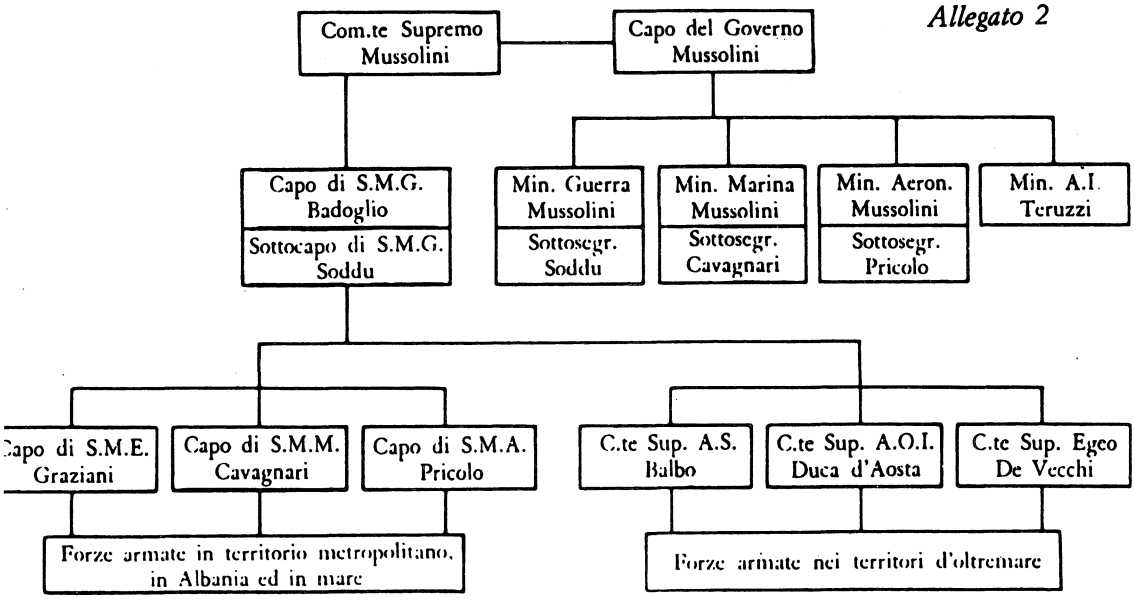
Sull'argomento dei *piani di guerra* e degli obiettivi strategici, oltre alle normali pianificazioni elaborate dagli Stati Maggiori vuoi in funzione della politica estera altalenante di Mussolini, vuoi come puro esercizio di pianificazione e di comando, la prima direttiva vera e propria del Capo del Governo fu la ricordata memoria al titolo «piano di guerra» emanata il 31 marzo 1940 dopo che egli aveva maturato la fatale evoluzione della decisione.

Sulla base di tale memoria — che, rammento, prevedeva atteggiamento difensivo su tutta la linea eccezion fatta per limitare puntate nell' Impero e sul mare — il maresciallo Badoglio, conscio della fondamentale impreparazione e confidando che l'intervento non fosse a brevissima scadenza, fece elaborare i piani all'insegna della concezione di «chiudere le porte di casa».

---

(5) In «Verbali delle riunioni tenute dal Capo di Stato Maggiore Generale», Ufficio Storico dell' Esercito, I, Roma, 1985.

Allegato 2



Non solo, ma egli attirò l'attenzione sulla necessità di non fare nulla che potesse fornire ai tedeschi pretesti per sollecitare l'intervento italiano. Vietò ogni contatto con loro ed escluse ogni operazione in comune secondo il principio mussoliniano della «guerra parallela». E questo nonostante le ripetute sollecitazioni del maresciallo Balbo che perorava un'iniziativa italiana verso l'Egitto.

Così, si finirà per entrare nel conflitto secondo le disposizioni dei Piani P.R. 9 e P.R. 12, che piani di guerra non erano, ma semplicemente progetti di schieramento delle forze in funzione difensiva delle frontiere terrestri e marittime, compilati in base ai presupposti che l'Italia dovesse sostenere «da sola» la lotta contro la Germania o la Francia o, eventualmente, contro Francia e Iugoslavia alleate.

E per di più — ma questo è una ulteriore prova della convinzione di Mussolini che la guerra fosse già risolta — con 200 piroscafi in navigazione oltre il Mediterraneo, per cui all'atto della apertura delle ostilità si erano già perdute, e senza colpo ferire, più di 1 milione di tonnellate di stazza lorda!

* * *

Alla fine del maggio 1940 l'Esercito mobilitò 73 divisioni, di cui 53 in patria, 14 in Africa settentrionale, 5 in Albania, 1 in Egeo. Soltanto 19 erano complete, 34 efficienti ma incomplete e 20 scarsamente efficienti: per un totale di 1.634.000 uomini oltre ai 190.000 in Africa orientale.

Trattandosi di divisioni binarie, le 73 corrispondevano a 37 del tipo delle 42 mobilitate nel 1915. Quindi l'efficienza dell' Esercito era non soltanto numericamente inferiore a quella dell' Esercito del 1915, ma lo era anche qualitativamente poiché nel 1940 esisteva una più marcata differenza di armamenti e mezzi rispetto alle divisioni mobilitate dalla Francia, dall'Inghilterra, dalla Germania e persino da Grecia e Iugoslavia.

Le divisioni italiane inquadravano infatti due reggimenti di fanteria e le altre tre; tre gruppi di artiglieria del calibro 75 e 100, mentre quelle francesi e iugoslave

ne avevano cinque, di cui due di medio calibro; possedevano 1/4 delle armi di accompagnamento e controcarro di quelle francesi e 1/9 di quelle tedesche.

Le tre divisioni corazzate erano tali solo di nome in quanto armate con un modesto numero di carri leggeri, privi di cannone e decisamente inferiori ed improponibili in qualsiasi confronto, ai carri francesi da 6, 10 e 23 tonnellate, ai carri tedeschi da 6 a 20 tonnellate ed a quelli britannici da 10 e 26, tutti armati di cannone.

All'inizio del conflitto si era perciò in una netta situazione di inferiorità rispetto agli altri eserciti per qualità di carri, malgrado l'esperienza fatta in Spagna che aveva portato a constatare che il carro doveva assolutamente essere armato di cannone, e non del limitato calibro 37 che dotò i nostri primi 70 M/39.

Anche requisendo tutti gli autocarri civili, sarebbe inoltre mancato il 50 per cento degli automezzi necessari a completare gli organici. L'artiglieria contraerea disponeva di sole 38 batterie, di cui 23 residuate dalla prima guerra mondiale, e di poche altre negli scacchieri africani.

I richiami effettuati per completare le divisioni in Libia e nell'Egeo, la 6ª Armata e le Divisioni Alpine, nonché per portare al 70 per cento il personale delle Armate 1ª e 4ª ed al 60 per cento quello delle altre Armate 2ª e 8ª, avevano esaurito nel maggio 1940 le serie di vestiario disponibili.

Nel campo del morale i militari, all'infuori dei massimi esponenti, erano disciplinatamente agnostici.

Per spirito professionale avevano seguito con interesse le operazioni tedesche in Polonia, ammirato l'eroica difesa dei finlandesi ed invidiato le fulminee vittorie germaniche in Francia. Si erano preoccupati della inattesa e clamorosa disfatta dell'esercito francese, che sapevano assai più forte del nostro, poiché essa dava loro una palese sensazione dell'insufficienza degli armamenti italiani per condurre una guerra moderna, insufficienza della quale erano già consci. Perciò non desideravano l'intervento, pur essendo pronti a fare il loro dovere allorché il Sovrano l'avesse ordinato, e non nutrivano particolari apprensioni per la incoerente politica mussoliniana, per la fiducia che nutrivano nell'azione moderatrice del vecchio maresciallo Badoglio.

D'altronde, fino ad allora, Mussolini aveva conseguito nel campo politico-militare soltanto successi, anche quando aveva agito in contrasto con l'opinione e i timori altrui, sia pure obiettivamente fondati. Perciò in quanti non condividevano la sua opinione sussisteva comunque il dubbio che potesse anche allora avere ragione. Era una sensazione che nulla aveva ancora diradato o dissolto. Quando Mussolini enunciava una decisione, coloro che le ascoltavano — non conoscendo il suo pensiero, che teneva celato — avevano l'impressione che fosse fondata su motivi a loro ignoti, ma per lui invece chiaramente indicativi e probanti. Di fronte a lui le opposizioni si smorzavano. Il fascino, che indubbiamente esercitava, e la dialettica costituivano la sua forza quantunque l'abbiano portato alla rovina, poiché lo privarono del vantaggio che avrebbe potuto trarre da discussioni sincere e spassionate.

Considerazioni conclusive

Sono molte le conclusioni che si potrebbero trarre: di carattere etico, psicologico, politico e professionale.

Sembra tuttavia il caso di ribadire che l'intervento dell'Italia in guerra nel 1940 maturò nella convinzione, assai prossima alla certezza, che il conflitto fosse

vinto dalla Germania e che la politica di potenza di Mussolini non potesse sottrarla alla partecipazione bellica, pur nella consapevolezza di una sostanziale impreparazione militare che non appariva condizionante ai fini di una guerra di rapido corso.

Ovviamente, al protrarsi del conflitto ed al profilarsi dell'errata capacità di giudizio del Duce, la condotta politica della guerra e la sua gestione dovevano prendere altre strade e non insistere in un macabro atteggiamento che sembra indicare una tragica volontà di autodistruzione.

Durante una guerra è impossibile riparare agli errori tecnici commessi in tempo di pace, a meno di possedere una industria pesante della potenza di quella degli Stati Uniti. Non ci riuscirono neppure i britannici, i quali ebbero un carro altrettanto potente dei Mark IV e V tedeschi soltanto quando Roosevelt donò loro i 300 carri Shermann che determinarono l'esito della battaglia di El Alamein.

Infine, *politicamente* è semplicistico asserire che, se i tedeschi avessero invaso l'Italia, ci saremmo automaticamente ritrovati nel campo dei futuri vincitori. Indubbiamente, il Governo, la Flotta e le Forze Aeree — più flessibili dell' Esercito appiedato — si sarebbero trasferiti nelle isole e in Libia continuando la guerra. Ma a parte il fatto che fino al 1942 — con l'afflusso delle unità americane — non avrebbe potuto aver inizio la riscossa e che per tre anni il popolo italiano sarebbe rimasto sotto il tallone germanico, sottoposto alle stesse atrocità e vessazioni dei polacchi, non è detto che a guerra conclusa saremmo stati trattati da vincitori. La Francia lo fu, malgrado la disfatta del 1940 e la collaborazione con i tedeschi — operante finanche durante lo sbarco nell'Africa del nord del novembre 1942 — perché questo conveniva alla politica britannica. Londra avrebbe ricordato le guerre di Etiopia e di Spagna piuttosto che tenuto conto di ciò che avremmo fatto contro la Germania, così come non tenne conto della «cobelligeranza» allorché non le servì più.

In conseguenza, nemmeno il Re poteva in quelle circostanze opporsi alla decisione di Mussolini di entrare nelle ostilità.

Psicologicamente, vi è da considerare che nel 1940 in Italia permaneva diffusa l'opinione che il fattore morale continuasse a conservare preminenza, poiché la guerra 1915-18 non aveva offerto una dimostrazione dell'importanza decisamente preponderante del fattore materiale. Mussolini poi, personalmente, concepiva la guerra come fenomeno dominato dal fattore morale, atteggiamento naturale nell'uomo di formazione spirituale rivoluzionaria che — avendo avuto il solo contatto con fatto bellico da caporale — non apprezzava convenientemente l'influenza determinante dei fattori intellettuale e materiale. Era il numero degli uomini che contava — gli 8 milioni di baionette — non la potenzialità economico-industriale e la disponibilità di risorse. Tragica grettezza di visione e tragici errori di giudizio politico-strategico conseguenti!

È il solito dissidio fra un esercito di «quantità» ed uno di «qualità»: dissidio che in una guerra moderna dominata dalla concezione del materiale doveva ben presto rivelarsi per noi esiziale.

Il *problema tecnico-professionale* più indicativo sul quale si rifletteva l'efficienza dello strumento bellico è quello concernente i carri armati.

Fino al 1935 in Germania, Francia e Gran Bretagna, così come in Italia, l'impiego del carro era visto solamente secondo il criterio di sostegno della fanteria e di appoggio all'esplorazione. Si allestivano perciò due tipi di carri: medi, per la cooperazione con la fanteria e leggeri per l'esplorazione.

In Italia, l'attrazione esercitata dalla frontiera alpina, fece preferire i carri leggeri, quali unici idonei ad operare in terreni montani.

Invano il capitano sir Basil H. Liddel Hart, in Inghilterra, il colonnello Charles De Gaulle in Francia ed il generale Heinz Guderian, in Germania, sostenevano che la guerra futura sarebbe stata combattuta da grandi unità corazzate. Il colonnello britannico sir Percy Hobart, propugnatore delle divisioni corazzate, fu addirittura inviato — quasi in esilio — in Egitto dove, ironia della sorte, diede inizio alla costituzione della 7ª Divisione corazzata «topi del deserto» che tanta parte doveva avere nei combattimenti del 1940 in Marmarica. Ma urtò così apertamente gli ortodossi che fu costretto a dimettersi alla vigilia della cavalcata delle divisioni corazzate tedesche in Francia.

Il generale Guiderian, in Germania, dovette a sua volta sostenere dure lotte contro lo stato maggiore e riuscì ad iniziare la costituzione delle prime tre divisioni corazzate nel 1936 soltanto perché persuase personalmente Hitler, oltre che per i tempi di reazione e decisione sicuramente più contratti di cui gode uno Stato dittatoriale ed aggressivo nei confronti di quelli democratici.

In Francia fu costituita nel 1935 la prima divisione meccanizzata leggera e nel 1936 venne messa allo studio la divisione corazzata, ma l'ostilità continuò, al punto che nel maggio 1940, a fronte di 1.225 carri ripartiti in battaglioni autonomi ed assegnati alle unità di fanteria, i francesi disponevano di soli 950 carri indivisionati da opporre ai 2.700 delle divisioni corazzate tedesche (6).

In Italia, per quanto fosse stato sottovalutato l'impiego delle divisioni corazzate in operazioni su larga scala, fu costituita dal generale Baistrocchi nel 1936 una brigata motomeccanizzata e, con l'ordinamento Pariani del 1938, furono costituite due divisioni corazzate ed i reggimenti di fanteria carrista furono portati da uno a sei.

Purtroppo, per carenza di visione strategica, quelle divisioni nacquero con i limiti che abbiamo visto.

Un aspetto che, per ultimo ma non ultimo, merita considerazione è quello del *Comando congiunto nelle guerre di coalizione* moderne.

L'alleanza italo-tedesca è stata, fin dagli inizi, una realtà esclusivamente di cooperazione o collaborazione, salvo l'affluenza a Roma — sotto la veste di addetti culturali o commerciali — di una folla di agenti di Himmler.

Poiché il patto prevedeva, all'articolo 4, la collaborazione nel campo militare, da parte italiana era stato inviato a Berlino il generale Cavallero sin dal giugno 1939. Egli fu accolto con normali cortesie ma ritornò senza avere nulla concluso. Il generale Roatta, che fu a Berlino quale «attaché» dal luglio al novembre 1939, ebbe contatti con le autorità militari tedesche esclusivamente per le visite di presentazione e di congedo, ma fu invitato una sola volta — con altri addetti — a visitare reparti e ad assistere ad esercitazioni.

Né il suo successore, generale Marras, ebbe trattamento molto diverso.

Mussolini non conobbe mai gli intendimenti di Hitler e le notizie pervenutegli furono soltanto quelle della nostra Ambasciata a Berlino.

Ed un conflitto di coalizione impone, oltre che Stati Maggiori operativi e logistici congiunti, una perfetta osmosi anche fra i semplici comandi delle unità e reparti cooperanti.

Quale differenza con la funzionalità degli Stati Maggiori interalleati, nell'ambito di uno dei quali un semplice capitano metereologo ebbe la facoltà di far differire l'«Operazione Overlord»!

---

(6) Dal computo dei carri alleati sono esclusi quelli britannici della B.E.F. (British Expeditionary Force).

L'AERONAUTICA IN GUERRA
(Primo anno)

GIOVANNI DE LORENZO

Introduzione

Il 10 giugno l'Italia interveniva nella 2ª guerra mondiale schierandosi al fianco della Germania contro Francia e Inghilterra.

L'Aeronautica italiana, si presentava all'attenzione del mondo intero animosa e consapevole per positive esperienze operative, acquisite precedentemente in guerra fra il 1935/39, unitamente ad un consolidato alone di meritato prestigio internazionale conquistato in pace; aspetti, questi, ritenuti entrambi validi e sufficienti per far considerare coralmente ad amici, nemici; neutrali di possedere *in pectore*, adeguata potenza e flessibilità, notevoli capacità di intervento su diverse latitudini, ottime possibilità di interpretazione sia strategiche che tattiche, nel generale contesto della nuova e moderna guerra aerea da qualche mese iniziata in Europa.

Tali considerazioni, suffragate anche da particolari convinzioni autorevolmente convalidate dai risultati bellici ottenuti in Africa orientale e in Spagna, dai numerosi primati aerei conquistati, dalla diffusione in tutto il mondo dei prodotti aeronautici *made in Italy*, vennero recepite e opportunamente vagliate da un vasto consenso di fiducioso rispetto ed attesa nell'ambiente aviatorio internazionale, influenzato soprattutto dagli aspetti tecnici dimostrati e dalle affermazioni sportive ottenute negli anni precedenti dall'aviazione italiana.

Erano disponibili, quindi, tutti o quasi tutti gli elementi necessari per affrontare con sicurezza e serenità di giudizio la nuova impegnativa prova che si parava sulla strada dell'aviazione italiana: garantire e convalidare una qualificata partecipazione alle operazioni di guerra in misura proporzionale alle generali aspettative dell'opinione internazionale, paragonabili, si supponeva, come livelli generali, alla neo rivelazione *Luftwaffe* giunta in breve tempo alla ribalta dell'attenzione mondiale forse con meno sorprendente efficienza bellica; pari anche alla *Royal Air Force* risultata, invece, impensabilmente dotata di sorprendente vitalità e tenacia nel contrastare, nel momento più drammatico della storia inglese, l'agguerrita Arma aerea germanica.

Sfortunatamente, o meglio sarebbe dire paradossalmente, all'aspetto apparentemente brillante, disinvolto, sportivo, efficiente e multiforme accreditato a torto o ragione da molti all'Aeronautica italiana, non doveva far riscontro una corrispon-

dente realtà per carenza d'interpretazione operativa, qualificazione professionale, adeguata filosofia dottrinaria all'altezza con i tempi, modesta preparazione ai livelli d'impiego, tecnici, bellici, addestrativi razionalmente organizzato e armonicamente coordinato.

Nella sostanza, l'intero Organismo aeronautico italiano era fondamentalmente sano e moralmente integro; aveva uno splendido aspetto vitale, grande dinamismo collettivo, giovanile entusiasmo, ma risentiva, forse inconsciamente, di talune stridenti contraddizioni di crescita che alternavano ad una giovane ma eccellente tradizione di servizio, assolta con grande impegno e serietà in pace ed in guerra, una emergente constatazione fondata su una imprevista presunzione tecnologica che mostrava, o doveva mostrare da tempo, i suoi limiti nelle macchine realizzate nell'anteguerra, indubbiamente protagoniste di tanti successi ed eclatanti risultati ma ritenute, a torto, incondizionatamente idonee, ad operare ancora in un conflitto immediatamente futuro, definito forse superficialmente nei suoi limiti genericamente moderno, ma evidentemente sottovalutato nella sua essenza e nella globale interpretazione del vero significato.

Lo prova il fatto evidente delle macchine disponibili con cui l'aviazione italiana iniziò la guerra, considerate valide all'impiego bellico o quanto meno suscettibili di miglioramenti di poco conto (modifiche marginali, motori più potenti, diversa strumentazione). Non venne messa affatto in discussione la formula progettuale, le inferiori caratteristiche tecniche e d'armamento, la concezione costruttiva.

Con tale materiale venne, quindi, affrontata la più difficile, dura, impegnativa e disastrosa vicenda nella storia dell'aviazione italiana, una drammatica prova rappresentata e interpretata da tutti i suoi uomini in ardue condizioni d'inferiorità, in quanto rivelatasi ben presto come una guerra altamente tecnicizzata, diversa da quella prevista perché in continua evoluzione progettuale e dottrinaria e a cui non fu possibile inizialmente adeguarsi per carenza di flessibilità psicologica e radicati luoghi comuni, mantenere il passo, eliminare *handicap*; una guerra inaspettatamente «moderna» in cui la classica contrapposizione tradizionale, basata su semplici concezioni ideali e morali se raffrontata realisticamente alla fredda potenza nemica, non aveva valore alcuno se non nell'ammirevole aspetto spirituale e umano del sacrificio offerto, reso spesso senza adeguata contropartita.

Non venne certamente a mancare in questa durissima prova l'apporto entusiastico di tanti aviatori: dai comandanti tutti al personale di volo, dagli specialisti ai più umili avieri, dagli operai militarizzati alle maestranze dell'industria aeronautica; una grande ed affiatata famiglia i cui componenti contribuirono in varia misura e in campi diversi, con affetto, entusiasmo, stima reciproca e disciplina, a condividere le ore liete, le fortune e i momenti tristissimi scaturiti nel corso degli eventi di guerra.

Venne meno invece e in decisiva misura, l'apporto già scontato e citato del materiale di volo disponibile e delle strutture approntate; vennero a mancare ugualmente nuovi concetti dottrinari e tattici poiché quelli esistenti si rivelarono non sufficientemente adeguati, con tempestività e modalità d'impiego, alle nuove esigenze di guerra. Di conseguenza divenne sempre più difficile il confronto con l'avversario dimostratosi largamente superiore per avvedutezza d'intervento, più lungimirante e aggressivo nella convinzione della bontà e quantità dei suoi mezzi, più preparato psicologicamente ad una guerra moderna e concettualmente più avanzata; vennero anche irrimediabilmente perdute, favorevoli, iniziali possibilità di succeso su taluni

scacchieri operativi, vuoi per modestia strategica o perplessità d'azione, vuoi per mancanza di audaci iniziative. Una serie di elementi non sufficientemente valutati che col tempo finirono per prevalere anche sui valori individuali, sulle capacità di resistenza morale e fisica, sulle doti professionali del personale.

Le vicende che seguono, descrivono ciò che fece l'Aeronautica italiana durante il 2° conflitto mondiale limitatamente al periodo 1939/1940.

Ma prima di entrare nel vivo delle descrizioni, è opportuno far conoscere taluni aspetti antecedenti al periodo specificamente trattato, allo scopo di introdure gradualmente alla conoscenza della materia: vicissitudini d'origine, difficoltà incontrate, criteri e scelte del materiale di volo adottato, stato generale di preparazione dell'Aeronautica.

La vita della R.A. all'inizio degli anni Venti fu molto travagliata e difficile e nel 1940, quando il secondo conflitto mondiale era già iniziato da mesi, l'Aeronautica italiana contava appena 17 anni d'anzianità dalla data della sua costituzione come Arma autonoma fra i vari Corpi Armati dello Stato. Una modesta anzianità di servizio se rapportata alle secolari tradizioni dell'Esercito, della Marina e dell'Arma dei RR.CC. o della R. Guardia di Finanza, tradizioni queste costellate da una lunga partecipazione in numerose guerre e importanti avvenimenti della vita nazionale, che avevano contribuito a rafforzarne il prestigio, a consolidarne la struttura, ad esaltarne l'istituzione. Gli ordinamenti che l'Aeronautica si era data per volere degli altri e per praticità, ricalcavano però a grandi linee quelli già in uso nelle altre FF.AA. e come tali risultavano quindi difformi per funzionalità, servizi e razionalità dagli specifici interessi dell'Aeronautica.

Come tradizioni acquisite, l'Aeronautica poteva contare nel 1923 idealmente solo sul valore dimostrato da piloti ed equipaggi a cominciare dalla guerra di Libia del 1911 e nella grande guerra mondiale, anche se tale patrimonio morale era stato assimilato per eredità poiché gli aviatori che avevano combattuto in quelle due guerre appartenevano di fatto all'Esercito e alla Marina. Di suo, dopo la costituzione come Arma autonoma poteva contare solo sulla organizzazione che gli era stata data anche se non molto rispondente, vantare la preparazione e la partecipazione nelle operazioni coloniali durante la riconquista della Libia sino al 1929, la lunga serie di affermazioni internazionali tecnico-sportive, le gesta di valore e l'importanza acquisita nelle Campagne di guerra in A.O.I. e nelle Operazioni Missione Spagna (O.M.S.).

Il primo decennio di vita dell'Arma fu dedicato alla formazione dei Quadri ed alla preparazione del personale; il secondo ciclo si manifestò con grandi risultati propagandistici ed affermazioni di prestigio; il terzo periodo decennale doveva essere caratterizzato dallo sviluppo qualitativo, concettuale, organizzativo e dal potenziamento organico dell'Arma aerea: fu invece imprevedibilmente il ciclo della guerra e della disfatta!

Quale concausa della sconfitta da aggiungere alle altre, venne a mancare negli anni precedenti il conflitto una politica militare di coordinamento fra le diverse FF.AA. derivante da errate e particolari visioni d'assieme e da politiche militari parallele: ciò impedì di mettere allo studio dottrine tattiche di cooperazioni interforze, creare mezzi tecnici per applicare praticamente tali concetti, assolvere le particolari esigenze d'appoggio aereo ad Esercito e Marina, peraltro non sentite o richieste se non nelle rare possibilità di incontro per manovre annuali rimaste fine a sé stesse, e in coerenza col discutibile principio dell'impiego ausiliario dell'aviazione per mis-

sioni di osservazione tattica e fotografica, esplorazioni d'altura, sorveglianza costiera, appoggio tattico estemporaneo e occasionale.

Contribuirono a creare ed alimentare le cause di queste visioni parallele anche le «eretiche dottrine» del Douhet, che assegnavano impensatamente all'aviazione con idee all'epoca giudicate troppo avanzate, un ruolo decisivo scalzando, ridimensionando e limitando il monopolio d'importanza e partecipazione mantenuto fino a quel momento dalle altre Armi. Questi aspetti vennero ritenuti inaccettabili dalla tradizionale visione strategica imperante, perché offrivano in contropartita solo una «fantomatica ed utopistica visione personale» che rivoluzionava ed eclissava in chiave moderna una radicata e convalidata strategia militare.

Se a questo preoccupante aspetto di modificazione strategica si aggiungevano anche le altre dottrine douhetiane per l'impiego tattico, suffragato autorevolmente dai concetti di aerocooperazione del gen. Mecozzi — propugnatore ad oltranza dell'assalto e dell'appoggio tattico con le truppe terrestri e le forze navali — *la visione* d'impiego aereo si allargava a dismisura poiché implicava ed ipotecava ulteriori possibilità dell'aviazione portanti ad integrare direttamente sul campo di battaglia l'azione del fante e dell'artiglieria campale, a sostituirsi efficacemente al cannone controcarro e antiaereo, ad esaltare le capacità d'azione dell'aggiramento verticale, da attuare con paracadutisti e truppe aviotrasportate, a dimostrare efficacemente le possibilità di demolizione a grande distanza sul mare contro corazzate e incrociatori da battaglia, a contrastare l'insidia subacquea e controllare i mari, provvedere con grande celerità a soddisfare le esigenze logistiche, attuare sollecitamente l'esplorazione a grande raggio e quella tattica fotografica ravvicinata; solo allora finalmente, si sarebbe compreso pienamente cosa rappresentava nel suo insieme l'aviazione moderna, cosa significava realmente il pensiero illuminante della nuova filosofia militare, come doveva realizzarsi il ruolo multiforme che l'aviazione poteva esprimere ed assolvere egregiamente su tanti presupposti d'impiego.

Le forze contrapposte nel teatro del Mediterraneo

Alla data del 10 giugno 1940 l'Italia disponeva in totale di 5.240 velivoli; ma di essi solo 4.000 erano velivoli bellici e non tutti di utile impiego.

Le forze aeree italiane dislocate nel territorio metropolitano comprendevano infatti 3.296 velivoli di cui 2.350 presso i Reparti d'impiego. Di questi ultimi solo 1.796 erano pronti al combattimento ed erano così ripartiti: 783 velivoli da bombardamento, 594 da caccia e assalto, 268 da osservazione aerea e 151 da ricognizione marittima.

Le forze aeree italiane inoltre disponevano di circa 300 velivoli bellicamente efficienti in Libia e di altri 350 circa in Africa orientale. In pratica l'Italia all'inizio delle ostilità, poteva contare solo su poco più di duemila velivoli di «pronto impiego» e circa duemila equipaggi «pronti al combattimento».

Molto del materiale aeronautico italiano, però, era già tecnicamente superato e non idoneo ad una guerra contro un nemico dotato di mezzi moderni. L'industria aeronautica italiana, pur godendo di un altissimo prestigio, non era all'avanguardia, specie nel campo dei motori e degli equipaggiamenti di bordo. Mancando inoltre di riserve e di materie prime, non poteva assicurare un rapido rinnovamento e potenziamento della linea di volo.

La Regia Aeronautica aveva scorte di guerra per solo sei mesi.

Le forze aeree francesi nel Teatro Operativo del Mediterraneo alla stessa data, potevano arrivare a una consistenza totale di circa 2.000 velivoli di cui 900 da bombardamento e circa 1.100 da caccia.

Le forze aeree britanniche nello stesso periodo, nell'area mediterranea, comprendevano 620 velivoli, di cui 118 da bombardamento, 189 da caccia, 51 da ricognizione e 262 di tipo imprecisato.

A questi si aggiungevano i velivoli delle due navi portaerei inglesi dislocate a Gibilterrra l'*Ark Royal* e ad Alessandria l'*Eagle.*

Le forze aeree britanniche nel loro complesso pur essendo poco numerose erano molto efficienti. E se inizialmente non avevano schierato i velivoli più moderni nel Mediterrano, disponevano però di un supporto tecnico-logistico molto superiore alle forze presenti in questo Teatro. Inoltre esse avevano alle loro spalle una grande industria aeronautica, capace di produrre in breve tempo una notevole quantità di velivoli di alta qualità, e si avvalevano dei sistemi radar, allora sconosciuti agli italiani ed ai tedeschi.

All'inizio del giugno 1940 lo Stato Maggiore Regia Aeronautica (S.M.R.A.) attuava quindi la fase preliminare di mobilitazione per trasformare l'apparato di pace della R.A. in uno strumento di guerra, applicando le direttive previste dal piano P.R.12, con l'avvertenza stabilita dallo Stato Maggiore Generale (S.M.G.-STAMAGE) di: «*...riservare le FF.AA., specialmente l'Esercito e l'Aeronautica, per avvenimenti futuri con una stretta difensiva per terra e per aria in tutti i settori*». Veniva precisato inoltre che eventuali azioni aeree contro la Corsica dovevano essere attuate solo in caso di attività offensiva nemica dall'isola; non erano previste azioni su Alessandria e per eventuali attacchi contro Malta e Gibilterra bisognava attendere ordini successivi.

Complessivamente la R.A. schierava in linea su tutti i fronti i seguenti reparti:

Bombardamento:
Terrestre n. 23 Stormi + 23 Squadriglie in A.O.I.
Marittimo n. 2 Stormi
A Tuffo n. 1 Gruppo

Assalto/Combattimento:
n. 1 Stormo + 2 Gruppi

Caccia:
Terrestre n. 6 Stormi + 8 Gruppi autonomi + 1 Sqd. autonoma + 4 Sqdr. in A.O.I.
Marittima n. 1 Sqd. autonoma
Ossevazione Aerea
n. 37 Sqdr. + 1 Sqd. in A.O.I.
Ricognizione Marittima
n. 19 Sqdr. + 4 Sezioni Costiere

Aviazione Presidio Coloniale:
n. 2 Gruppi

Aviazione Sahariana
n. 2 Sqdr.
Trasporti
n. 3 Gruppi + 2 Sqdr. + 2 Nuclei in A.O.I.

La consistenza numerica suddivisa per tipi di velivoli era la seguente:

Bombardamento:	"SM 81" n. 234; "SM 79" n. 594; "BR 20" n. 219; "Cant. 1007" n. 87; "Cant. 506/B" n. 95; "SM 85" n. 32; "CA 310" n. 71: totale n. 1332.
Caccia, Assalto/Comb:	"MC 200" n. 156; "G. 50" n. 118; "CR 42" n. 300; "CR 32" n. 294; "RO 44" n. 25; "BA 65" n. 154; "BA 88" n. 113: totale n. 1160.
Ricognizione Marittima:	"Cant. Z 501" n. 202; "IMAM-R0 43" n. 105: totale n. 307.
Aviazione Presidio Coloniale,	Btg. Sahariano:"CA. 309" n. 74; "CA 310" n. 8: totale n. 82.
Osservazione Aerea:	"Ca 311" n. 145; "IMAM-RO 37" n. 283; "CA 309" n. 69: totale n. 497.
Totale generale:	"R.A. n. 3378".

Operazioni di guerra aerea: primi 6 mesi

a) *fronte occidentale*

Quando Mussolini nel pomeriggio del 10 giugno del 1940 dinanzi a una folla strabocchevole di italiani che gremiva Piazza Venezia e con milioni di altri connazionali che ascoltavano alla radio le sue parole dichiarò la guerra a Francia e Inghilterra, ognuno dei 45 milioni di cittadini italiani, dai più preparati ai più umili che compresero il grave significato della decisione presa, pensarono, e con ragione, sulla base dei fatti precedenti e per educazione all'audacia ed irruenza impartita dall'etica fascista alle masse, che l'Italia avrebbe immediatamente attaccato i suoi nuovi nemici in terra, in cielo ed in mare con tutte le sue FF.AA., sferrando una rapida, folgorante politica offensiva simile a quella attuata con grandi risultati dalla Germania.

L'offensiva, era il logico coronamento della politica d'azione perseguita sino a quel momento dal governo fascista, e la dichiarazione di guerra, atto di per sé specificamente offensivo, sia sotto l'aspetto morale sia pratico, doveva essere seguìta immediatamente da una offensiva militare come era nelle migliori tradizioni guerriere e come aveva a suo tempo fatto la Germania attaccando la Polonia, la Russia invadendo la piccola Finlandia, il Giappone assalendo la Cina. Invece, nonostante tutte le apparenze e in contrasto con le frasi roboanti e gli slogan lanciati dalla propaganda del regime, non accadde assolutamente nulla: alcune ricognizioni, le normali mi-

sure cautelative, le solite precauzioni per prevenire sorprese spiacevoli e controproducenti. Ci fu nell'opinione pubblica italiana una grande delusione! Chi passò all'offensiva fu invece il nemico!

Le operazioni di guerra iniziarono alle prime ore del giorno 11 e si manifestarono da parte italiana con voli di ricognizione sulle zone interessate, in ossequio a quanto stabilito dallo S.M.G. sulla strategia di guerra da adottare.

Diverso dall'atteggiamento italiano cauto e prudenziale fu quello inglese, poiché sin dal primo giorno di guerra, il primo ministro inglese Winston Churchill prese la decisione di attaccare e colpire duramente l'Italia. Al proposito ci furono delle intese per una collaborazione tecnica con le autorità francesi circa il rifornimento dei bombardieri della RAF e l'uso di aeroporti trampolino della Provenza, ma le proposte inglesi cozzarono contro una certa ostilità da parte del primo ministro francese Reynaud. Meno ostile la *Marine Nationale* che aveva programmato una scorreria contro Genova appoggiata da aerei inglesi «Swordfish». Perplesso e contrario in linea di principio era anche il Capo di S.M. dell'*Armèe de l'Air* gen. Vuellemin che temeva ritorsioni italiane. Nel pomeriggio dell'11 giugno, in ossequio alla politica offensiva di Churchill, giungevano a Salon en Provence i primi bombardieri «Wellington» destinati ad attaccare l'Italia. Il loro compito era di attaccare le officine aeronautiche Caproni di Taliedo vicino Milano. Poiché nel corso della giornata non si erano registrati da parte italiana attacchi aerei ed episodi di politica offensiva ed ostile nei confronti della Francia, i francesi ne trassero la convinzione che la situazione generale avrebbe potuto mantenersi in una politica di prudente cautela quale gli italiani avevano evidentemente instaurato e che i responsabili francesi non desideravano affatto alterare. Alla sera dell'11 quando i bombardieri inglesi si apprestavano a decollare per la loro prima missione d'attacco sull'Italia, i francesi sbarrarono improvvisamente le piste e misero soldati armati nei pressi dei bimotori «Wellington» per impedire il decollo.

In tale difficile situazione e visti inutili i tentativi inglesi di ottenere diplomaticamente via libera, venne avvisato della situazione creatasi il Comando Bombardieri di York e Churchill in persona ordinò di aggirare il problema facendo partire direttamente dall'Inghilterra altri bombardieri per colpire l'Italia.

Vennero prescelti 36 bombardieri «Withley» e gli obiettivi dell'attacco erano questa volta gli stabilimenti FIAT di Torino.

Il carico di bombe venne volutamente ridotto per favorire un maggiore quantitativo di carburante, considerando che la missione da svolgere era ai limiti dell'autonomia operativa. Le cattive condizioni di tempo incontrate lungo la rotta e la non eccessiva esperienza di navigazione notturna degli equipaggi, consigliarono il rientro in Inghilterra di una ventina di bombardieri. Gli altri alla spicciolata raggiunsero Torino e dintorni e sganciarono le bombe senza eccessive preoccupazioni di mira, causando una quindicina di morti e una trentina di feriti. Lo scopo di Winston Churchill era stata raggiunto e il dado era ormai tratto!

La prossima mossa toccava ora all'Aeronautica italiana.

Il giorno 12 mattina la R.A. passò all'offensiva. Furono attaccati obiettivi in Tunisia e, nella stessa giornata, «BR 20», del 13° Stormo B.T. decollati da San Damiano di Piacenza attaccavano Tolone.

Le ricognizioni, gli attacchi e le incursioni proseguirono da ambo le parti nei giorni successivi sino al 21 giugno, data in cui le truppe del Gruppo Armata Ovest passavano all'attacco su tutto il fronte alpino.

In questa fase offensiva anche l'Aviazione venne chiamata a concorrere allo sforzo delle truppe terrestri, effettuando numerose missioni contro opere fortificate. Le missioni di bombardamento venivano portate a compimento nonostante le riserve espresse dal Comando di Squadra sui risultati effettivi che potevano scaturire dal colpire con bombe non superiori ai 100 kg obiettivi basati su fortificazioni corazzate con forti spessori in cemento armato, rinforzati adeguatamente con ferro in lastroni, disposti su cime inaccessibili, di difficile puntamento, modeste dimensioni, situati su un terreno rotto e di non facile localizzazione. Ma i Comandi di Armata furono irriducibili poiché a loro parere il bombordamento avrebbe accresciuto il mordente delle truppe che dovevano procedere alla conquista dei forti. L'intervento aereo esplicato in tal modo, poteva considerarsi più un sostegno morale che un appoggio effettivo!

Fra l'altro le cattive condizioni atmosferiche con piogge, nevicate in alta montagna, scarsa visibilità, ostacolarono per più giorni l'esito delle missioni. Nella sola giornata del 21 giugno non meno di un centinaio di bombardieri attaccavano gli obiettivi assegnati dai Comandi terrestri.

L'inizio dell'offensiva sui 500 km del fronte alpino non faceva desistere gli altri reparti dell'Aeronautica dal continuare le missioni su altri obiettivi. Attacchi venivano portati da bombardieri della 3ª Squadra Aerea sulla Corsica, su Tolone e Marsiglia mentre l'aviazione della Sardegna attaccava senza esiti una formazione navale avvistata a nord-ovest della Corsica.

IL 22 giugno i bimotori "BR 20" intensificarono gli attacchi sugli obiettivi fortificati alpini ed il 23 l'Aviazione compì il massimo sforzo per sostenere i gravi sacrifici delle truppe del Gruppo Armate Ovest che da giorni attaccavano le inaccessibili opere fortificate francesi.

IL 24 giugno ogni atto ostile venne sospeso con l'accettazione delle clausole d'armistizio da parte francese.

b) *Il Corpo aereo italiano in Belgio*

Terminate le operazioni di guerra contro la Francia, il successivo impiego continentale della R.A. si verificò all'inizio della stagione invernale contro l'Inghilterra, con l'invio di un Corpo aereo (C.A.I.) su basi del Belgio, per combattere a fianco della Luftwaffe quella grande battaglia che poteva considerarsi il preludio necessario all'invasione dell'Inghilterra, (operazione «See Lowe» — Leone Marino). L'insieme delle operazioni aeree contro l'Inghilterra ebbe come nominativo convenzionale «Adler Angriff» (Attacco dell'Aquila) ed era stato accuratamente elaborato e pianificato dallo S.M. dell'Aviazione tedesca con una suddivisione di attacchi in fasi cronologiche, preceduto da una serie di incursioni sperimentali, ridotte come entità ed organici, contro centri industriali e aeronautici, integrate da missioni fotografiche su una serie di obiettivi di primaria importanza: militari, industriali, aeronautici, difensivi (ivi inclusa la Home Chaine — la catena d'avvistamento con stazioni radar di cui i tedeschi erano da tempo a perfetta conoscenza).

Dall'esito delle incursioni ridotte e dallo studio degli aspetti rilevati, nonché dal grado di reattività che avrebbe esplicato la difesa aerea territoriale inglese: (RAF, artiglieria contraerea, sbarramento di palloni frenati, ecc.), lo Stato Maggiore tedesco avrebbe tratto le necessarie conclusioni per avviare con dovizia di mezzi

l'«Adler Angriff» vero e proprio, modificando a seconda delle circostanze consistenza e metodi d'attacco, centri da colpire, frequenze delle incursioni e modalità tecniche.

Le misure preventive stabilivano nell'ordine:

1) Conseguimento del predominio nel cielo (settori dell'Inghilterra meridionale e sud-orientale) mediante neutralizzazione delle forze aeree nemiche.
2) Indebolimento dell'*Home Fleet* mediante attacchi nei porti, nelle basi navali e alle navi in navigazione, con l'intento di far spostare verso i porti della costa nord-orientale il grosso della flotta da guerra inglese.
3) Distruzione specifica dei reparti da caccia della RAF e delle loro basi avanzate, per facilitare le incursioni di bombardieri e "Stukas" anche in zone lontane dal raggio di autonomia della caccia tedesca. Un incarico particolare tendente a distruggere sistematicamente le stazioni radar dell'Inghilterra meridionale, venne affidato al 210° Gruppo speciale d'attacco (Distruttori Bf. 110), con il compito di aprire dei varchi nella catena radar.

La forza complessiva iniziale delle tre Flotte aeree prescelte per l'«England Blitz» ascendeva a 2.450 aerei di 1ª Linea (suddivisi in 949 bombardieri, 336 "Stukas", 869 caccia, 268 distruttori, 28 bombardieri a grande raggio), contrapposti a 1.930 aerei di prima linea della *Royal Air Force* (suddivisi in 704 caccia, 166 caccia pesanti, 855 bombardieri bimotore, 205 velivoli della difesa costiera). Esisteva quindi una superiorità numerica tedesca di circa il 30%.

La data dell'8 agosto 1940 inizialmente prescelta venne differita al giorno 13 per motivi meteorologici, e quindi, da un punto di vista storico, tale data segna effettivamente l'inizio della «Battaglia d'Inghilterra» per la RAF e l'«Adler Tag» per la *Luftwaffe*.

I presupposti strategici delle operazioni programmate non vennero raggiunti così come erano nel pensiero tedesco e convinsero in definitiva il Führer ad abbandonare l'idea di invadere l'Inghilterra.

Fra le alterne vicende che caratterizzarono con le varie fasi operative lo svolgimento della «Battaglia d'Inghilterra» s'inseriscono anche le operazioni di guerra effettuate dal Corpo Aereo Italiano (CAI) che fu presente nell'England Blitz con circa 200 aerei fra bombardieri e caccia, inseriti in un arco di tempo che va dalla fine del mese di ottobre a tutto il dicembre 1940.

La partecipazione dell'Aeronautica italiana può collocarsi sotto il profilo storico all'inizio del terzo ed ultimo ciclo operativo della *Luftwaffe*, quando i due antagonisti diretti avevano da tempo esaurito iniziativa d'azione, entusiasmo e capacità offensiva e si fronteggiavano non già con la foga e volontà dei primi mesi dell'*England Blitz*, ma con la forza della tenacia temperata dallo sforzo, dalle severe perdite subìte, dalla prudenza di limitarle nel minor numero possibile.

Questo era dunque il clima psicologico, tattico e strategico dell'*England Blitz* quando il CAI s'insediò nelle basi aeree del Belgio per combattere l'Inghilterra, in un momento psicologicamente superato della battaglia e con le operazioni oramai in fase di stanca.

È stato detto e scritto a più riprese che la partecipazione italiana fu essenzialmente ispirata da motivi politici prima ancora che da quelli etici, militari e strategici e lo si dovette essenzialmente alla volontà di Mussolini, che a più riprese offrì al

Führer l'appoggio militare italiano ed in particolare della Marina e dell'Aeronautica, nella convinzione di cementare ancor più militarmente l'alleanza politica e dare un più idoneo significato comune alla lotta dell'Asse contro le «potenze demoplutocratiche». Tutte bellissime frasi e proponimenti che però contrastavano irriducibilmente con le realtà dell'impreparazione bellica italiana, ingenerando un risultato diametralmente opposto a quello che ci si riprometteva di ottenere da tale esperienza di guerra. Si aveva però fiducia, pur considerando obiettivamente i limiti e le deficienze tecniche del materiale italiano, che una accurata selezione del personale, scelto fra i più preparati dell'Aeronautica per attitudini militari, professionali, morali, unitamente alla scelta di ciò che di meglio offriva come materiale di volo l'industria nazionale, avrebbe compensato sotto il profilo umano eventuali lacune qualitative, per non sfigurare al confronto con l'aviazione germanica; si nutriva ancora maggiore fiducia in alto, che nel momento della verità, rappresentata dal confronto diretto con l'aviazione inglese, i piloti italiani avrebbero dimostrato a sufficienza il loro valore, la loro capacità e volontà a battersi, la loro abnegazione a sacrificarsi anche se operanti in condizioni di menomazione tecnologica al confronto col tanto decantato ma veritiero materiale di volo britannico. Un risultato questo basato essenzialmente sulle qualità morali e volitive cui sicuramente gli aviatori italiani non sarebbero venuti mai meno: un dato di fatto accertato e da sempre sicuro, contro una ugualmente certa superiorità materiale.

Il problema più difficile da risolvere per lo S.M. fu la scelta del materiale di volo da inviare in Belgio e valutare il grado di preparazione dei piloti e degli equipaggi.

Per la caccia furono scelti i FIAT "G. 50" e "CR. 42" anche se dotati di modesta potenza motrice, insufficiente armamento, modesta velocità, insufficiente autonomia e tangenza, oltre alla conformazione ad abitacolo aperto, che richiedeva ai piloti gravosi sacrifici operando con temperature esterne di meno 15°/20°.

Per la categoria bombardieri la scelta cadde sul "BR. 20/M" bimotore metallico.

Si sapeva per certo che la RAF impiegava di norma "Spitfire" ed "Hurricane" contro i "Messerschmitt" della Lutfwaffe e le valutazioni tecniche degli esperti in combattimento aereo dello S.M.R.A., presentavano i due velivoli inglesi con velocità oscillanti fra i 540/570 km/h, con identico armamento basato su 8 armi calibro 7,7 e tangenza sui 10.000 metri, cui si contrapponeva il "BF. 109/E" con due sole armi cal. 7,92 integrate però da due cannoni da 20 mm, velocità km/h 550 e tangenza sui 10.500 metri: tre velivoli che si equivalevano quindi per caratteristiche tecniche e belliche ed il cui confronto era da considerarsi accettabile ed equilibrato sotto ogni punto di vista. Poteva però tale confronto considerarsi accettabile anche per i velivoli italiani? La risposta è no! La minore tangenza operativa dei "BR. 20/M" non superiore ai 4.500/5.000 metri, avrebbe costretto i caccia di scorta a volare a quote solo leggermente superiori ai bimotori da bombardamento, col risultato di menomare notevolmente le possibilità di manovrare in combattimento, di dover subire gli attacchi dall'alto portati dalla RAF in condizioni di superiorità e di concedere invariabilmente, in tali condizioni d'impiego, la sorpresa tattica all'avversario. A questi elementi era necessario aggiungere la minore velocità (almeno 100 km/h più bassa), il minore armamento, le difficoltà di poter comunicare tempestivamente senza peraltro ricevere informazioni utili per il combattimento per sapere la quota alla quale si trovava l'avversario, la sua posizione e consistenza: tutte cose utilissime che

gli inglesi conoscevano sollecitamente con l'ausilio del radar a terra e della radio montata sui velivoli.

Una situazione molto difficile dunque e di problematica soluzione col materiale di volo disponibile, le attrezzature di bordo utilizzate, la mancanza di equipaggiamenti radioelettrici e d'armamento idonei a combattere se non in condizioni di confronto accettabili, almeno meno gravosi sul piano umano e tecnico.

Il 10 settembre 1940 veniva ufficialmente costituito il Corpo Aereo Italiano — CAI — posto al comando del gen. S.A. Rino Corso Fougier.

Complessivamente il CAI avrebbe avuto una forza di oltre 200 aeroplani suddivisi fra 80 "FIAT BR. 20/M", 50 "FIAT CR. 42", 45 "FIAT G. 50", 12 "Ca. 133/T", 9 "Ca. 164", 6 "Cant. 1007/Bis", un "SM. 79/TP" ed una forza complessiva di 4.000/4.500 uomini fra piloti, specialisti, avieri, ufficiali, sottufficiali, graduati, operai.

Il giorno 11 settembre iniziavano le prime partenze in treno del personale e del materiale, che avevano termine il giorno 24 con l'impiego di oltre un migliaio di vagoni ferroviari merci e di circa 150 vetture per passeggeri. Il 25 arrivava anche il gen. Fougier che prendeva possesso della sua carica nella sede di comando designata, fatto oggetto degli onori militari da parte di una compagnia della *Luftwaffe* con musica e bandiera.

Una prima sgradevole impressione sulla diversità della regolamentazione aerea e sulla rigidità d'applicazione di metodi e di procedure sulla navigazione aerea esistenti fra Italia e Germania, toccò proprio al gen. Fougier durante il volo di trasferimento dall'Italia al Belgio. Il suo "SM. 79/TP" giunto a Monaco venne impedito a proseguire il volo dalle autorità della Luftwaffe in quanto privo di riscaldamento al tubo di Pitot e perché sprovvisto di impianto antighiaccio sulle ali.

Fu giocoforza proseguire il viaggio per Bruxelles con uno "Ju. 52" messo a disposizione dall'Aviazione tedesca. Ma la sorte che subirono gli apparecchi del CAI durante il volo di trasferimento dall'Italia fu ancor più drammatica perdendo numerosi velivoli.

Il CAI iniziò la sua attività operativa il 20 ottobre con 202 velivoli e fu richiamato in patria il 21 dicembre.

A quella data — 21 dicembre — il Corpo Aereo Italiano in Belgio aveva superato tutte le gravi difficoltà incontrate, si stava assuefacendo discretamente alla situazione climatica, ambientale, meterologica, tecnica e logistica; aveva completato con fatica e tenacia una complessa e articolata organizzazione di servizi di ogni genere, aveva addestrato buona parte dei suoi aviatori al volo. Senza visibilità e alle procedure di navigazione, aveva acquistato una preziosa esperienza tecnica e di guerra superando con una grande forza d'animo e non comune volontà ogni insufficienza emersa a livello professionale, materiale, di sicurezza, radioelettrica, logistica, tattica e dottrinaria a livello operativo.

Un nuovo mondo di arte aerea sconosciuto ma prevedibile si era aperto di colpo agli occhi degli aviatori italiani e l'impatto psicologico iniziale si era gradualmente trasformato in curiosità mista a scettismo prima, in interesse e convinzione successivamente, allorché tutti si resero conto che taluni problemi latenti e irrisolti andavano invece affrontati, conosciuti e definiti. Erano questi gli aspetti naturali e tecnologici di una guerra aerea moderna che rifuggiva e contestava le improvvisazioni e la superficialità poiché nella posta erano in gioco i risultati del conflitto e la vita degli uomini che lo combattevano ed occorreva essere preparati per parteciparvi.

Questo aspetto era il primo evidente contrasto fra la concezione semplice ed elementare dell'arte della guerra aerea vissuta sino a quel momento dall'Aeronautica italiana, in contrasto evidente con la sua apparente modernità, forte del suo grande patrimonio morale e tecnico basato sugli innumerevoli primati conquistati, rimasti però fine a sé stessi in quanto inattuati e non tradotti in concrete manifestazini tecnologiche, d'armamento o di volo, in cognizioni professionali che andavano al di là degli aspetti più semplici della navigazione aerea e che il confronto con gli alleati tedeschi ed il perfezionismo inglese aveva messo crudamente in evidenza.

Tuttavia, esulando dagli aspetti critici ed autocritici che l'esperienza di guerra del CAI aveva evidenziato, restava pur sempre valida la sua partecipazione ed il bagaglio prezioso delle sue esperienze vissute e che non andava disatteso.

Nelle poche occasioni di confronto bellico, quante cioè se ne presentarono ai cacciatori italiani nei due mesi di attività di guerra sul fronte della Manica i nostri piloti si erano battuti con decisione ed impeto contro l'agguerrito nemico, non avevano mai disdegnato lo scontro diretto cercando sempre il combattimento in casa del nemico, quasi a provocarlo apertamente sui cieli dell'Inghilterra pur nella obiettiva convinzione di possedere aeroplani insufficienti al confronto qualitativo, ma solo volontà combattiva, entusiasmo, fede di soldati. Erano questi gli elementi di valore morale su cui faceva assegnamento l'Aeronautica, basando le proprie speranze essenzialmente sull'aspetto umano della partecipazione italiana, unico valore sicuro in una situazione qualitativa carente che aveva ampiamente dimostrato i suoi limiti e possibilità.

Accomunati ai cacciatori in una ideale comunione di intenti, erano da annoverare i piloti e gli equipaggi dei bombardieri, coraggiosi e impavidi, che avevano subìto in proporzione le perdite più gravi, i sacrifici maggiori e le sofferenze più elevate.

Erano sufficienti queste valutazioni d'assieme, indipendentemente dai risultati materiali ottenuti, a dimostrare chiaramente ad amici e nemici che, anche pilotando un modesto biplano o un carente bombardiere, era possibile affrontare con determinazione l'avversario sotto forma di un temibile «Spitfire» a 8 mitragliatrici o l'intenso fuoco dei cannoni contraerei, asserviti al radar e ai riflettori, battersi senza timore alcuno guardando fermamente negli occhi l'avversario nella convinzione che era certamente possibile batterlo, con grande forza d'animo ancor prima che col significativo ed inequivocabile linguaggio delle armi, col coraggio, con la bravura professionale compensata con estro e intelligenza, nella serena consapevolezza di fare interamente il proprio dovere anche se questo significava sotto l'aspetto pratico un sacrificio estremo.

Il C.A.I. iniziò il suo ciclo operativo il 20 ottobre con 202 velivoli e terminò la sua attività il 23 dicembre con 164 velivoli, avendone persi 38 nei voli di trasferimento, nelle esercitazioni, nei voli di guerra. Le perdite inflitte alla RAF, anche se non confermate ufficialmente, assommavano a 9 tra «Hurricane» e «Spitfire» sicuramente abbattuti, 6 probabili e 16 colpiti e danneggiati. Il bombardamento aveva colpito obiettivi militari e portuali nell'Inghilterra sudorientale.

c) *Grecia*

Il 12 ottobre 1940 i tedeschi occuparono la Romania per assicurarsi la produzione dei ricchi pozzi petroliferi rumeni. Hitler non ne aveva informato Mussolini,

il quale, per ristabilire l'equilibrio nei Balcani, decise di occupare la Grecia passando dall'Albania, già occupata dagli italiani nel 1939.

La sera del 15 ottobre 1940 il Capo di Stato Maggiore Generale, maresciallo Badoglio, comunicò personalmente al Capo di Stato Maggiore della R.A., generale Pricolo, che Mussolini aveva ordinato di preparare la guerra alla Grecia per il 26 ottobre 1940.

La Regia Aeronautica, come pure il R. Esercito, ebbe solo tredici giorni di tempo per preparare la guerra contro la Grecia. Lo S.M.R.A. iniziò subito a rafforzare convenientemente le due grandi unità aeree direttamente interessate alle operazioni in Grecia: la Aeronautica Albania e la 4ª ZAT. Quest'ultima il 30 dicembre diventerà 4ª Squadra Aerea, che comanderà tutti i Reparti della R.A. schierati nella parte meridionale della Penisola italiana.

Nella fase iniziale delle ostilità, l'Aeronautica Albania disponeva di 187 velivoli.

La stima sulle forze aeree della Grecia, in possesso dei servizi informazione dell'Esercito e della Aeronautica, non era molto precisa. Secondo le notizie fornite da altri organi di informazioni, la consistenza delle forze aeree greche al 10 settembre 1940 era di circa 150 velivoli.

Non si conoscevano esattamente, ppure in maniera approssimata la dislocazione di tali forze e le varianti avvenute in ottobre-novembre per il contributo britannico, che si manifestò via via crescente durante lo sviluppo dei vari cicli operativi.

Le operazioni della guerra italo-greca si svilupparono in quattro periodi, ciascuno con proprie particolari caratteristiche:

1° Periodo: dall'inizio del conflitto alla ritirata dal Corciano (dal 28 ottobre al 23 novembre 1940);

2° Periodo: arresto dell'avanzata greca (dal 24 novembre 1940 al 28 febbraio 1941);

3° Periodo: offensiva italiana del marzo (dal 1° marzo al 31 marzo 1941);

4° Periodo: offensiva finale e rioccupazione del territorio albanese (dal 1° aprile al 23 aprile 1941).

Nel periodo iniziale della guerra italo-greca influirono sfavorevolmente sull'andamento delle operazioni militari sia terrestri che aeree le gravi deficienze stradali, telefoniche e telegrafiche.

Per ragioni economiche non era stato possibile svilupare in Albania la rete degli aeroporti permanenti, dei campi di manovra e dei collegamenti, nonché di costituire scorte di materiali sufficienti a condurre una guerra lunga e in condizioni sfavorevoli.

Il 28 ottobre 1940 iniziò l'attacco delle truppe italiane, ma dopo due giorni si arrestò sulla linea di Kalmas e di Ponte Perati.

La Divisione «Julia» agente al centro della zona dello Smolika, prima di raggiungere il passo Metzovo era già in critiche condizioni di collegamento, rifornimenti e situazione tattica.

Le azioni dell'Aviazione dell'Albania e della 4ª Squadra miravano soprattutto a tenere le truppe greche sotto l'incubo pressoché costante dell'azione del bombardamento e del mitragliamento; a rallentare i loro progressi offensivi per dar tempo ai rinforzi, inviati dall'Italia, via aerea e via mare, di raggiungere le linee di combat-

timento. Con azioni di bombardamento nel campo strategico sui centri più importanti della Grecia si cercò di ottenere un rallentamento dei movimenti di radunata delle forze greche.

Nei giorni 4, 5, 6, e 7 novembre le azioni di bombardamento oltre che sugli obiettivi strategici (porti del Pireo, di Volos, di Patrasso, aeroporto di Larissa), si svilupparono con intensità crescente sugli obiettivi corciani di Kastoria, Valle del Velica, Vombeli, zona di Prespa, ecc...

Dal 7 novembre la 4ª Squadra abbandonò quasi completamente le azioni contro gli obiettivi strategici per impegnare la massa delle sue forze nella cooperazione in campo tattico.

L' Aviazione greca fino al 19 novembre limitò la sua attività a bombardare gli aeroporti di Valona, Durazzo, Tirana, Bari e Brindisi. Successivamente aumentò le sue azioni grazie agli aiuti massicci della RAF che poi si sostituì completamente alle forze aeree greche sia da caccia e sia da bombardamento.

La caccia britannica oltre ai "Gloster", impiegò gli "Hurricane"; il bombardamento usò i famosi "Blenheim", "Wellington" e i "Fairey" (Battle).

Dal 23 novembre 1940 al 28 febbraio 1941 numerosissime furono le azioni compiute dai reparti aerei italiani dell'Albania e della 4ª Squadra in Puglia.

Tra il 1° e il 31 marzo 1941 lo S.M.R.A in previ[illegible]e di una nuova offensiva e in considerazione della aumentata forza aerea nemica, dispose un ulteriore potenziamento delle GU impegnate contro la Grecia.

In Albania si provvide a sostituire gli "S. 81" con i "BR 20" al 38° Stormo B.T. e i "CR 42" con i "MC 200" al CL Gruppo CT. Nonché al trasferimento in territorio albanese fra il 5 e il 7 marzo di nuovi reparti.

Il 6 aprile 1941 iniziò l'attacco contro la Grecia e contemporaneamente ebbe inizio l'offensiva italiana su tutto il fronte greco-albanese.

L' Aviazione nemica attratta dall'attacco tedesco fu poco attiva sul fronte albanese.

La 4ª Squadra Aerea e l'Aeronautica Albania, approfittando della favorevole circostanza, iniziarono massicci attacchi contro aeroporti avversari, nuclei di resistenza, colonne di truppe e autocolonne in marcia.

Il 20 aprile il Comando dell'Esercito greco fu costretto a chiedere l'armistizio a quello germanico e il 22 aprile a quello italiano e da tale data cessarono le operazioni aeree in Grecia.

L'attività bellica svolta dai Reparti della R.A. nella Campagna greco-albanese, dal 28 ottobre 1940 al 22 aprile 1941 fu sostenuta. Essa comportò 22.206 voli (sortite) pari a 40.081 ore di volo.

Le perdite subite furono di:

- 65 velivoli abbattuti in combattimento o dalla reazione c.a. o non rientrati, 371 velivoli colpiti in volo, 14 velivoli distrutti al suolo e 61 più o meno danneggiati al suolo;
- 229 deceduti o dispersi e 65 feriti in azioni belliche.

Le perdite aeree inflitte al nemico furono di:

- 218 velivoli sicuramente abbattuti, 55 probabilmente abbattuti più un numero imprecisato di velivoli distrutti o danneggiati al suolo.

La previsione di guerra a rapido favorevole corso e le inesatte informazioni sul morale del popolo greco e sulle capacità operative delle sue forze armate spinsero lo S.M.G. italiano a iniziare le ostilità contro la Grecia nella stagione meno propizia e su un fronte che per la sua difficoltosa conformazione orografica e per la scarsità delle vie di comunicazione avrebbe decisamente favorito la difesa.

Nella guerra contro la Grecia l'impiego dell'Aeronautica italiana in campo strategico fu assai limitata e non raggiunse gli effetti sperati, ossia la distruzione del potenziale militare greco e il collasso o quanto meno il semplice indebolimento della volontà combattiva dei Greci. Quasi tutte le forze aeree italiane presto dovettero essere impiegate in supporto alle truppe. L'intervento in campo tattico, non ebbe praticamente sosta o limitazione se non quelle imposte dalle condizioni meteorologiche. Ottimi risultati in campo tattico diede il bombardamento a tuffo per l'elevata precisione di tiro e per la possibilità di effettuare dopo il tuffo, e l'eventuale lancio a volo radente di bombe alari ritardate, il mitragliamento. Brillanti risultati conseguì la caccia contro i velivoli nemici in volo e a terra e col mitragliamento delle truppe in marcia o in sosta.

La guerra in Grecia mise in luce una delle gravi deficienze delle Forze Armate italiane la mancanza di una specifica preparazione alla cooperazione aero-terrestre. In particolare nel supporto diretto alle truppe si evidenziò la mancanza di una precisa regolamentazione e l'addestramento per il tempestivo intervento dei reparti aerei.

L'impiego dell'Aviazione italiana nella Campagna di Grecia non fu aderente ai principi basilari della guerra aerea a causa delle continue e pressanti richieste delle forze terrestri. Queste per le impreviste e insormontabili difficoltà ben presto incontrate, richiesero, un eccessivo impegno delle forze aeree in campo tattico a scapito dell'impiego in campo strategico. Ciò comportò ovviamente un abbassamento del rendimento delle operazioni aeree, nel contesto generale della guerra. Tuttavia i risultati conseguiti dall'arma aerea italiana furono molto decisivi e determinanti per evitare la completa disfatta dell'Esercito italiano nel 1940 e assicurare poi la ripresa dell'offensiva e il successo finale. Il generale A. Papagos, Comandante in Capo dell'Esercito greco a tale proposito scrisse:

«*Dopo la neutralizzazione delle limitate possibilità della scarsa aviazione anglogreca l'Aviazione italiana dominò assolutamente e ininterrottamente il cielo e il suo continuo intervento sia in battaglia sia contro le retrovie ritardò e ostacolò i movimenti delle truppe greche, limitando notevolmente le possibilità di sfruttamento dei successi. Venne inoltre resa più difficile l'attuazione dei rifornimenti, che si svolgevano solo nottetempo*».

d) *A.O.I.*

Il teatro operativo dell'Africa orientale che comprendeva oltre all' A.O.I. (Abissinia, Eritrea, Somalia italiana) i territori della Somalia francese, del Somaliland britannico, era molto esteso. E pur essendo geograficamente separato dal teatro del Mediterraneo, era strettamente dipendente da questo, specie per i rifornimenti alle forze italiane.

Le Forze Armate italiane dell' A.O.I. erano poste sotto il comando superiore del Vicerè, Amedeo di Savoia Aosta, esperto aviatore.

Esse avevano una scarsa capacità operativa principalmente per mancanza di mezzi meccanizzati e di riserve e inoltre erano isolate dall'Italia ed accerchiate da territori controllati dall'Impero britannico.

L'Arma Aerea italiana che aveva rappresentato nel corso del conflitto italo-etiopico un fattore importante, all'inizio del conflitto mondiale non poteva considerarsi più adeguata alle diverse esigenze di una guerra con le maggiori potenze del mondo, in uno scacchiere operativo così vasto. Il Comandante dell'Aeronautica dell'A.O.I. generale Pietro Pinna, era conscio dell'inferiorità numerica e tecnica delle forze aeree a sua disposizione e che tale inferiorità era aggravata da altre circostanze fra cui una preoccupante scarsità di parti di ricambio, carburante, munizioni e le gravi difficoltà di rifornimento dall'Italia.

Il numero totale di velivoli bellici della R.A. dislocati nell'A.O.I. all'inizio delle ostilità era di 323 unità per lo più di vecchio tipo, più un nucleo aerotrasporti per i collegamenti interni dell'Impero.

La stima delle forze aeree britanniche schierate attorno alla A.O.I. alla stessa data era di 368 velivoli di vario tipo.

Tale numero, date le possibilità della RAF di trasferire nuovi velivoli e reintegrare le perdite, lasciava prevedere un rapido aumento.

All'inizio delle ostilità il Comando Supremo per le operazioni nell'A.O.I. diede le seguenti direttive:

1) Garantire l'integrità politica e territoriale dell'Impero.
2) Agire offensivamente oltre frontiera solo con il preventivo benestare del Capo di S.M.G.

Da quanto sopra, l'atteggiamento generale imposto alle forze dell'Impero era quello difensivo, tuttavia il Comando Aeronautica A.O.I. non si sentì di subire l'iniziativa dell'avversario, anche perché la forza aerea italiana era costituita nella quasi totalità da reparti da bombardamento necessari per il mantenimento dell'ordine nell'Impero, con pochissima caccia dato che fino allora non vi era stata una reale minaccia aerea del nemico.

Nel Periodo 11 luglio - 10 settembre 1940 il comando aeronautico A.O.I. denunciava le seguenti perdite di velivoli:

- abbattuti dal nemico in territorio nemico 7
- distrutti al suolo 19
- distrutti per cause varie 21
- Totale 47

Le perdite inflitte al nemico nello stesso periodo furono:

- velivoli abbattuti in combattimento:
  in territorio italiano 25
  in territorio nemico 15
- velivoli distrutti al suolo 16
- Totale 56

Le perdite dei velivoli apparivano gravi in quanto non si potevano più reintegrare al completo, essendo già esaurite le scorte di magazzino. Anche la situazione del carburante suscitava non poche preoccupazioni. La situazione dei velivoli continuava ad aggravarsi talché il Viceré, in data 1° febbraio 1941 inviò il seguente telegramma allo S.M.G:

«n. 425. Nelle operazioni tutt'ora in corso, iniziatesi il 17 gennaio, Aeronautica Impero ha subìto seguenti perdite: apparecchi perduti per azioni di guerra, ivi compresi velivoli distrutti al suolo, n. 17; per incidenti volo n. 3; inoltre apparecchi danneggiati in combattimento e colpiti al suolo o danneggiati per incidenti volo non potranno essere efficienti che entro il mese di marzo venturo. In totale 44 velivoli durante 13 giorni di operazioni sono andati distrutti o si sono resi inefficienti per un lungo periodo di tempo.

Efficienza apparecchi al 31 gennaio è n. 7 "S. 79", n. 6 "S. 81", n. 37 "CA 133", n. 14 "CR 32", n. 15 "CR 42", n. 2 "RO 37", n. 1 "S. 82": totale velivoli n. 82.»

Pongo pregiudiziale rilievo che attualmente su tutti i fronti vengono impiegati dal nemico in numero assai rilevante velivoli da caccia "Hurricane" e "Gloster". Impiego "CA 133" è divenuto pressoché impossibile senza far scorte di caccia. Considerata tale situazione faccio osservare che proseguendo operazioni e qualora impiego Aeronautica conservasse ritmo mantenuto attuale periodo, è prevedibile che entro 15 giorni Aeronautica Impero dovrà considerarsi priva apprezzabile efficienza bellica. Richiamo pertanto nuovamente attenzione su urgente necessità di inviare subito adeguato numero di apparecchi in A.O.I. per fronteggiare situazione resasi assai difficile. Di fronte a tal stato di fatto informo avere già allo studio costituzione di una Divisione Azzurra che sarà composta da militari nazionali e indigeni appartenenti alla Regia Aeronautica. La Divisione verrebbe impiegata in operazioni terrestri a fianco camerati Forze Armate di cui sarà fiera di condividere le sorti. Amedeo di Savoia».

Il capo del Governo interessò direttamente e personalmente il capo di S.M.A. Questi, nel segnalare che alla data del 3 febbraio erano stati inviati in A.O.I. e vi erano effettivamente giunti: 39 "S. 79", 1 "S. 82" bombardiere, 32 "CR. 42", (di cui cinque nel solo mese di gennaio), richiamava nuovamente le gravi difficoltà che si opponevano al trasporto e che non bastava la buona volontà a superarle.

Il 4 febbraio altro telegramma del Viceré:

«n. 42.744. Seguito 42.563. Nella giornata ho perduto 8 "CA 133" e n. 3 "CR 42". Rimanenza odierna 71 apparecchi di cui 29 "CA 133" cui efficienza è ben nota. Tuttavia personale continuerà imperterrito a battersi fino estremo sacrificio. Amedeo di Savoia».

Superaereo rispose che nonostante le difficoltà, enormemente aumentate per la perdita dell'intera Cirenaica, con piena comprensione della gravità della situazione, si sarebbe fatto il possibile per inviare il massimo numero di aerei specialmente da caccia.

Il 10 marzo il Viceré ringraziò dei promessi aiuti e richiese non meno di tre "CR 42" per settimana e almeno 20 dei nuovi "S. 79 Bis".

Fu possibile mantenere le promesse e superare perfino i desideri del Viceré per quanto riguardava i velivoli "CR 42", dei quali nel solo mese di marzo furono inviati 15 esemplari, persisteva però la quasi impossibilità di invio dei velivoli da bombardamento.

Il 17 marzo 1941 giunse a Roma il seguente dispaccio:

«N. 46558/1. Oggi che tutto lo sforzo inglese è concentrato su noi gli apparecchi da bombardamento in linea sono ridotti a 3 "S. 79", 2 "S. 81" e 9 "CA 133". Esclusi i "CA 133", che possono essere impiegati soltanto per operazioni nell'interno, gli "S. 81" ripartiti uno per scacchiere, debbo sostenere la battaglia di Cheren con 3 "S. 79", laddove l'avversario impiega decine e decine di apparecchi, che bombardano in continuazione le nostre linee. Le truppe indigene hanno paura soltanto del bombardamento aereo e, di fronte alle perdite gravissime, si demoralizzano e si sbandano. Ieri il CV e il CXII battaglione, partiti entusiasticamente al contrattacco, sono stati quasi distrutti dall'Aviazione e ridotti non più impiegabili.

Di fronte a ciò nulla possiamo fare. Se volete fate ancora in tempo ad aiutarci inviando non un apparecchio alla volta ma decine di apparecchi. Dal 2 febbraio ad oggi abbiamo ricevuto uno, dico uno "S. 79", mentre abbiamo inviato in Italia equipaggi per ritirarne 12. Se non volete correre seri rischi di compromettere la battaglia di Cheren, mandateci a qualunque costo apparecchi. Amedeo Di Savoia».

A tale dispaccio rispondeva personalmente il Capo del Governo:

«7361/OP. Per Viceré. Riferimento vostro 46558, difficoltà prima e successivamente impossibilità utilizzare scali intermedi Cufra e Auenat, necessità approntare nuovi serbatoi supplementari et impiegare basi idonee per partenze in sovraccarico, con conseguente maggiore vincolo condizioni atmosferiche, hanno ritardato invio velivoli "S. 79" previsti.

Tentativo utilizzare scalo Rodi risultò infruttuoso e portò perdita due velivoli. Si sta facendo il possibile per soddisfare necessità; attualmente sono in Cirenaica, in corso di trasferimento 6 "S. 79". Seguirano altri 30 col massimo ritmo consentito. Siate sicuro che facciamo quanto è possibile. Mussolini».

Il rallentamento delle operazioni di guerra da parte britannica consentì alle forze aeree italiane di ridurre al minimo la propria attività che fu quasi esclusivamente limitata a compiti di esplorazione. Con i residui mezzi aerei italiani non era più possibile pensare di effettuare una certa attività d'interdizione e di controaviazione. L' Aviazione avversaria ormai era di gran lunga superiore; non erano certo sufficienti i due, tre velivoli la settimana che arrivavano dall'Italia per modificare la situazione definitivamente compromessa. Pertanto il Comandante dell'Aeronautica A.O.I., generale Pinna concludeva: «*L'ordine è di resistere a qualunque costo; cooperare con truppe fino all'ultimo apparecchio efficiente, inquadrare intanto le squadriglie e i Gruppi in compagnie e battaglioni utilizzando come armamento le mitragliatrici contraeree e quelle di bordo, Safat e Lewis, montate su cavalletti di fortuna e mettersi a disposizione dei comandi di scacchiere, per essere impiegati nella difesa del territorio dell'Impero*».

Il 15 marzo tutta l'Aviazione italiana in A.O.I. consisteva in 40 velivoli efficienti. Il 26 marzo, con la vittoria britannica su Cheren avvenne l'ultimo attacco degli aviatori italiani.

Alla fine del marzo 1941 la situazione militare dell'Impero precipitò. L' Aeronautica in A.O.I. ormai non esisteva più. La maggior parte del personale dei reparti senza più veivoli, inquadrata in «Reparti Azzurri», fu in linea con le truppe dell'Esercito per la difesa degli ultimi baluardi etiopici. S.A.R. il viceré Amedeo d'Aosta, con il suo Comando Superiore, sull'Amba Alagi il 17 maggio, dopo aver emanato

le ultime disposizioni, cadde prigioniero degli inglesi, dai quali ricevette gli onori militari.

Non si hanno dati statistici completi dell'attività bellica dell' Aeronautica A.O.I. dall'11 giugno 1940 al 20 marzo 1941. In via approssimata si può considerare che l'ordine di grandezza dell'attività svolta sia di oltre 5.500 voli (sortite) così distribuiti:

- n. 1.500 voli in azioni di bombardamento;
- n. 2.600 voli in azioni di caccia;
- n. 1.400 voli in azioni da esplorazione;
- oltre 1.000 voli in azioni di aerorifornimento, trasporto e polizia coloniale.

Le perdite in velivoli inflitte al nemico sarebbero di 140 velivoli abbattuti in combattimento e 80 velivoli distrutti al suolo.

La guerra nello scacchiere operativo dell'Africa orientale e del Mar Rosso fu per l'Italia di secondaria importanza rispetto agli altri settori del Mediterraneo che erano o apparivano di più rilevante e immediato interesse.

Ciò trovava la sua ragione d'essere nella fatale illusione iniziale di una rapida e vittoriosa guerra, la cui fine sarebbe giunta certamente prima che la situazione in A.O.I. avesse sensibilmente risentito degli eventi negli altri scacchieri.

Mancava una concezione strategica delle operazioni nei vari scacchieri e l'improvvisa e irrazionale decisione del Capo del Governo italiano di entrare in guerra aveva sorpreso le forze armate dell'A.O.I. particolarmente impreparate. L' Aeronautica dell'A.O.I. si trovò di fronte a difficoltà gravi che divennero pressoché insormontabili dalla metà del novembre 1940 in poi.

Mancando di adeguati rifornimenti dall'Italia, l'Aeronautica non poté far sentire il suo peso nelle operazioni condotte in A.O.I. e non potè dare alle truppe quell'appoggio aereo senza il quale «*...i tentativi di tener fortezze e di condurre campagne falliscono in modo disastroso*».

All'inizio delle ostilità le forze aeree contrapposte in Africa orientale all'incirca si equivalevano. Le forze aeree italiane mancavano però di un adeguato rifornimento dalla madre patria, cosa che non mancava a quelle britanniche. Il tempo quindi giocava in favore di queste. Data la situazione e il tipo delle forze aeree disponibili, maggioranza di forze offensive (bombardieri) rispetto a quelle difensive (caccia), l'atteggiamento offensivo, tattico e strategico, assunto dall'Aviazione italiana all'inizio delle ostilità fu corretto. Anche il successivo impiego dei velivoli preminentemente nel campo esplorativo, col prolungarsi della guerra, fu pienamente corretto. In conclusione, i criteri di impiego delle forze aeree italiane in Africa orientale, pur nella grande modestia delle forze disponibili, furono pienamente aderenti ai principi fondamentali della guerra aerea e alla situazione verificatasi.

e) *Mediterraneo*

1) Sardegna (11-6-1940 - 31-12-1940)

Per la sua posizione geografica nel Mediterraneo, la Sardegna rivestiva grande importanza strategica per l'Italia e particolarmente per la R.A. che sin dall'inizio della guerra, valutando opportunamente le grandi possibilità dell'isola protesa come una gigantesca portaerei nel cuore del Mediterraneo, aveva provveduto a potenziare la componente dell'isola.

Le direttive che lo S.M.R.A. aveva assegnato all'Aeronautica Sardegna comprendevano:

1. Operazioni su Corsica, Algeria, Marocco, Tunisia.
2. Contrasto al traffico marittimo e ai movimenti navali fra l'Africa settentrionale francese e le coste mediterranee della Francia.
3. Concorso al blocco del Canale di Sicilia.
4. Eventuali altri obiettivi compresi nel raggio di autonomia delle basi sarde e sino al 45° parallelo (allineamento Bordeaux-Brancon). Nella strategia di guerra italiana si tendeva ad ottenere la più ampia libertà d'azione sul mare contrastando agli avversari ogni iniziativa.

Complessivamente l'Aeronautica Sardegna allineava 93 bombardieri, 28 caccia, 14 assaltatori, 24 idrovolanti, 10 "RO 37" da O.A., una decina di aerei diversi per collegamenti, trasporto e allenamento per un totale di circa 180 velivoli di ogni tipo, giudicati sufficienti per bloccare l'accesso al Canale di Sicilia o quanto meno ostacolarne i movimenti navali arrecando all'avversario il maggior danno possibile, tentando, se possibile, di colpirlo nelle sue lontane basi navali.

L'azione più importante svolta dall'Aeronautica Sardegna sul finire del 1940 fu indubbiamente la partecipazione nella «Battaglia di Capo Teulada» avvenuta il 27 novembre nel corso dell'operazione «Collar».

Questa operazione comprendeva diverse fasi operative ed aveva lo scopo di rinforzare la componente della flotta di stanza ad Alessandria ed il presidio RAF di Malta, con l'invio di 12 "Hurricane" da lanciare a distanza di autonomia dei velivoli, utilizzando la npa. *Argus* ed infine trasferire ad Alessandria e Malta mezzi corazzati e automezzi, soldati e specialisti dalla RAF consegnando inoltre alla *Mediterranean Fleet* 4 nuove corvette antisom dotate di apparati Asdick (ricerca sommergibili con ultrasuoni).

L'invio di rinforzi aerei a Malta era già stato sperimentato con successo nel mese di agosto e si ritenne opportuno ripeterlo con le stesse modalità.

La Forza H uscì da Gibilterra il 15 novembre e il 17 l' *Argus* lanciò gli "Hurricane" anzitempo per la segnalata presenza di navi italiane a sud della Sardegna, col risultato che l'aumentata distanza fece precipitare in mare per fine autonomia nove aerei con la perdita dei rispettivi piloti mentre altri due caduti a 50 km da Malta vennero avvistati da un «Sunderland» che salvò i piloti.

Le ricognizioni effettuate dall'Aviazione sul Canale di Sicilia la mattina del 27 non avevano approdato a risultati positivi ad eccezione dell'avvistamento di alcune navi in navigazione verso Alessandria, al punto che la Forza D passava inosservata nelle acque tunisine navigando verso ponente.

La prima comunicazione certa sulla presenza delle navi nemiche, sulla loro posizione esatta, sulla consistenza e velocità pervenne, verso le ore 11,00 al Comando Aeronautica Sardegna da parte di Marina Cagliari che aveva ricevuto la segnalazione dalla *Vittorio Veneto.*

Alle 12,40 il 32° Stormo B.T., indipendentemente dalla richiesta d'intervento dell'amm. Campioni, riceveva l'ordine dal Comandante l' Aeronautica Sardegna di inviare un gruppo contro le navi nemiche, facendosi scortare dai "CR 42" disponibili del 3° Gruppo C.T., ammontanti, in quel momento, a soli 5 velivoli. Poco più tardi Marina Cagliari richiedeva l'intervento specifico dei bombardieri contro una nb avvistata a 38° 30'/8° 50' longitudine e con la collaborazione costante e sollecita dei due Comandi, venivano precisati il punto di attacco con le coordinate rilevate

e le modalità d'intervento anche se persistevano alcune perplessità nelle posizioni segnalate, considerando che nella zona indicata erano stati avvistati in precedenza alcuni piroscafi francesi in navigazione per Marsiglia. Per un certo periodo si temette di incorrere in un equivoco. Alle 13,45 nuova richiesta di caccia che 5 minuti più tardi decollavano da Elmas per raggiungere le navi, dove rimanevano di protezione per circa un'ora e 30 minuti senza avvistare velivoli nemici. Alle 13,15 erano decollati nel frattempo 10 "SM. 79" del 32° Stormo B.T. da Elmas e 5 "CR 42" da Monferrato, dopo una conferma più precisa sulla esatta posizione in cui si trovavano al momento le navi italiane.

Alle 14,20 decollava da Decimomannu l'altro Gruppo del 32° Stormo B.T. rinforzato da uno dell'8° Stormo, trasferito d'urgenza da Alghero, mentre non fu possibile far partecipare l'altro Gruppo a causa dell'impossibilità di far decollare diversi "SM. 79" rimasti impantanati nel terreno molle di pioggia dell'Aeroporto di Alghero. Fu necessario assegnare alla scorta dei bombardieri 6 "CR 32" che, anche se inadeguati per superate caratteristiche ad assolvere questo impegnativo servizio, rappresentavano tutto ciò che era disponibile in quel momento in fatto di caccia nell' Aeronautica Sardegna. La scorta poteva però rimanere in volo per un tempo più limitato a causa della modesta autonomia di volo dei "CR 32".

Alle 15,30 fu possibile far decollare ancora da Monserrato altri due "CR 42" ed un "CR 32" recuperati da precedenti servizi che, riforniti velocemente, venivano fatti ripartire per la zona del combattimento a fornire ulteriore scorta alle navi italiane e ai bombardieri in volo nella zona.

Nel frattempo i velivoli della prima ondata del 32° Stormo erano giunti in zona d'attacco e avvistate le navi nemiche, le avevano bombardate con decisione pur essendo attaccati da 7 «Fulmar» decollati velocemente dall' *Ark Royal* a seguito di rilevamento radar effettuato dalla *Renow*. La difesa dei bombardieri e l'intervento dei 5 "CR 42" di scorta (uno era rientrato per avarie tecniche) che impegnavano subito il combattimento, costringeva i caccia inglesi ad allontanarsi dopo aver subìto alcuni danni ed un probabile abbattimento ad opera di un "CR 42" che venne successivamente abbattuto da un caccia nemico. Lo sgancio delle bombe effettuato da 4.000 m non risultava abbastanza preciso, in particolare sulle nb *Renow* e *Ramillies* mentre l' *Ark Royal* accostava con veloci manovre eludendo la salva sganciata che esplodeva fra i CC.TT. di scorta. Forte la difesa c.a. che colpiva 8 velivoli, due dei quali in forma grave.

Alle 16,20 perveniva al Comando Aeronautica Sardegna una nuova richiesta di protezione caccia da parte della 3ª Div. Navale e 15 minuti più tardi decollavano 2 "CR 42" che si portavano sulle nostre navi, in navigazione verso la Sardegna indugiando a lungo sulla verticale del C.T. *Lanciere* a lento rimorchio del C.T. *Ascari*; la scorta si prolungava sino al limite dell'autonomia ed alle 18,15 i velivoli rientravano ad Elmas.

Alle 16,45 la seconda ondata composta da 20 "SM. 79" arrivava sulle navi nemiche ed iniziava lo sgancio delle bombe da quota 3.500 m mirando particolarmente alla npa che veniva subito inquadrata da precise salve cadute nelle sue vicinanze (circa una trentina di bombe).

Impreciso risultava il tiro c.a. fra l'altro con errata valutazione di quota mentre più pericoloso si rilevò l'attacco di 5 «Fulmar» che concentrarono i loro assalti su velivoli di coda, approfittando del fatto che erano privi di scorta, avendo dirottato per insufficiente autonomia i "CR 32" sulle navi dell'amm. Campioni, attacchi che vennero però tutti respinti dalla difesa di bordo degli "S. 79".

Un secondo attacco di bombardieri avveniva di sorpresa e l' *Ark Royal* veniva pericolosamente inquadrata da una salva caduta a prua, dopo che si era posta contro vento per favorire il decollo dei «Fulmar». Secondo notizie inglesi: «*gli attacchi furono molto precisi e l' ARK ROYAL molto fortunata, anche se le esplosioni e le colonne d'acqua nascosero per alcuni minuti la nave facendo temere per il peggio*».

Sempre secondo informazioni nemiche: «*il tiro c.a. e l'attacco dei caccia furono oltremodo deludenti e non riuscirono a rompere la compattezza delle formazioni di bombardieri italiani*».

La formazione d'attacco italiana rientrava agli aeroporti della Sardegna atterrando fra le 18,30 e le 19,00. Alcuni aerei risultavano colpiti dal tiro contraereo ma non si dovettero registrare feriti fra gli equipaggi. Le perdite inflitte al nemico ammontavano a 5 aerei, mentre risultavano perduti un "Cant 506/B", un "CR 42" e un "RO 43" delle FF.NN.

2) Sicilia (11-6-1940 - 31-12-1940)

Sin dall'inizio del conflitto nel 1939 era stato costituito dallo S.M.R.A. un Comando Aeronautica per la Sicilia. Comando che non aveva avuto però in assegnazione un sufficiente numero di Reparti, in misura tale da giustificare la presenza di un ente di Comando a livello di Squadra Aerea di "ZAT".

A questa lacuna iniziale lo S.M.R.A. provvide, trasferendo gradualmente nell'isola nella primavera del 1940, buona parte dei Reparti della 2ª Squadra Aerea, allorché l'adozione del «P.R.12» eliminò allo Stamage l'incombenza di prendere adeguate misure offensive contro la Iugoslavia nel cui settore di azione era stata schierata nel Veneto la 2ª Squadra Aerea.

I compiti assegnati alla 2ª Squadra Aerea stabilivano:

1. Obiettivi della Tunisia, Algeria ed eventualmente del Marocco.
2. Obiettivi di Malta.
3. Eventuale blocco del Canale di Sicilia.
4. Contrasto al traffico marittimo e ai movimenti navali anglo-francesi nel Mediterraneo centrale.
5. Concorso alle operazioni di guerra sul mare fra Africa settentrionale francese e le coste mediterranee della Francia.
6. Eventuali obiettivi della Grecia.

Pur tenendo in considerazione tutti gli altri compiti assegnati, aventi necessariamente importanza occasionale, era evidente che l'aspetto principale delle incombenze operative della 2ª Squadra Aerea, una volta venuti a cessare gli obiettivi francesi, restava incentrato su Malta, concreta realtà posta di fronte alla Sicilia, la cui presenza imponeva necessariamente azione ed iniziativa.

Alla F.A. della 2ª Squadra Aerea e del Comando Aeronautica della Sicilia erano ancora da aggiungere, per azioni di controllo e contrasto sul Mediterraneo centro-orientale, i reparti dislocati nelle Puglie del Comando 4ª ZAT.

Complessivamente si avevano un totale di 101 velivoli che sommati a quelli schierati in Sicilia portavano a circa 350 gli aerei che la R.A. aveva a disposizione per controllare il Mediterraneo centrale e difendere Sicilia, Calabria e Puglie. Tra questa massa di aerei figuravano 192 bombardieri, 103 caccia, 30 ricognitori marittimi, 12 ricognitori terrestri, 6 velivoli da collegamento e trasporto personalità.

Una forza aerea in grado di bloccare agevolmente ogni eventuale minaccia aeronavale nel Canale di Sicilia e fra le coste pugliesi e sarde.

Rispetto alla negativa situazione esistente a Malta, le possibilità offensive della R.A. potevano considerarsi illimitate e in grado di ottenere, con la conquista del dominio aereo, secondo le teorie douhettiane, ogni possibile confronto con la certezza del successo, di sviluppare e portare a termine positivamente ogni possibile operazione, non esclusa quella di uno sbarco in forza a Malta, come ogni logica previsione doveva contemplare nella strategia della guerra italiana.

Sfortunatamente le limitate visioni del capo di S.M.G. e la mancata determinazione di realizzare una simile operazione, che doveva essere attuata sin dal primo giorno di guerra, creavano le premesse per la più lunga, sanguinosa, sofferta, dispendiosa battaglia affrontata e combattuta dall'Aeronautica italiana in 36 mesi di guerra aerea, una impossibile lotta in cui si sacrificarono centinaia di piloti e specialisti e si logorarono irreparabilmente i migliori stormi dell' Aviazione italiana.

Alla fine di giugno, quando venne fatto il primo consuntivo di venti giorni di attività bellica, risultavano compiute su Malta 54 missioni fra bombardieri, caccia e ricognitori, impiegati 630 aerei, sganciate 170 t di bombe, abbattuto un aereo nemico ed un altro probabile, persi due bombardieri e un caccia, danneggiati 26 aerei, morti, dispersi o prigionieri 10 fra piloti e specialisti con 8 feriti fra gli equipaggi. Il potenziale bellico dell'isola non presentava apparentemente una diminuzione di efficienza, anzi si notava una maggiore precisione nel tiro contraereo, un più intenso fuoco di sbarramento, una maggiore determinazione da parte nemica a contrastare l'offensiva aerea italiana.

La più importante battaglia aeronavale alla quale partecipò l' Aeronautica della Sicilia fu quella di Punta Stilo.

Il 3 luglio Supermarina riceveva disposizione per avviare sollecitamente a Bengasi un convoglio di 5 piroscafi in partenza da Napoli e Catania. Era il primo convoglio navale di una certa consistenza e vi vennero destinate come scorta unità aeree e navali.

Oltre a queste misure protettive venne intensificato il controllo con i sommergibili fra il Mediterraneo orientale e centrale, aumentando il numero dei ricognitori per perlustrare il Mediterraneo occidentale e orientale, per la scorta antisom alle FF.NN. da battaglia e al convoglio con la sua scorta nel Mediterraneo centrale.

Gli accordi tra Supermarina e Superaereo prevedevano bombardamenti su Malta nei giorni 7, 8, 9 luglio; allertare reparti da bombardamento per i giorni 7/8 per eventuale sostegno alle FF.NN. e predisporre scorte con velivoli da caccia fra la Sicilia e il Golfo di Taranto nei giorni 7/8/9 luglio; uguale concorso veniva richiesto all'Aeronautica della Libia con ricognizioni fra Cirenaica-Creta ed in particolare su Alessandria, per sorvegliare il tratto di mare sulla direttrice Alessandria-Malta e rilevare la presenza in porto della *Mediterranean Fleet*.

Quasi per una singolare coincidenza, gli stessi giorni la *Mediterranean Fleet* stava effettuando una serie di misure protettive per garantire il transito a due convogli di 7 piroscafi con a bordo persone da sfollare e materiale surplus da trasferire da Malta ad Alessandria.

Dall'esame dei provvedimenti preventivi adottati dalla Marina italiana e da quella britannica, emerge la singolare circostanza che entrambi i Comandi avevano intuito attraverso canali informativi, intercettazioni radio, aumentato traffico radio-

telegrafico, incerti avvistamenti di navi fuori Alessandria, fatta da aerei dell'Aeronautica Egeo o su semplici deduzioni, che qualcosa si stava organizzando in campo opposto ed avevamo di conseguenza adottato le opportune misure di sicurezza.

Ma si avvertirono anche altri sintomi più concreti.

La ricognizione marittima dell'Egeo avvistava alle ore 07.10 dell'8 luglio a sud-est di Creta e localizzava a 60 miglia a nord di Marsa Matruk una formazione navale inglese con 3 incrociatori scortati da CC.TT.

Veniva dato l'allarme e Supermarina ebbe un'ulteriore conferma alle sue triangolazioni radiogoniometriche rilevate alle ore 00,40 dello stesso giorno da Marina Tobruk, sulla presenza in mare di due gruppi di navi a nord di Derna e a nord-est di Tobruk, sui preparativi di partenza da Malta di 5 piroscafi scortati da CC.TT. e nel corso della giornata la situazione prendeva più chiarezza e consistenza. Quasi alla stessa ora del primo avvistamento italiano (fra le 05,00/06,30) la *Mediterranean Fleet* veniva avvisata dal smg. *Phoenix* della presenza in mare di navi italiane dirette verso l'Africa settentrionale.

Le FF.NN. italiane che si trovavano in mare per scortare il convoglio verso la Libia, avvisate sollecitamente da Supermarina, catapultarono all'alba 2 "Ro. 43" che esploravano un tratto di mare sino al 20° parallelo / 34° meridiano senza nulla avvistare; il convoglio proseguiva regolarmente per Bengasi dove giungeva nel tardo pomeriggio dopo che da tempo le FF.NN. di scorta a distanza e protezione strategica avevano invertito la rotta dirigendo verso le coste italiane, per sbarrare la navigazione alle navi nemiche *dirette presumibilmente verso le coste meridionali italiane per un'azione offensiva*, almeno così presumeva Supermarina ancora ignara dei compiti meno impegnativi che doveva espletare la *Mediterranean Fleet* la quale nel frattempo era stata sottoposta ad attacchi di bombardieri provenienti dall'Egeo e dalla Libia.

Ad iniziare dalle ore 10,00 sino alle ore 18,00 l'Aeronautica Egeo inviò sulle navi inglesi 34 bombardieri "SM. 79/SM. 81" del 39° Stormo e dei gruppi 34° e 41° mentre l'Aeronautica Libia utilizzò gli Stormi da BT 10° 14° e 15° che con 38 "SM. 79" si alternarono sulla flotta inglese fra le ore 10,15 e le 18,40.

Complessivamente intervennero 72 trimotori che sganciarono 58 t di bombe fra cui oltre un centinaio da 250 kg. Sottoposti a violento tiro contraereo, che fece precipitare un aereo e danneggiò una decina di aerei e ad un tentato attacco di alcuni «Sea Gladiator», eluso con la maggior velocità e quota, i bombardieri misero a dura prova gli equipaggi delle navi inglesi che subirono alcuni danni al ponte dell'incrociatore *Gloucester* ed uccisero una ventina di uomini, ma sostanzialmente le unità nemiche rimasero indenni e proseguirono la navigazione verso ponente, mentre la Squadra Navale italiana in rotta verso nord-ovest in direzione dello Stretto di Messina veniva avvistata nel pomeriggio da un ricognitore inglese «Sunderland» di Malta, fra 19° e 20' longitudine e 34° 15' latitudine, che segnalava alla flotta inglese anche la composizione e il tipo di navi, 3 delle quali erroneamente identificate per nb:

A conoscenza della nuova posizione delle FF.NN. italiane e intuendo che le stesse stavano dirigendosi verso Taranto, Cunningham dirottò dapprima verso nord-est in direzione di Zante (20° log.-38° lat.) con l'intenzione di cambiare rotta alle navi italiane. Con tale determinazione il comandante inglese modificava il piano originario di semplice supporto protettivo ai convogli di Malta per assumere un ruolo prettamente offensivo.

L'amm. Campioni iniziò la manovra per portarsi sulle navi nemiche ma venne dissuaso dalle sue intenzioni da Supermarina a causa della prevalenza di forze del nemico; Supermarina confermò da Roma la primitiva rotta (330°) assegnata, preci-

sando l'invio di nuove istruzioni per la notte e il giorno successivo. Ci fu anche un tentativo di bombardamento non riuscito da parte di alcuni bimotori «Blenheim» provenienti dall'Egitto.

Durante la notte per un equivoco di identificazione la 15ª Sqd. CC.TT. lanciò due siluri contro la 3ª Div. Incrociatori fortunatamente senza colpire alcuna unità. Si prolifava uno scontro navale di grandi proporzioni e Supermarina, conscia dell'importanza dell'avvenimento, della presenza fra la *Mediterranean Fleet* di una portaerei e della necessità di garantirsi l'appoggio dell'aviazione, volle giustamente prendere tempo, concordare con Superaereo le modalità di intervento, fornire al comandante la Squadra da Battaglia tutte le necessarie informazioni e garanzie per operare e combattere nelle migliori condizioni.

Alla sera dell'8, precisamente alle ore 20,30, Superaereo riceveva da Supermarina la seguente comunicazione:

«Risulta che FF.NN. nemiche sono in rotta per portarsi nel pomeriggio del 9 luglio nella zona a circa 80 miglia a levante della Sicilia per eseguire un attacco aeronavale contro le nostre basi.

Alle ore 14,00 del 9 luglio le nostre FF.NN. composte da 2 nb, 6 inc. pesanti, 10 inc. leggeri e CC.TT. incroceranno all'incirca nel punto 37° 40' latitudine, 17° 20' longitudine.

Cinque nostri sommergibili dall'alba di domani saranno nella zona compresa fra i meridiani 17° 00' e 17° 40' e i paralleli 35° 50' e 37° 00'. Siluranti saranno in navigazione dal punto di lat. 36° long. 20° verso Taranto.

Si prospetta che tutte le forze da bombardamento disponibili in Sicilia e nelle Puglie siano impiegate contro i predetti reparti nemici. Nei riguardi della caccia si prospetta l'eventualità che forze aeree nemiche, compresi idrosiluranti attacchino le Basi di Augusta, Messina e Taranto.

Risulta che il nemico effettuerà nella giornata di domani una esplorazione sistematica con apparecchi in partenza da Malta, intervallati di 50', per vigilare le rotte delle proprie unità e la costa sicula.

Reparti della nostra ricognizione marittima cercheranno di localizzare il nemico all'alba e di seguirne i movimenti.

Un gruppo composto di 3 nb, 1 npa e CC.TT. è uscito stamane alle 09.00 da Gibilterra diretto a levante, alla velocità presunta di 18 nodi. Qualora detto gruppo faccia rotta per le acque a sud della Sardegna, potrebbe giungere circa alle ore 20.00 del giorno 9 e 8 miglia per S.W. da Capo Spartivento Sardo. Si prospetta l'opportunità della ricerca del gruppo anzidetto a partire dall'alba del giorno 9 e l'impiego dei reparti da bombardamento e da caccia. Nessuna unità razionale di superficie si trova nella zona».

L'ammiraglio Cunningham, ugualmente intenzionato a dare battaglia alla Squadra Navale italiana, diede appuntamento a tutti i gruppi della *Mediterranean Fleet* per le ore 14.00 del 9 luglio nel punto lat. 36° 30' long. 17° 40' (a sole 60 miglia a N.W. da quello fissato da Supermarina all'amm. Campioni): si registrava quindi un'altra singolare coincidenza, quasi che lo scontro di Punta Stilo fosse stato programmato in anticipo fra le due parti.

Da precisare però che il servizio di decrittazione italiano aveva captato ed interpretato per 4 giorni, quasi tutti gli ordini di operazione della *Mediterranean Fleet.*

Alle 21.45, un'ora dopo la comunicazione n° 537 della Marina, Superaereo metteva in allarme la 2ª Squadra Aerea e i Comandi dell'Aeronautica della 4ª ZAT

di Bari, Albania, Sardegna e Libia con il seguente ordine operativo, redatto personalmente dal Capo di S.M.R.A. gen. Pricolo e portante il n. B/15611 OR/OP n. 01:

«Domani 9 luglio dall'alba tutte le unità da bombardamento dipendenti siano tenute pronte per immediato intervento contro importanti forze navali. Impiego bombe da 250 kg e possibilmente da 500 kg Quote lancio fra 2.500/3.000 metri.

Preferire attacco navi da battaglia e navi portaerei. Intervento avvenga su richiesta diretta Comandi Marina o su ordini Superaereo. Caccia in crociera di vigilanza su principali città e basi aeree. Combattimento navale previsto è di massima importanza. Aeronautica deve assolutamente dimostrare sua potenza, suo spirito sacrificio, sue possibilità».

Nella notte, l'amm. Campioni che alzava la sua insegna sulla nb *Cesare*, riceveva le nuove disposizioni di Supermarina, che stabilivano come punto di riunione delle FF.NN. italiane per le ore 14.00 del giorno 9, la lat. 37° 40' e la long. 17° 20' (poco più di 100 km a S.E. di Punta Stilo di Ca ia). Tale punto distava in linea d'aria: 150 km da Reggio Calabria, 200 km da Catania, 280 km da Comiso, 290 km da Gela e Galatina, 320 km da Grottaglie — distanze percorribili fra 25' e 50' a velocità di crociera dei trimotori "SM. 79", "SM. 81" e "Cant. 506/B" dei 7 Stormi da bombardamento dislocati fra la Sicilia e le Puglie con 220 velivoli in carico; una posizione ideale per manovrare e attaccare a ondate successive qualsiasi formazione navale si fosse avventurata nelle acque italiane, anche considerando che il punto di riunione della *Mediterranean Fleet* era situato 100 km più a sud, a 20 minuti di volo supplementari dal punto stabilito per FF.NN. italiane. La nuova segnalazione di Supermarina spostava il previsto punto di riunione della flotta inglese dalle acque siciliane a quelle della Calabria e modificava conseguentemente gli obiettivi che si prefiggeva la *Mediterranean Fleet.*

All'alba del giorno 9 i velivoli da ricognizione delle due parti iniziarono la loro attività. L' *Eagle* fece decollare alle ore 04.40 alcuni «Swordfish» da ricognizione che non avvistarono nulla nel raggio prescritto di 60 miglia fra 180°/330° e rientrarono sulla portaerei. Più fortunato un «Sunderland» del 230° Sqdn. di Malta che segnalò, sia pure in modo impreciso, alle ore 07.32 la presenza delle navi italiane. Cunningham modificò la sua rotta nella convinzione originaria di sbarrare alla Squadra italiana l'accesso a Taranto. Dopo l'avvistamento del «Sunderland» venne richiesto tramite Marina Messina l'invio di apparecchi da caccia, ma le vaghe informazioni fornite circa il punto segnalato, la quota di volo e il tipo di aereo avvistato non consentirono tecnicamente l'invio di caccia nella supposta zona.

Nessun messaggio di avvistamenti pervenne al comandante le FF.NN. circa la presenza delle navi nemiche fino alle ore 13.15, allorché improvvisamente le navi italiane vennero attaccate da aerosiluranti «Swordfish» lanciati dalla *Eagle* che vennero fatti segno a violento tiro contraereo, i quali dopo essersi avvicinati a meno di 1.000 metri agli incrociatori della 1ª e 3ª Div. sganciarono i loro siluri che però vennero abilmente evitati con veloci manovre.

L'attacco era stato portato da 9 «Swordfish» lanciati dall' *Eagle* poco prima delle ore 12.00 dopo una ulteriore segnalazione d'avvistamento pervenuta sulla *Warspite* nave ammiraglia della *Mediterranean Fleet.*, alle 11.30. I 9 "Fairey" pur leggermente danneggiati dalla reazione italiana rientrarono sulla npa alle 14.30.

Quasi contemporaneamente un "Cant. 501" della 142ª Sqd. R.M. di Taranto segnalava la presenza di 2 nb e 8 CC.TT. a 80 miglia a N.E. della formazione italia-

na (18° 50' long. - 38° 40' lat.) con rotta 330° e quindi in una posizione ben diversa da quella prevista su cui si era intensificata la ricognizione marittima della Sicilia. Venne invertita immediatamente la rotta per 30° delle FF.NN. per affrontare sulla nuova direzione la minaccia nemica.

L'avvistamento era stato provvidenziale e di straordinaria importanza!

Fra le 12.30 e le 13.40 pervennero all'amm. Cunningham altre segnalazioni sulla posizione delle navi italiane e sul loro cambiamento di rotta. Alle 14.35 un ricognitore inglese segnalò che le navi erano a 30 miglia dalla *Mediterranean Fleet.*

Alle 14.15 gli incrociatori *Da Barbiano, Da Giussano* e *Abruzzi* catapultarono i loro idro "Ro. 43" mentre veniva lanciato il segnale convenuto per l'intervento dell'aviazione da bombardamento, come precisato e stabilito dalle ultime disposizioni di Supermarina per le FF.NN. che precisavano di non allontanarsi della nostre basi aeronavali e di attendere l'intervento dell'aviazione per menomare capacità e possibilità offensive nemiche.

Le prime notizie dai "Ro. 43" giunsero all'amm. Campioni alle 14.45 segnalando le navi inglesi a 30 miglia; una notizia che convalidava con esattezza quella fornita dagli osservatori della Marina inglese. Alle 14.30 l' *Eugenio di Savoia* lanciava il suo "Ro. 43" per aggiornare ulteriormente la situazione.

Le due formazioni navali si presentavano con differenti caratteristiche di potenza e di numero: 3 n.b., una n.p.a. e 5 incrociatori fra pesanti e leggeri da parte inglese, 2 n.b., 14 incrociatori fra pesanti e leggeri da parte italiana dove esisteva anche un superiorità in CC.TT. (16 unità contro 12). Il calibro dei cannoni inglesi della n.b. era di 381 mm (15 pollici) contro i 320 (12,6 pollici) delle n.b. italiane che però avevano a disposizione un maggior numero di navi con cannoni da 203 mm (8 pollici) rispetto ai 152 inglesi (6 pollici) ed una maggiore velocità. Inoltre, particolare molto importante, la distanza della *Mediterranean Flett* dalle coste italiane al momento dell'avvistamento era di circa 100 miglia (165 km) localizzata sui 18° long. - 37° lat. Alle ore 14.50 Superaereo ordinava l'inizio delle missioni di attacco alle 14 Squadriglie di bombardieri pronte a partire sin dal mattino sui campi della 2ª Squadra Aerea ed alle 5 predisposte nel frattempo dalla 4ª ZAT sui campi pugliesi.

Poco prima delle ore 15.00 ci fu il primo avvistamento fra le navi contrapposte e un quarto d'ora più tardi gli incrociatori aprivano il fuoco seguiti una decina di minuti più tardi dalle n.b. a distanza variabile fra i 26.000/24.000 metri. Alle 15.30 il tiro venne momentaneamente sospeso mentre le n.b. serravano sotto per accorciare la distanza balistica e la *Warspite* catapultava due suoi aerei per controllare la situazione.

Poco prima delle 16.00 lo scambio di bordate riprese con un impari duello fra la *Cesare* e la *Warspite* per la differenza di calibro e di gittata e poco dopo la corazzata nemica colpiva con un proiettile da 381 l'ammiraglia italiana provocando un incendio in coperta, una riduzione sensibile della velocità, 29 morti e 69 feriti fra l'equipaggio; colpito più leggermente risultava anche l'inc. *Bolzano.*

Poco dopo (16.05) venne ordinata l'inversione di rotta verso le coste italiane. Mentre la Squadra da battaglia italiana ripiegava verso lo Stretto di Messina inviando al contrattacco 5 Sqd. di CC.TT. fatte segno al tiro nemico, l' *Eagle* aveva lanciato altri 9 aerosiluranti «Swordfish» che, fra le 16.10 e le 16.25, attaccarono le maggiori navi italiane fatti segno a violento tiro contraereo che abbatteva due biplani, mentre i siluri lanciati non colpivano alcuna unità e venivano evitati con rapide manovre. I "Fairey" rientravano vèrso le ore 17.00 sul ponte dell'*Eagle* mentre la nave

subiva un bombardamento aereo. Nell'operazione di inseguimento delle navi italiane la *Mediterranean Fleet* si era portata a distanza così ravvicinata dalle coste italiane (40 km) da far giudicare temeraria, pericolosa ed avventata una simile decisione, accentuata peraltro dalla rotta osservata, corrente sui 270° (quasi parallela alla costa calabra fra Punta Stilo e Capo Spartivento) rotta che Cunningham aveva assunto e che mantenne caparbiamente per oltre mezzora prima di piegare a sud per 220° con prora su Malta: in tale favorevole posizione (18° 40' log. - 38° 20' lat.) le navi inglesi vennero raggiunte ed attaccate dall'Aeronautica italiana.

Non appena ricevuto il messaggio di Supermarina giunto alle ore 14.50, messaggio stabilito per far intervenire gli stormi da bombardamento, Superaereo lanciò il segnale di decollo e attacco, precisando le posizioni amiche e nemiche, ed alle 15.35 (45' dopo la ricezione) decollavano dall'aeroporto di Gela le prime formazioni di "SM. 79" del 34° Stormo seguite a breve distanza dal 41°.

Primi a giungere sulle navi inglesi furono però gli "SM. 81" del 37° Stormo BT decollati da Galatina (Lecce) che bombardavano alle ore 16.43 la *Mediterranean Fleet* dirigendo i loro attacchi sulle n.b. e sulla n.p.a.

Seguivano nell'ordine fra le 16.45 e le 21.10 (tanto si prolungarono gli attacchi) 3 ondate con 24 "SM. 79" del 34° Stormo, 2 del 41°, altre 2 del 37°, 3 del 40° Gruppo, 2 del 35° Stormo, una del 30° Stormo, 2 del 36° Stormo: complessivamente 17 attacchi con 126 trimotori partecipanti fra "SM. 79", "SM. 81", "Cant. 506/B" che sganciarono 514 bombe per 90.000 kg di esplosivi e fra queste solo 8 bombe da 500 kg. L'impiego globale dei bombardieri superò le 450 unità/missione.

La *Warspite* subì 5 attacchi ed altrettanti ne ebbe l' *Eagle*, sorpresa in posizione d'attesa per facilitare l'appontaggio dei "Fairey" aerosiluranti; 3 attacchi ciascuno ebbero gli incrociatori *Orion*, *Neptune* e *Sidney*, uno la *Malaya* e il *Liverpool*, 4 complessivamente i CC.TT. *Stuart*, *Nubian*, *Mohawk*, *Hero*, *Decoy*, *Hasty* e *Juno*.

Sotto quel diluvio di bombe, Cunningham ebbe la convinzione certa che era andato volutamente a cacciarsi in un grave pericolo e la «scorreria» nelle «Calabrian Waters» come venne chiamato lo scontro, dimostrò in elevata misura l'alea e la casualità di simili operazioni che l'Ammiraglio inglese non ripetette più per tutto il corso della guerra, ma riuscì fortunosamente a cavarsela poiché nessuna delle sue navi venne seriamente colpita e si ebbero solo alcuni morti e feriti per schegge di bombe cadute nelle vicinanze. Ma al di fuori di tali considerazioni soggettive, resta pur sempre il fatto, innegabile, che la «*grande occasione*» vaticinata dall' Aeronautica italiana sin dal 1936 per «*punire e neutralizzare la potenza navale inglese nel Mediterraneo*» si sia risolta in un nulla di fatto.

Ad aggravare ancor più l'insuccesso si verificò il caso deprecato e incomprensibile, che non meno di 45 aerei italiani provenienti dalla Sicilia bombardarono a più riprese le navi italiane, che reagirono vigorosamente pur nella sicurezza della esatta identificazione, sparando contro aerei nazionali, abbattendone uno in fiamme e danneggiandone altri. Un comportamento irriflessivo e irrazionale dovuto all'eccitazione del momento e alla ottusa interpretazione di un errore che si aggiungeva ad un altro errore.

Chiamato a chiarire il doloroso equivoco, pagato peraltro solo dall' Aviazione con la perdita di un intero equipaggio di bombardieri, il Comandante la 2ª Squadra Aerea — gen. Tedeschini-Lalli — precisò che la confusione rilevata e il frammischiamento di navi trovate in mare, in prossimità del 16° log. 37° lat., non aveva consentito una esatta identificazione delle navi (caratteristiche, contrassegni, segna-

li, direzione e dislocazione) aggravata peraltro dalla quota di sorvolo superiore a quanto precedentemente stabilito da Superaereo e dal fatto che sull'aereo di testa della formazione, pilotato dal gen. B.A. Giuseppe Barba Comandante l'11° Brigata aerea «Nibbio», era presente un tenente di vascello osservatore della R.M. che aveva identificato chiaramente le navi nemiche, inconfondibili con l' *Eagle* arretrata dopo le n.n., e il gruppo navale italiano semicoperto da cortine fumogene con rotta S.W., posto a circa 15 miglia di distanza.

Mancato il tempestivo traguardamento al primo passaggio sulla verticale delle navi inglesi, a causa del complesso e macchinoso sistema di puntamento in uso sui bombardieri italiani, le altre pattuglie della formazione ad imitazione di quanto fatto dal velivolo di testa (altra grave disfunzione operativa contemplata dai metodi di tiro in auge nella R.A. e dalla mancanza di apparato interfonico tra velivoli e velivoli) non sganciarono le loro bombe e, nella presunzione che l'ufficiale puntatore avrebbe riconosciuto le navi,la formazione virò per 180° ripassando nuovamente sulla Squadra Navale italiana. Il puntatore, concentrato e intento a non perdere più la nuova occasione, chino sul traguardo nella gondola inferiore del trimotore, non si accorse che la formazione si era riportata con ampia virata sulle navi italiane e, traguardato l'obiettivo, premette la tastiera sganciando il carico di bombe imitato fortunatamente non da tutti i velivoli, per intelligente intuizione di alcuni capi equipaggio, anche se l'essere oggetto di forte tiro c.a. da parte delle navi poteva fornire, ed in taluni casi fornì, la convinzione che le unità attaccate fossero nemiche. Ma indubbiamente e al di fuori polemicamente, degli errori intercorsi (nel 1941 aerei «Swordfish» attaccarono per errore lo *Sheffield* il cui comandante però non reagì contribuendo a chiarire l'equivoco) resta pur sempre valido l'intervento dell'Aeronautica che col suo potenziale deterrente aveva posto un deciso alt ad ogni futura velleità offensiva della *Mediterranean Fleet*.

3) Egeo/Dodecaneso (10-6-1940 - 28-2-1941)

Il possedimento italiano dell'Egeo, faceva parte del gruppo delle Sporadi meridionali e si stendeva su un asse lungo 290 km con larghezza massima di 160 km misurata in linea d'aria da Rodi a Caso.

Gli aeroporti di Rodi erano a 200 km dall'isola di Creta, 400 da Atene, 450 da Cipro, 500 da Alessandria, 600 dal Canale di Suez ma distavano oltre 1.000 km dalla più vicina base aerea italiana rappresentata da Lecce/Galatina e non meno di 600 da Tobruk: una eccellente situazione strategica da un lato, una decentrata e difficile situazione dall'altro.

Le più importanti isole del Dodecaneso, erano in gran parte montuose e inadatte ad ospitarvi campi d'aviazione, e fra queste le più aeronauticamente attrezzate erano:

Rodi con gli aeroporti di Maritza e Gadurrà, il campo di manovra di Cattavia e l'idroscalo di Mandracchio; Coo con un piccolo aeroporto in località Antimachia e Scarpanto, il cui campo era in costruzione all'inizio del conflitto, ricavato dal livellamento di una collina, ed infine l'idroscalo di Lero integrato da una striscia d'atterraggio a Xerocampo per velivoli leggeri.

Per quanto riguarda l' Aeronautica, il settore operativo del Dodecaneso non ebbe sufficiente attenzione per tutto il corso della guerra e venne ingiustificatamente sottovalutato e trascurato dallo Stamage e dallo S.M.R.A.

Nel 1939 la Regia Aeronautica aveva in Egeo un totale di 35 velivoli nella misura del 90% di non moderne caratteristiche tecniche ed operative.

Nel 1940, alcuni mesi dopo la dichiarazione di guerra, la situazione migliorava qualitativamente poiché a 37 "SM. 81" ancora in servizio si affiancavano i primi 16 "SM. 79", ai 13 "CR. 32" si integravano 9 "CR. 42", aumentavano anche i "Cant. 506" portati a 4 esemplari suddivisi in sezione da ricognizione strategica e sezione soccorso in mare.

I pochi campi disponibili nel Dodecaneso e l'impossibilità immediata di ampliare le infrastrutture aeronautiche, limitarono le possibilità di rafforzare il dispositivo offensivo italiano nell'Egeo e conseguentemente restrinsero le possibilità strategiche che meritavano certamente più attenzione e provvedimenti. Ciò che fu possibile era appena sufficiente per soddisfare al minimo le necessità difensive del possedimento e mantenere talune posizioni di prestigio politico con la confinante Turchia, che fronteggiava per una lunghezza di 260 km i possedimenti italiani nel Dodecaneso, avuti, è bene precisarlo, a seguito di occupazione militare nel 1912 durante la guerra italo-turca del 1911, possedimenti che la Turchia deteneva sin dal 1523, pur essendo abitati da popolazioni in gran parte di origine greca per stirpe, tradizioni etniche e religiose.

Tali considerazioni convinsero lo S.M.G. a garantire al Dodecaneso almeno una certa autonomia bellica, sufficiente per 12/16 mesi, periodo questo in cui sarebbe stato possibile superare certe difficoltà e ripristinare un flusso regolare di rifornimenti vitali.

I compiti affidati dallo S.M.R.A. all' Aeronautica Egeo tramite il Superiore Comando FF.AA. prevedevano:

1. Obiettivi dell'Egitto, Palestina, Siria e Cipro.
2. Contrasto al traffico marittimo ai movimenti navali nel Mediterraneo orientale.
3. Eventuali obiettivi della Grecia e Turchia.

L'attività bellica in Egeo ebbe inizio il giorno successivo alla dichiarazione di guerra con perlustrazioni a largo raggio nei tratti di mare a sud-est di Creta e a sud di Rodi, su cui maggiormente si esplicava il traffico marittimo nemico.

Nonostante la vicinanza alla base nemica di Alessandria, un veto dello S.M.G. dovuto a motivi politici a tutela della sovranità egiziana, bloccava per 2 settimane ogni iniziativa offensiva, riservando tale compito alle unità da bombardamento della Sicilia (km 1.600 di percorso a/r) con l'eventualità di attacchi alle basi egiziane fra Alessandria e Porto Said e fu necessario un opportuno intervento dello S.M.R.A. per chiarire allo Stamage particolari tecnici che denunciavano difficoltà e carenza specifica in materia di competenza aeronautica, prospettando, inoltre, la necessità di riservare all'Aeronautica dell'Egeo ogni eventuale azione offensiva sulle basi nemiche del delta del Nilo. Lo Stamage comprendeva l'errore in cui era incorso e autorizzava sia pure con ritardo l'inizio dei bombardamenti.

Nella notte del 22 giugno i bombardieri "SM. 81" del 39° Stormo B.T. effettuavano la prima missione sulla piazzaforte navale nemica.

L'attività dei 7 gruppi di volo fra bombardieri, ricognitori e caccia che si alternarono sui campi del Dodecaneso fu molto intensa nei primi 5 mesi di guerra.

Degna di particolare nota fu l'eccezionale impresa bellica compiuta dall' Aeronautica italiana il 18 ottobre attaccando con 4 "SM. 82" le raffinerie di Manama dell'Isola Baherein nel Golfo Persico colpite con 132 bombe da 15 e 50 kg.

Decollati alle ore 17.30 del 18 da Gadurrà i 4 "SM. 82" percorrevano 4.200 km prima di atterrare a Zula, in Eritrea, in A.O.I., alle ore 09.30 del 19 (un velivolo atterrava ad Asmara dopo aver volato per 4.330 km) e con un volo durato 16 ore.

Una missione di guerra di alto valore tecnico e professionale realizzata felicemente con eccellente organizzazione.

Ad iniziare dal mese di dicembre l'attività offensiva dell'Aeronautica Egeo per la ridotta disponibilità di benzina subì una notevole flessione e di tale situazione ne approfittò la R.A.F. che attaccò a più riprese le isole del Dodecaneso.

f) Africa settentrionale (10-06-40 - 15-02-41)

Sin dal 1935 era stato deciso un potenziamento aeronautico della Libia, che assunse via via negli anni successivi un ritmo sempre più intenso e articolato, grazie all'incalzante e vigile attenzione del maresciallo Balbo preoccupato, e con ragione, di immagazzinare in Libia il maggior quantitativo possibile di materiale militare per fronteggiare ogni evenienza ed ogni necessità, nell'ipotesi, non improbabile, di un conflitto fra l'Italia da una parte e Francia e Inghilterra dall'altra.

In tale vasto piano di potenziamento l'Aeronautica figurava in elevata misura, poiché ai reparti previsti a dislocazione permanente sulle basi della Libia, erano da aggiungere altri reparti che sarebbero affluiti dall'Italia in previsioni di emergenza bellica, come specificamente contemplato nel piano di mobilitazione «Z» da tempo predisposto dallo S.M.R.A..

Ai reparti già da tempo dislocati in Libia: 2° Stormo C.T. e 15° Stormo B.T. si aggiunsero fra il 1939 e la primavera del 1940: il 33° Stormo da B.T., il 50° Stormo d'assalto, il 10° e 14° Stormo da B.T. e infine il 10 Gruppo C.T., mentre al Comando Aeronautico della Libia subentrava al posto del gen. Rino Corso Fougier il gen. S.A. Felice Porro. Si ebbe un incremento nella linea da bombardamento le cui squadriglie passarono dalle 17 del 1939 alle 22 del giugno 1940, mentre la caccia aumentò lievemente con un incremento di 3 sole squadriglie anche se migliorò la qualità del materiale con l'immissione in linea del "CR. 42" e con una più massiccia presenza di "S.M. 79" che superarono notevolemente gli esemplari di "SM. 81" ancora in servizio.

Circa il contegno da tenere in A.S.I. lo Stamage confermava: «*atteggiamento difensivo, tanto verso la Tunisia quanto verso l'Egitto*» precisando che un'idea offensiva verso l'Egitto era da scartare dopo la costituzione in Siria dell'Esercito d'oriente del gen. Weygand, forte di circa 200 mila soldati.

Complessivamente l'Aeronautica dell'A.S.I. contava 271 aerei il 30.4.1940, un mese dopo e alla vigilia della guerra una forza di 519 aeroplani di 1ª linea cui erano da aggiungere oltre un centinaio di velivoli da supporto.

La guerra sul fronte libico-egiziano ebbe inizio con un completo atteggiamento difensivo da parte italiana ed uno intenso e preoccupante di molestia da parte inglese, tendente soprattutto a saggiare la profondità e consistenza dello schieramento italiano, la sistemazione difensiva, la dislocazione dei comandi, i sistemi di rifornimento e delle comunicazioni, l'entità delle forze e il tipo di armamento ed equipaggiamento in dotazione, una serie di elementi importanti che dovevano tornare di enorme utilità ai Comandi inglesi per successive iniziative di maggiore ampiezza ed entità.

Il termine delle ostilità con la Francia aveva come conseguenza il disarmo parziale degli aeroporti di Bir Bhera, Tarhuna e Sorman e l'avvio dei materiali aeropor-

tuali nel settore Est, unitamente al 15° Stormo B.T., all'8° Gruppo C.T. e al 16° Gruppo d'assalto.

L'ordine di trasferimento del 50° Stormo nel settore Est venne impartito su pressione del Comando Superiore FF.AA. della Libia, sollecitato urgentemente a sua volta dal Comando 10ª Armata vivamente preoccupato dalle continue incursioni oltre confine di autoblindo inglesi, che avevano attaccato numerosi presidi, colonne in marcia, depositi e magazzini arretrati, provocando grande allarmismo, scompiglio ed una accentuata psicosi in tutti i comandi non preparati ad attacchi nelle retrovie; si trattava in realtà di un efficace *bluff* psicologico messo in atto da parte degli inglesi per far credere di possedere forze in misura notevolmente superiore alla realtà! Fra il 10 e il 20 giugno le autoblindo nemiche con rinforzo di carri armati per missioni ravvicinate ed appoggiate in taluni casi da caccia «Gloster» e ricognitori «Westland», compirono decine e decine di incursioni in profondità, sfondando in più parti il «reticolato Graziani» (una barriera di filo spinato lunga 250 km, alta 4 metri e larga 4, corrente lungo il confine egiziano) e attaccarono tutte le località situate ben addentro le retrovie italiane.

Impossibilitati a bloccare e controllare tutte le infiltrazioni nemiche per inadeguatezza o assenza di mezzi idonei e similari, i Comandi dell'Esercito, forse eccessivamente preoccupati non ebbero altra alternativa che rivolgersi all' Aviazione nella speranza che questa fosse in grado, per capacità operativa e sollecito intervento, di respingere e distruggere le inafferabili autoblindo nemiche segnalate a «centinaia», in decine e decine di località diverse, dalla linea del confine e persino ad oltre 100 km nell'interno del territorio della Marmarica. In base alle prerogative spettanti nei territori d'oltremare ai Comandanti superiori delle FF.AA., il maresciallo Balbo sollecitato dal gen. Berti e sottoposto a numerose pressioni dallo S.M.R.E. *di Roma* non ebbe altra alternativa che chiedere al gen. Porro di fare tutto il possibile per soddisfare le esigenze dei comandi terrestri mediante accordi diretti fra il Comando 10ª Armata e quello del settore Aeronautico Est, che, essendo retto da un Generale di D.A., non poteva che opporre solo in linea di principio talune rimostranze, finendo per ottemperare gerarchicamente a quasi tutte le richieste pervenute.

Ebbe inizio il tal modo, sin dai primi giorni di guerra, il più dispendioso impiego dell'aviazione che dovette tralasciare obiettivi e compiti ben più importanti, tanto che il primo bombardamento aereo effettuato sul territorio egiziano ebbe luogo solo il 20 giugno, con un attacco sull'aeroporto di Marsa Matruk da parte di "SM. 81" del 14° Stormo B.T., mentre al contrario l'aviazione inglese compiva nello stesso periodo 6 missioni in territorio libico sui campi di El Adem e Tobruk/T. 2 distruggendo al suolo 7 fra "SM. 81" e "CR. 32" e provocando danni alle attrezzature campali.

Nonostante i numerosi tentativi fatti dall'Aeronautica per un più razionale impiego dei reparti aerei, le richieste di intervento da parte della 10ª Armata continuarono con sempre maggiore insistenza e sollecitazioni anche da Roma. Venne quindi deciso, con il consenso del maresciallo Balbo, di attuare un piano d'attacco tendente ad infliggere un duro colpo ai mezzi blindati nemici, preparando una sorta di trappola sul campo di Sidi Azeiz con un supposto concentramento di automezzi logistici, usato come esca, e con l'intervento di truppe libiche autoportate della 2ª Div. Libica, assegnate alla protezione e attacco.

L'idea era di far confluire nella zona il maggior numero possibile di autoblindo per poi attaccarle all'improvviso con aerei d'assalto, con la collaborazione di colonne motorizzate necessarie per bloccare eventuali fughe o rinforzi nella zona interessata.

In previsione di attuare questo piano e concordare i particolari, il maresciallo Balbo partiva alle ore 16.50 del 28 giugno col suo trimotore "SM. 79" da Derna, accompagnato dal velivolo personale del gen. Porro, diretto a Tobruk.

I 2 "SM. 79" si misero in volo a quota metri 800 sulla rotta: El Fteiah-Ras el Tin-Bomba-Mrassas-Tobruk/T. 2. Alle ore 17.20 una formazione di 15 «Blenheim» del 55° Sqdn. proveniente dal mare con direzione W.N.W. attaccava il T. 2 fatto segno a violento tiro c.a. delle batterie della Marina e dal *San Giorgio* e bombardava l'aeroporto distruggendo un "CR. 42", danneggiando 2 "CR. 32" e 5 "RO. 37" con la morte di 6 avieri, dirottando poi ad ovest inseguita dalla contraerea mentre contemporaneamente arrivavano nella zona i due "SM. 79" provenienti da Derna e cioè dalla stessa direzione all'incirca dei velivoli nemici. Intuita la situazione, i due trimotori si distanziavano fra di loro mentre il velivolo con a bordo Balbo che pilotava personalmente l'aereo abbassava il carrello portandosi all'atterraggio nell'intento di farsi identificare e far cessare il tiro di sbarramento.

L'espediente attuato in emergenza, però, non riusciva a causa dell'eccitazione del momento e l'aereo giunto ormai fra la rada di Tobruk e il perimetro N.W. del T. 2 a circa 200/250 metri di quota, veniva fatto segno a tiro mirato da una batteria posta nella zona di Marsa el Heriga ed abbattuto in fiamme ai bordi dell'aeroporto.

L'altro trimotore virava verso il mare, invertendo la rotta, fatto segno a tiro contraereo e atterrando più tardi ad Ain el Gazala.

Con l'aereo di Balbo morivano tutti i componenti l'equipaggio.

Unanime fu il cordoglio per la morte del maresciallo Balbo decorato alla memoria di M.O.V.M. e persino il nemico, nella persona del maresciallo dell' Aria Longomore, volle inviare un messaggio di condoglianze, lanciato con un nastro tricolore il 1°, luglio sul campo di Bardia, da un aereo della RAF. In sostituzione del maresciallo Balbo il comando delle FF.AA. dell'A.S.I. venne affidato al maresciallo d'Italia Rodolfo Graziani Capo di S.M.R.E. Lo stesso giorno della tragedia il maresciallo Balbo aveva inviato al Comandante la 10ª Armata della Libia un suo dispaccio portante il n. 01/205917/OP del seguente tenore:

«L'impiego dell'aviazione in quest'ultimi giorni è completamente sbagliato. Non si mandano gli aerei ad attaccare le autoblindo se non in gruppi superiori a 20. Le autoblindo isolate debbono essere cacciate dalle autocolonne con troppa facilità alle richieste dell'Armata. Ognuno faccia il suo mestiere, se si vuole che l'Aviazione, al momento del bisogno, sia efficiente.

La morte del maresciallo Balbo e la nomina di Graziani, che conservava fra l'altro la carica di Capo di S.M.R.E., non rallentarono la pressione dello Stamage che già da tempo sollecitava il Comando Superiore FF.AA. dell'A.S.I. ad iniziare un'offensiva contro l'Inghilterra, ritenendo ormai maturo il momento politico derivante dall'offensiva aerea della Luftwaffe con suo «England Blitz» preludio all'operazione di sbarco «Sea Lowe».

Il 30 giugno il maresciallo Graziani giungeva in Libia e assumeva il Comando dello scacchiere e immediatamente iniziava a rendersi conto della situazione esistente, che il 2 luglio aggiornava con precise richieste allo S.M.G., basato sul sollecito invio di automezzi, carri armati e aeroplani. Con l'occasione veniva ripresa in considerazione, l'offerta rinnovata dalla Germania dopo un allarmante rapporto a Berlino del gen. Rintelen che aveva messo al corrente il Comando della disastrosa situazione esistente in Libia sulle truppe corazzate italiane e sul materiale in loro dotazione. Ancora una volta la Germania, forte questa volta del parere favorevole del

maresciallo Graziani, offrì l'invio di 2 "Panzer Divisionen" conscia dell'importanza che rivestiva sul terreno desertico dell'Africa settentrionale l'Arma corazzata. Ma la proposta tedesca trattata in una riunione dello Stamage il 25.09.1940 non venne accettata.

Il 2 luglio Badoglio rinnovava al maresciallo Graziani l'invito a prendere l'iniziativa con una offensiva ad est, precisando che poteva contare esclusivamente sui materiali esistenti in Libia.

Di fronte a tale situazione Graziani obiettava che con le truppe disponibili e i mezzi esistenti poteva fare solo una offensiva limitata e graduale e tale tesi venne accettata, sia pure con molta riluttanza dallo S.M.G., che s'impegnava fra l'altro ad inviare sollecitamente i richiesti rinforzi.

Nel giro di due mesi lo S.M.R.A. aveva provveduto a trasferire in Libia 140 "CR. 42" e 55 velivoli di tipo diverso ("SM. 79", "RO. 37", "CRDA Cant. 506") per compensare, sia pure parzialmente, le gravi disfunzioni subite dalla R.A. e dare maggiore consistenza allo schieramento.

Tale preoccupante situazione d'efficienza aveva i suoi fondamenti sugli errati criteri con cui era stata utilizzata l'aviazione ma risentiva gravemente anche della fallace impostazione e dislocazione dei campi d'aviazione.

Alla errata impostazione tecnico operativa dell'aviazione italiana, si contrapponeva quella della RAF basata sulla presenza nelle retrovie di ben attrezzati aeroporti muniti di piste asfaltate, siti nella zona del Delta e del Cairo (distanza media da Ain el Gazala/Bengasi km 900/1.100) quindi al sicuro da probabili offese italiane portate ai limiti di sicurezza della autonomia, distanze che garantivano alla RAF la possibilità di operare con tranquillità e di curare al massimo l'efficienza dei velivoli.

Forte di tali condizioni, l'aviazione inglese faceva decollare in suoi «*Blenheim*» e i caccia «Gladiator» (autonomia di km 1.800 e km 715 dagli aeroporti di Khataba, Heluan, Geravla, Amya, Qasaba, Fayum, Kairouan, Asyut, Heliopolis, Amiriya, Hurgada, tanto per citarne alcuni fra i più efficienti per infrastrutture e apparecchiature tecniche, che con breve volo di circa un'ora (Km 400/450) si portavano sulle *Landing Ground* (piste campali segrete) del deserto occidentale a distanze variabili dagli aeroporti italiani della Marmarica fra i 350/400 Km.

Le L.G. (terreni di atterraggio paragonabili ai campi di manovra e trampolino della R.A.) non erano altro che delle spianate desertiche numerate e con dislocazione segreta, su cui sostava un nucleo motorizzato della RAF composto da specialisti: meccanici, armieri , marconisti ed altro personale di servizio. Ogni L.G. aveva un deposito campale di carburante e di munizioni, curava il rapido rifornimento dei velivoli e le comunicazioni relative all'assistenza radio, all'arrivo e al decollo e assolvendo alle funzioni di campo trampolino per il tempo tecnico strettamente necessario, forniva agli equipaggi le ultime informazioni ricevute, notizie meteo ed altro. Tale organizzazione capillare che fornì generalmente ottimi risultati, salvaguardava al massimo l'efficienza dei reparti, le condizioni tecniche del materiale e l'incolumità del personale, consentendo una vita di guerra più accettabile e confortevole di quella che dovevano subire gli aviatori italiani, consentendo turni di riposo, svaghi, una alimentazione più sana, un morale più alto, una maggiore efficienza fisica. Ciò spiega, chiaramente, la sorpresa dei comandi italiani di trovare regolarmente deserti, salvo rare eccezioni, tutti i campi d'aviazione conosciuti ed individuati, mentre nel periodo 11 giugno/31 luglio gli aeroporti di El Adem e Tobruk/T. 2 subirono 8 incursioni che distrussero una decina di aerei, ne danneggiarono una quarantina assieme ad aviorimesse e materiali vari con 16 morti e 95 feriti fra il personale dei campi. Due metodi messi a confronto per trarne debite considerazioni.

In previsione dell'offensiva su Sidi el Barrani, il gen. Porro invitava, con sue direttive operative emanate l'8 settembre 1940, i dipendenti reparti: «*...ad agire in armonia con le truppe terrestri, immedesimandosi della necessità di agevolare in ogni maniera l'azione delle truppe a terra — direttamente o indirettamente — aderendo e cooperando attivamente nella più lunga misura possibile, sia impedendo che l'offesa dell'aviazione avversaria possa avere dirette e favorevoli conseguenze, sia colpendo gli obiettivi la cui paralizzazione o disgregazione possa favorire l'azione delle truppe nazionali, con una partecipazione diretta al combattimento nel senso di rompere e distruggere particolari importanti, nuclei di resistenza nemica, interdire l'affluenza di rifornimenti e rinforzi, attaccare mezzi meccanizzati e blindati se questi si presentassero in formazione o numero ragguardevole, raccogliere in oltre ogni elemento utile per determinare tempestivamente interventi a ragion veduta*».

Intensa fu nei giorni di lotta l'attività della 5ª Squadra Aerea con azioni di bombardamento e assalto, crociere protettive dei caccia, ricognizioni ravvicinate e lontane. I mezzi corazzati nemici distrutti furno una trentina, quelli danneggiati oltre 50 e quelli abbandonati intatti una ventina che assommati agli autocarri distrutti portavano ad oltre un centinaio i veicoli messi fuori uso o catturati per merito dell'aviazione. Da parte nostra andarono perduti 11 trimotore fra "SM. 79" e "SM. 81" abbattuti in volo o distrutti al suolo da incursioni della WDAF, con 11 morti fra ufficiali, sottufficiali e specialisti, 26 feriti, 19 dispersi: una dolorosa ma significativa dimostrazione dell'impegno e dello spirito di sacrificio dimostrato dagli aviatori per aiutare i commilitoni dell'Esercito.

Le azioni di bombardamento, ricognizione, mitragliamento e spezzonamento videro la partecipazione di 435 velivoli; quelle per crociere di protezione e le partenze su allarme vennero effettuate da 960 aerei che portarono ad un totale di 1.400 gli aeroplani impiegati nell'offensiva con complessive 3.000 ore di volo, kg 183.000 di bombe e spezzoni lanciati, 60.500 colpi di mitragliatrice sparati.

Lo smacco subìto dagli inglesi con l'abbandono di Sidi el Barrani, posta a circa 100 km dal confine libico, località che costituiva un'ottima base di partenza per successive operazioni, costrinse l'Inghilterra ad intervenire e a reagire inviando il giorno 17 nella Zona costiera fra Bardia e Sidi el Barrani una formazione navale per bombardare le nostre posizioni. Furono avvistate e attaccate da 2 aerosiluranti della 278ª Sqd. AS (cap. pil. C.E. Buscaglia) decollati da El Adem, che siluravano, danneggiandolo seriamente, l'incrociatore *Kent* a stento rimorchiato sino ad Alessandria per riparazioni che si prolungheranno per oltre un anno.

Il 13 settembre con telegramma n. 1.129/PO. il gen. Porro inviava il suo riconoscimento agli assaltatori: «*Prego esprimere agli equipaggi del 50° Stormo il mio compiacimento per il modo deciso e audace col quale vengono compiute le azioni d'attacco al suolo*».

Il giorno 15 giungeva in Libia, per una visita di ispezione alla 5ª Squadra Aerea il C.S.M.R.A. gen. Pricolo, per rendersi conto di persona delle condizioni di efficienza dei reparti, del morale e della preparazione del personale, delle condizioni d'impiego del materiale di volo e dei campi d'aviazione.

Le difficili condizioni ambientali col caldo, la sabbia, la mancanza di accettabili condizioni di vita furono le prime evidenti impressioni che colpirono l'immaginazione del gen. Pricolo in misura superiore alle sue previsioni. Particolarmente disagiata risultava la vita nei campi a causa dell'assenza di ogni forma di comfort, per il continuo turbinare della sabbia sollevata dal vento o dalle eliche in moto visibilissimo dall'alto e quindi facile motivo di attacco per gli aerei nemici.

Il personale trovava modestissimo svago riunendosi in qualche tenda in compagnia, per ingannare con una qualsiasi attività ricreativa le penose e faticose ore di lavoro e di lotta: era tutto quanto si poteva offrire alla distensione degli uomini! Eccellente il morale e l'entusiasmo di tutti ed ammirevole lo spirito di sacrificio degli aviatori rilevato con sensibile attenzione dal Capo di S.M.R.A.

Il 18 settembre un telegramma del maresciallo Graziani al Comando della 5ª Squadra Aerea, così si esprimeva: 1282/OP. 2 «*L'aviazione ieri ha fatto miracoli - F.to Graziani*».

La conquista di Sidi el Barrani e le prospettive di una ulteriore avanzata in Egitto, se da una parte creavano favorevoli condizioni tattiche per futuri sviluppi di azione, dall'altra complicavano l'organizzazione logistica italiana già non molto efficiente, che doveva spostare di oltre 200 km in avanti l'autonomia degli autotrasporti dai depositi della Marmarica e della Cirenaica, con distanze intercorrenti fra i 700/1.000 km percorribili mediamente in 3/4 giorni.

Il successivo sviluppo delle operazioni militari in Egitto e l'occupazione di Marsa Matruk quale punto strategico per attacchi al cuore del dispositivo nemico, e la sua valorizzazione nel pensiero di Mussolini, doveva costruire il primo passo per una decisiva battaglia tesa alla conquista del Canale di Suez. Mussolini si disse convinto che la superiorità italiana in artiglieria, carri armati e aeroplani costituiva una serie premessa di successo per le spedizioni militari successive che egli voleva avessero inizio il 10-15 ottobre, prima cioè del previsto e ormai deciso attacco alla Grecia.

Ma ancora una volta Graziani ritenne opportuno prendere tempo e completare la sua organizzazione bellica e logistica.

Le perplessità avanzate a più riprese dal maresciallo Graziani e le pessimistiche visioni del Comando 5ª Squadra Aerea manifestate nel mese di luglio, stavano trovando sul territorio egiziano una concreta, negativa rispondenza. L' Aeronautica aveva sul suo schieramento avanzato una disponibilità immediata di 327 aerei efficienti in carico, ma nel giorno dell'attacco inglese (Operazione Compass) — 9 dicembre 1940 — erano utilizzabili solo 135 velivoli presenti fra i campi della Marmarica e della Cirenaica, in quanto gran parte del materiale di volo era in fase di riordino generale presso le SRAM de El Adem, Bengasi/Berka e Benina, Tripoli/Mellaha e Castel Benito in previsione di poter disporre, per la data prevista dalla nuova offensiva italiana (15 dicembre), dalla massima potenzialità offensiva, fra i mesi di ottobre e novembre, l' Aviazione della Libia si era nuovamente impegnata per fronteggiare alcune pressanti richieste del Comando Superiore dell'A.S.I. tendenti a colpire e neutralizzare la capacità operativa di movimento delle forze corazzate inglesi, un pericolo valutato obiettivamente nella sua reale portata, con interventi a diretto sostegno delle truppe che operando con colonne motorizzate avevano il compito di attirare i reparti nemici in zone prestabilite per poi farli attaccare dall'aviazione.

Combattimenti organizzati in cooperazione fra Esercito e Aviazione avvennero a più riprese. Protagonisti di queste missioni offensive fu essenzialmente il 50° Stormo d'assalto, coadiuvato dai "CR. 42" del 4° Stormo in funzione di scorta, cui si alternarono in taluni periodi anche i caccia del 2° Stormo.

Gli obiettivi colpiti nell'offensiva di settembre furono in maggioranza veicoli corazzati e blindati della 7ª Div. corazzata inglese. I "BA. 65" e i "CR. 32" spezzonarono e mitragliarono veicoli in ritirata centrando con bombe da 15 e 50 kg carri armati pesanti e concentramenti di automezzi in sosta. I piloti del 50° storno d'assalto ebbero modo in quel periodo di applicare in elevata misura le dottrine e i metodi tattici del gen. Mecozzi e di apprezzarne visivamente gli effetti e i risultati molto positivi.

Nelle prime ore del gionro 9 la RAF mise in azione tutti i reparti disponibili del bombardamento che martellarono le posizioni italiane lanciando bengala.

All'alba 4 Squadroni di caccia e caccia bombardieri su «Hurricane», «Gladiator», «Lysander» e «Gauntlet» decollavano dalla L.G. della fascia di Matruk su cui erano giunti la sera prima dalle basi del canale, e mitragliarono le postazioni italiane lanciando bombe da 4 kg a frammentazione ripetendo in più ondate per l'intera giornata le missioni sotto l'imperversare di una tempesta di sabbia.

Alle ore 03.00 del 9 dicembre il maresciallo Graziani, dopo aver analizzato la situazione, intuiva da una serie di sintomi l'imminenza dell'attacco nemico, ordinando con procedura urgente al Comando 5ª Squadra Aerea l'impiego a massa dell'aviazione nelle prime ore del giorno.

L'intervento dell'aviazione italiana si manifestò verso le ore 09.00 col decollo da Amseat di 3 "BA. 65" e 4 "CR. 32" del 16° Gruppo (50° Stormo d'assalto) diretti su Bir Enba, unico punto di riferimento sicuro segnalato dal Comando 10ª Armata nella caotica situazione esistente, considerando fra l'altro che la violenta tempesta di sabbia si stava scatenando fra Sidi el Barrani e Derna lasciando quasi indenni gli aeroporti nemici ad est della zona interessata su cui gravava una pesante coltre sabbiosa alta diverse centinaia di metri che impediva la visibilità e la possibilità di controllare la situazione a terra con i ricognitori dell'O.A.

Nelle giornate del 9, 10 e 11 dicembre vi furono missioni di bombardamento a Bir Enba, Sidi el Barrani, d'assalto ad ovest di Alam Nibeau e crociere di caccia a protezione delle Div. «Catanzaro» e «Cirene» nei presidi Sidi el Barrani, Bir Enba. L'Osservazione Aerea accertò concentramenti di veicoli a Bir Sofafi, Halfaya nella giornata del 12 con due grandi colonne di automezzi nemici in marcia verso ovest.

Nel pomeriggio nuovi attacchi di assaltatori a S.W. di Sidi el Barrani, Alam Nibeua, Abd el Sulam, Alam el Rimth e primo intervento di bombardieri in quota su diverse zone del fronte sicuramente presidiate da forze nemiche. Fu un intervento generoso ma assurdo e irrazionale nello stesso tempo, poiché le impossibili condizioni di visibilità esistenti sui campi della Marmarica, le piogge ottenziali che allagarono gli aeroporti, l'imperversare di tempeste di sabbia e la ridotta disponibilità del materiale di volo e del personale, sconsigliavano rigidamente ogni possibilità d'intervento; si verificarono collisioni sui campi fra velivoli in rullaggio e investimenti di ostacoli esistenti sul terreno, ci furono atterraggi fuori campo per difficoltà d'orientamento con feriti e contusi, danneggiamenti di velivoli, ci furono ancora danni irreparabili a motori, ai congegni meccanici ed alle armi per infiltrazioni di sabbia. Tutti questi inconvenienti non fermarono lo slancio degli aviatori anche se ancora una volta il Comando 10ª Armata e quello Superiore dell'A.S.I., non esitarono a richiedere a gran voce il concorso totale dell'aviazione contestando ogni precedente accordo di coordinamento aereo, snaturando ogni razionale criterio d'impiego, sovvertendo con autorità ogni logica utilizzazione dell'Arma Aerea pur nella convinzione di mettere a repentaglio la vita degli uomini e di logorare irreparabilmente il materiale di volo: ogni appello al buon senso fu vano, ogni richiamo alla conservazione del materiale di volo per un impiego più avveduto nel prosieguo della battaglia rimase inascoltato di fronte alla constatazione che il nemico prevaleva con la sua forza meccanica e marciava inarrestabile, mettendo in gravissimo pericolo l'intero schieramento italiano.

Ciò che non fu possibile assolvere e risolvere con l'impiego dell'Esercito venne richiesto all'Aeronautica, unica possibilità rimasta al Comando Superiore dell'A.S.I. per arginare l'avanzata inglese e salvare la 10ª Armata gravemente minacciata.

Il giorno immediatamente successivo all'attacco inglese, il maresciallo Graziani informava lo Stamage con tele n. 01/3305 segnalando la sensibile riduzione di efficienza della 5ª Squadra Aerea gravemente menomata per intenso logorio bellico e offesa nemica sui campi, precisando la residua disponibilità di 45 bombardieri, 6 aerosiluranti, 12 assaltatori, 68 caccia e 4 "SM. 82" e chiedeva l'invio urgente di rinforzi soprattutto da bombardamento e da picchiata.

Il 14 dicembre un riuscito attacco di velivoli d'assalto e caccia decimava una forte colonna corazzata nemica nella zona di Sidi Omar, incendiando numerosi carri armati e autoblinde e danneggiandone poi altri abbandonati dagli equipaggi. Gli aviatori rientrati al T. 2 Bis di Tobruk segnalarono che un pronto intervento della Brigata corazzata «Babini», in marcia sulla via litoranea Balbia per spostamento da Bardia a Mechili, poteva ampliare il successo ed infliggere un grave colpo al nemico. Ma il comando della 10ª Armata non raccolse l'invito e gli inglesi ebbero tutto il tempo per ritornare sul posto, rimorchiare i carri danneggiati, recuperare il personale. Una eccellente occasione sfumata nelle incertezze e nella confusione del momento.

Riusciti attacchi di caccia, bombardieri e assaltatori contro colonne motorizzate provenienti da Sidi Azeiz e violenti combattimenti aerei con 11 caccia nemici abbattuti, furono il bilancio della giornata.

Per ammissione dello stesso nemico fu il più duro e pesante attacco subìto dagli inglesi per opera dell'aviazione italiana dall'inizio della «Compass». Le perdite italiane furono di 6 bombardieri abbattuti da caccia e dal tiro contraereo.

«*Il 15 dicembre*» scrive Graziani, «*le masse nemiche sottoposte alla inattesa offesa delle nostre formazioni aeree che si sacrificarono con suprema usura ed eroismo, restano sostanzialmente ferme, anzi nel pomeriggio la ricognizione aerea non rileva più i gruppi di mezzi meccanizzati che si erano spinti sino a Bu Amud. Ritengo che il nemico, duramente provato dai bombardamenti aerei, cominci a risentire qualche difficoltà logistica e voglia completare i rifornimenti prima di riprendere l'avanzata*» E prosegue: «... *anche nella giornata del 16 le formazioni aeree si scagliano impetuose sul nemico e ottengono buoni risultati. Ma le perdite sono particolarmente gravi, specie nei bombardieri che ormai non possono essere più scortati: su una formazione di cinque, solo uno riesce a rientrare*». Nella relazione a Mussolini, il contributo dato dall'aviazione fra il 9 e il 17 dicembre veniva messo da Graziani in particolare rilievo unitamente alle difficoltà incontrate: «... *per fatali avversità atmosferiche, sollevamento di sabbia ed allagamenti dovuti alle piogge torrenziali, la nostra aviazione non ha potuto far sentire tutto il suo peso nella battaglia. Tuttavia, prodigandosi come sempre oltre ogni limite, superando difficoltà di ogni genere, si è gettata nella lotta con inesauribile ardore e audacia senza pari sulle colonne*».

Dal 9 dicembre al 5 gennaio 1941, la R.A. effettuò 900 ore di volo per missioni da bombardamento e 1.300 per caccia.

Furono lanciati 8 siluri, 13.000 fra spezzoni e bombe per circa 2.000 t di esplosivo, sparati 170.000 colpi di mitragliatrice.

Gli aerei nemici abbattuti furono 42, quelli probabili 20.

Le perdite della 5ª Squadra Aerea ammontavano nei primi 11 giorni di battaglia a 112 aeroplani.

Fra i nuovi compiti assegnati all' Aviazione in quel drammatico periodo, ci furono i rifornimenti dei presidi di Bardia e Giarabub, accerchiati dal nemico, del necessario per vivere e particolarmente generi commestibili e materiale sanitario; operazioni, queste, effettuate quasi sempre senza scorta, per la lontananza delle basi cirenaiche rispetto all'autonomia dei caccia, e che causarono dolorose perdite di uomini e velivoli.

La caduta di Bardia il 5 gennaio — pilastro dello schieramento difensivo italiano — metteva in pericolo i campi avanzati di Derna, Tmimi, Ain el Gazala, l'idroscalo di Menelao, Martuba che, sia pure parzialmente evacuati da infrastrutture tecniche, materiali e velivoli inefficienti, venivano a trovarsi di fronte a potenziali attacchi di mezzi blindati veloci.

Il nuovo schieramento aeronautico a S.W. di Bengasi allungava notevolmente il percorso per missioni sul campo di battaglia.

Mentre le prime avanguardie nemiche giungevano in vista della piazzaforte di Tobruk, la R.A. nel tentativo di ritardare al massimo l'avanzata dei mezzi corazzati inglesi, procurando loro il maggior danno possibile, lanciava centinaia di spezzoni tipo 4 A.R. (Armamento Ritardato) da 4 kg che avevano la caratteristica di esplodere con molte ore di ritardo e quindi di provocare ritardi e incertezze oltre che pericoli nell'opera di sminamento. Nella giornata del 5 vennero impiegati 53 aerei e ne andarono perduti 5 per offesa nemica.

Il 6 gennaio 1941 il maresciallo Graziani inviava a Mussolini una sua relazione veritiera e drammatica sulla situazione esistente in A.S. precisando l'impossibilità di poter difendere la Cirenaica con le poche truppe attestate sul ciglione gebelico e chiedendo urgentemente l'invio di autoblindo, carri armati, armi controcarro, automezzi. Precisava altresì che la 5ª Squadra Aerea, secondo quanto dichiarato dal gen. Porro: «... *non è più in grado di svolgere azioni offensive*», poiché non poteva mettere in linea che una ottantina di aerei fra caccia e bombardieri con caratteristiche notevolmente inferiori a quelli nemici, che ammontavano secondo informazioni inviate dal Servizio Informazioni Militari alla data del 29 dicembre 1940 a 700 velivoli di 1ª linea e 400 di riserva cui erano da aggiungere quelli imbarcati sulle n.p.a. e quelli previsti in arrivo tutti del tipo più moderno.

Proseguiva il maresciallo Graziani nella sua relazione: «... *per quelle leggi inesorabili che dominano la guerra nel deserto, dove uno scardinamento iniziale del sistema non è rimediabile ed una disfatta è sempre totalitaria*», sagge e obiettive parole che solo la disfatta militare aveva avuto il potere di far comprendere e valutare in tutta la sua drammatica portata e che facevano finalmente giustizia di teorie inapplicabili su un terreno come quelle dell'Africa settentrionale dove la guerra statica non era concepibile se non in limitate e circoscritte circostanze, la conquista o l'abbandono di centinaia di chilometri di deserto era un fatto irrilevante se non comportava la distruzione materiale dell'avversario o il suo isolamento operativo e logistico, attuato col recidere tutti i canali dei rifornimenti; una guerra dominio incontrastato del carro armato e del cannone anticarro in cui prevaleva la parte che possedeva cannoni in grado di aprire il fuoco a maggiore distanza del nemico e di colpire e neutralizzare i mezzi corazzati prima che giungessero a contatto diretto con le batterie difensive: un problema tecnico-balistico in primo luogo, tattico e manovrato accortamente con lo sfruttare razionalmente il deserto senza tentare di vincerlo, attuabile nei suoi presupposti solo con l'indispensabile supporto dell'aviazione.

Il 21 gennaio il XIII Corps del gen. O'Connors sferrava alle ore 06.00 l'attacco contro la piazzaforte di Tobruk preceduto da un pesante bombardamento aeronavale prolungatosi per diverse ore.

L'aviazione non ebbe molte occasioni per intervenire a causa della maggiore distanza dai campi bengasini e della crisi del ripiegamento, considerando che il Comando piazzaforte non garantì il mantenimento dei campi interni (T. 2/2 Bis e T. 5) su cui il Comando di Squadra aveva dislocato un gruppo composito di caccia/assalto/ricognizione successivamente trasferito ad ovest.

Conclusioni

A) Situazione aerea strategica alla fine del 1940

Alla fine del 1940 la situazione aerea strategica italiana si presentava come segue:

Mediterraneo - Malta

Intensificata sorveglianza del Canale di Sicilia e degli approcci di provenienza occidentale da parte dell'Aeronautica di base in Sicilia e Sardegna, l'offensiva aerea su Malta proseguiva in modo discontinuo e veniva condotta con modeste formazioni di bombardieri non certamente in grado, per metodi di impiego e potenzialità bellica, di neutralizzare le robuste difese dell'isola.

Si era constatata un'accresciuta presenza di caccia avversaria ed una *escalation* qualitativa con la totale scomparsa dei «Gladiatori» sostituiti dagli «Hurricane» affiancati dai primi esemplari di «Spitfire» inviati nel Mediterraneo. Maggiore e più temibile risultava anche l'artiglieria contraerea, coordinata dalla centrale operativa di Rabat, che aveva ora a disposizione due nuove postazioni radar; era stato costituito il primo squadrone di «Hurricane» e rafforzata ancor più la difesa antiaerea dell'isola. Al miglioramento qualitativo del materiale di volo nemico non aveva corrisposto identico progresso da parte italiana, poiché solo il "MC. 200" poteva considerarsi tecnicamente come il più valido fra i velivoli da caccia messi in campo dalla R.A., con prevedibili conseguenze per le missioni offensive e di scorta *sull'isola*.

Le lacune del bombardamento in quota erano state parzialmente integrate dall'entrata in servizio degli "Stukas Ju. 87" che in un centinaio di esemplari erano stati forniti dalla Germania e che gradualmente stavano entrando in azione con buoni risultati distruttivi e di precisione. Buoni risultati si stavano ottenendo anche con gli aerosiluranti la cui attività offensiva si stava ampliando notevolmente nel Mediterraneo centrale e orientale.

Africa Orientale

La situazione in A.O.I. — dopo gli iniziali risultati ottenuti con la partecipazione quasi totale delle forze aeree disponibili che avevano permesso la conquista del dominio aereo —, stava lentamente ma irreversibilmente scendendo verso livelli di efficienza insufficienti ad intraprendere azioni di un certo rilievo. A ciò aggiungasi l'aspetto del materiale di volo le cui massime manifestazioni tecnologiche erano rappresentate dal "SM. 79" per il bombardamento e dal "CR. 42" per la caccia, contrapposti ai «Blenheim» ed ai primi «Hurricane» che in numero sempre più crescente, o quanto meno immutato, avevano riconquistato il dominio dei cieli africani e si stavano dedicando sistematicamente e con pervicacia tipicamente anglo-sassone alla distruzione di ciò che rimaneva sui campi dell' A.O.I.

Albania - Grecia

Sul difficile fronte greco la R.A., che aveva sin dal principio conquistato la superiorità aerea eliminando rapidamente l'Aviazione ellenica, manteneva tale condi-

zione di positività anche nei confronti della RAF; rintuzzando efficacemente l'offesa aerea sui porti e aeroporti albanesi esplicata prevalentemente nelle ore notturne, battendo in accaniti scontri diurni le formazioni da caccia della RAF anche quando comparvero i primi «Hurricane» e il combattimento assunse aspetti d'alta classe compensando con una migliore preparazione professionale acrobatica la superiorità tecnica del caccia inglese.

Mai come sul fronte greco ebbe a manifestarsi rispetto agli altri fronti di guerra, la presenza massiccia e multiforme della R.A., impegnata su disposizioni dello S.M.G. in misura mai raggiunta prima e riteniamo successivamente nelle operazioni di guerra 42/43, con la presenza della 4ª Squadra Aerea e dell'Aeronautica Albania in numero non inferiore ai 700 velivoli di ogni tipo.

Se non fu possibile ottenere determinanti risultati con una così massiccia presenza, lo si deve alle obiettive difficoltà climatiche, atmosferiche e ambientali trovate su quel fronte di battaglia, che condizionarono non poco l'efficacia dei bombardamenti consentendo indirettamente all'Esercito greco di resistere al di là di ogni prevedibile possibilità anche se alla fine uscì logorato e disfatto dal terribile confronto.

Un risultato il cui merito va ascritto in buona parte all'azione ininterrotta e martellante dell'Aeronautica ed alle doti di sacrificio e di sopportazione del soldato italiano.

Africa settentrionale

In questo tipico scacchiere di guerra, che rappresentava e doveva rappresentare il classico, ideale campo di battaglia della guerra moderna, l'aviazione ebbe assieme al carro armato un ruolo determinante, insostituibile, decisivo.

All'inizio della guerra e dopo l'eliminazione del potenziale pericolo francese in Tunisia, la superiorità aerea della R.A. non venne contestata e messa in pericolo dalla pur forte aviazione britannica del Medio Oriente.

Alcune limitazioni tecniche del materiale di volo italiano: "SM. 81" nel bombardamento, "CR. 32" nella caccia, "Ca. 310" e "BA. 65" nell'assalto, erano compensate da una massiccia linea di "SM. 79" e "CR. 42" in misura tale da uguagliare le qualità dei bombardieri «Blenheim» e dei caccia «Gladiator», suggerendo con un armonico, ideale impiego delle truppe terrestri e dell'aviazione, ogni possibile soluzione offensiva sul territorio egiziano.

L'offensiva del settembre che portò alla conquista di Sidi el Barrani, fu resa possibile dalla presenza costante e vigile dell'aviazione, anche se mancò da parte inglese il contrasto energico e la volontà di resistere secondo i canoni di una dottrina moderna applicabile negli spazi desertici, dove la conquista o l'abbandono di centinaia di km di territorio non implica, nell'economia reale della guerra meccanizzata, alcuna rinuncia di prestigio o una menomazione fisica del possesso territoriale.

A ciò aggiungasi il discutibile principio sancito dallo S.M.G., che l'impiego dell'aviazione era di stretta pertinenza del Comandante Superiore di Scacchiere, il quale disponeva a suo giudizio di tale prerogativa impartendo al Comandante dell'aviazione di settore le necessarie disposizioni d'intervento, segnalando obiettivi da battere e finalità da realizzare. Furono questi aspetti di servizio che logorarono ben presto l'efficienza e la potenzialità della 5ª Squadra Aerea, utilizzata assurdamente per la caccia a fantomatiche o reali autoblindo scorrazzanti nelle retrovie della Mar-

marica, col risultato di ridurre a modesta entità numerica e di efficienza agguerriti Stormi di bombardieri e di caccia con enorme dispendio di carburante e modesti risultati effettivi.

Un compito questo di squisita competenza dell'Esercito, che aveva talune difficoltà ad eseguirlo per insufficienza tecnica di mezzi corrazzati e blindati idonei a fronteggiarlo. Una realtà mortificante emersa su un territorio coloniale che per caratteristiche orografiche, ambientali e climatiche doveva aver suggerito almeno da un decennio allo S.M.G., una seria, doverosa e adeguata impostazione filosofica, tecnologica e addestrativa degna di un esercito moderno. L'aspetto più preoccupante si verificò però allorché gli inglesi passarono all'offensiva nella prima decade di dicembre, attaccando con pesanti carrarmati, con efficienti cannoni e fanteria motorizzata, le più numerose fanterie italiane appiedate e ristrette in ridotti difensivi campali.

Chiuse in una serie di sacche successive, sistematicamente annientate e costrette alla resa dopo l'amara constatazione dell'inulità distruttiva dei vecchi e inadeguati cannoni da campagna, della scarsa efficacia dei nuovi pezzi controcarro e la mortificazione incapacità dei carri armati «L. 35».

Di fronte alle proporzioni inusitate della disfatta che stava verificandosi fra Sidi el Barrani, Sollum e Tobruk, il comando superiore FF.AA. dell'A.S.I. non ebbe altra alternativa per tentare di salvare il salvabile che richiedere l'aiuto totale e completo della 5ª Squadra Aerea, sacrificata quasi interamente in un compito impossibile ma doveroso.

B) Valutazione dei primi risultati di guerra forniti dalla R.A.

Alla fine del 1940 fu possibile trarre alcune necessarie risultanze dai primi 6 mesi di guerra.

Bombardamento

La Specialità Bombardamento Terrestre che costituiva la spina dorsale dell'Armata Aerea italiana, in relazione al numero degli stormi in servizio ed al potenziale numerico dei velivoli assegnati, non aveva fornito i risultati sperati nonostante l'abnegazione e i sacrifici del personale e il numero degli aeroplani impiegati. Il potenziale deterrente del bombardamento, pari al 65% della forza impiegabile della R.A., aveva dimostrato in più occasioni e particolarmente nel corso delle battaglie aeronavali di Punta Stilo e Capo Teulada, l'impossibilità di risolvere o determinare sia pure in particolari condizioni di superiorità aerea, così come espressi nelle teorie douhettiane della guerra aerea, la prevalenza sul nemico ottenendo la sua distruzione.

Nelle due eccezionali occasioni di confronto, offerte sfrontatamente dalla *Mediterranean Fleet* penetrata in forze nelle acque territoriali italiane e, nonostante il massiccio intervento di aerei impiegati per più ore durante la battaglia, erano stati inferti al nemico danni significativi solo dal punto di vista psicologico, stante le stesse ammissioni del Comandante la Squadra inglese amm. Cunningham, il quale aveva esplicitamente dichiarato: «*Fummo particolarmente fortunati a non essere colpiti dagli aerei italiani. I loro attacchi furono veramente pericolosi*».

Certamente la fortuna giocò un ruolo notevole a favore degli inglesi nel corso delle due operazioni navali, ma indubbiamente ed obiettivamente sussistevano altri fondati motivi per riconoscere che il bombardamento in quota con i metodi in auge nella R.A., il tipo di aerei impiegati, le formule del tiro, il peso, la traiettoria e l'efficacia delle bombe lanciate non aveva prodotto quei risultati che era lecito ed auspicabile attendersi dalla presenza di un così grande numero di bombardieri impiegati, che coinvolgeva anche il modesto addestramento contro bersagli navali in movimento, venuto meno alla Specialità, e che era indubbiamente anche all'origine del mancato successo.

Una serie di disfunzioni tecniche e addestrative comprovate, peraltro, dagli insoddisfacenti risultati ottenuti nei bombardamenti effettuati in Francia e in Egitto, in Grecia e su Malta, le cui cause remote dovevano risalire alla errate impostazioni tecniche indicate nell'anteguerra. Il materiale di volo aveva retto abbastanza bene alle dure prove cui era stato sottoposto e, pur con le limitazioni costruttive e di impiego conosciute, poteva considerarsi ancora idoneo ad assolvere compiti tattici circoscritti per obiettivi di media difficoltà.

Il "SM. 79" manifestò talune accettabili manchevolezze nel sopportare agevolmente il previsto carico bellico; onesto ma nei limiti della mediocrità il comportamento del "BR. 20".

L'adeguata risposta agli interrogativi per migliorare il bombardamento in quota doveva fornirla il nuovo bombardiere trimotore "SIAI- SM. 84" che possedeva una superiore velocità di crociera rispetto all' "SM. 79" più adeguata strumentazione, migliore sistemazione interna, più efficiente armamento, più elevata potenza motrice. Entrato in produzione sul finire del 1940 non fornì quei risultati su cui molti facevano affidamento per il suo impiego e rappresentò un altro insuccesso tecnico e produttivo.

Nel 1940 cominciavano a volare anche i primi esemplari del quadrimotore "Piaggio P. 108/B" che possedeva una velocità all'incirca uguale all' "SM. 79" ma poteva trasportare un carico di bombe almeno quadruplo ad una distanza superiore di 1600 km rispetto alla massima autonomia del trimotore "SIAI". Il velivolo, pur presentando buone caratteristiche tecniche e di volo, non aveva però ancora superato la fase di messa a punto che si presentava laboriosa e multiforme al punto tale da indurre la DGCA ad una cauta politica produttiva ordinando una preserie di solo 12 esemplari.

Il traguardo di puntamento tipo Jozza «U.2/U.3» inutilmente complicato e impreciso, doveva considerarsi ormai superato mentre migliori risultati vennero dalla centralina di tiro elettrica tipo G.C., anche se non considerati ottimali. Erano in corso contatti con la Luftwaffe per la cessione di un certo numero di traguardi di puntamento tipo "Lofte" da adattare modificati ai bombardieri italiani, mentre la DSSE aveva iniziato degli studi per realizzare un traguardo di tiro giroscopico con impostazione automatica dei dati. Venne anche sperimentato sui bimotori "BR. 20" un traguardo realizzato dalla Ditta Borletti.

Altro aspetto negativo fu rappresentato dal modesto peso e inadeguata capacità di penetrazione e deflagrazione delle bombe usate, soggette peraltro a «sfarfallamenti» di traiettoria. L'impiego di bombe da 100 kg, auspicato autorevolmente contro bersagli navali costituiti da navi corazzate e incrociatori, non ebbe all'atto pratico alcun positivo effetto pur rappresentando tale ordigno la maggiore consistenza numerica nei depositi della R.A.

Circa l'aspetto difensivo dei bombardieri, fu constatata uan certa insufficienza protettiva per la scarsa efficacia balistica delle armi SAFAT calibro 7,7 mm, la cui gittata utile non superava i 300/350 m, producevano in azione una dispersione eccessiva in rapporto alla rosa di tiro ottimale dovuta a fenomeni fisici: velocità non eccessiva, calibro modesto, insufficiente carica propulsiva, accentuata parabola divergente, impreciso congegno di tiro; migliori invece i risultati ottenuti con le SAFAT calibro 12,7 mm, presenti però stranamente solo in unico esemplare nell'armamento standard dei bombardieri italiani.

Caccia

Anche la Specialità Caccia non aveva fornito al severo vaglio della guerra i risultati sperati, non tanto per i metodi adottati di combattimento, in fase di radicale trasformazione, quanto per l'insufficienza del materiale di volo.

Le prime avvisaglie di tale inferiorità tecnica si erano avute già nei brevi scontri avvenuti nel giugno con la Caccia francese e particolarmente col pericoloso "Dewoitine D. 520", peraltro inferiore ai caccia inglesi «Hurricane» e «Spitfire»; la conferma si era avuta successivamente nei combattimenti su Malta allorché agli iniziali Gloster «Gladiator» erano succeduti i più temibili Hawher «Hurricane» integrati dai pericolosi «Spitfire», e poi ancora nei cieli egiziani e su quelli dell'Inghilterra meridionale dove i "CR. 42", i "G. 50" ed i "MC. 200" avevano dovuto subire la supremazia tecnologica e di armamento dei caccia inglesi.

L'aspetto più inquietante e contrastante del confronto professionale italo-inglese venne però dalla constatazione dei diversi e per molti aspetti inconciliabili metodi tattici usati in combattimento, poiché i piloti inglesi, pur dando in talune occasioni l'impressione di non rifuggire lo scontro diretto, preferivano non correre rischi di sorta e all'alea di un combattimento manovrato e acrobatico preferivano l'attacco collettivo in sezione, preferibilmente attaccando da quota superiore, con elevata velocità in affondata e con veloce cabrata, velocissimo passaggio con le 8 mitragliatrici in funzione e poi verso zone libere per ritentare se necessario un nuovo passagio, spesso determinante e decisivo, favoriti nelle manovre tattiche dall'uso intelligente e coordinato della guida caccia che seguiva col radar l'evolversi della situazione tattica, coordinati tatticamente, sempre via radio, dal Squadron Leader. Un minimo rischio col massimo risultato.

Condizioni ottimali che chiunque, anche e soprattutto i piloti italiani, avrebbero desiderato possedere e realizzare nell'esplicazione di concetti tattici moderni nell'economia di guerra aerea.

La novità di rilievo emersa nel 1940 nella specialità caccia fu la messa in produzione dei caccia a motore lineare "MC. 202" e "RE. 2001" i cui collaudi avevano superato positivamente presso il Centro Sperimentale di Guidonia le prove di omologazione previste facilitando l'assegnazione di commesse produttive.

Ricognizione marittima

Questo importante servizio affidato ai reparti di Marinavia, dimostrò ben presto i limiti e le possibilità d'impiego del materiale in servizio, i gravi pericoli che correvano gli equipaggi, isolati a grande distanza dalle basi di partenza, la possibilità latente e costante di perdere con gli uomini e le macchine anche le preziose infor-

mazioni recepite, necessarie ai comandi per la valutazione delle attività nemiche. Anche in questo aspetto vennero meno taluni presupposti che avevano determinato la scelta del materiale di volo impostato essenzialmente sul trimotore "Cant. Z 506", un ottimo velivolo che aveva dato nell'anteguerra splendide prove tecniche e conquistato numerosi primati internazionali: distanza, carico, altezza. Al trimotore si affiancava il monomotore "Cant. Z 501", più lento ma ugualmente dotato di buone caratteristiche di autonomia. Fu con questi aerei che la R.M. svolse il suo difficile servizio, ottenendo a prezzo di gravi sacrifici eccellenti risultati confermati dallo stesso nemico.

L'aspetto negativo della scelta di tale materiale non consisteva tanto nei due tipi di aerei in servizio, che potevano offrire buoni risultati d'impiego pur con talune limitazioni espresse dalle loro caratteristiche, quanto dal dover affrontare con tali limitazioni l'offesa avversaria nei porti e piazzeforti nemiche, normalmente molto bene difese con artiglieria contraerea e caccia di base a terra e le grosse formazioni navali inglesi che comprendevano invariabilmente una portaerei con la sua componente imbarcata con caccia «Fulmar», «Seafire», per cui era ben difficile eludere gli attacchi, considerando altresì che l'impiego del radar di bordo consentiva l'avvistamento aereo a grande distanza e permetteva agevolmente ai caccia di decollare e far quota per attaccare e abbattere i lenti ricognitori.

Gli inglesi si avvalevano invece per i compiti di ricognizione strategica nel Mediterraneo dei grossi idrovolanti Short «Sunderland» quadrimotori a scafo centrale, equipaggio di 12/14 uomini, velocità sui 300 km/h, armati con 7 armi cal. 7,7 mm e bombe per kg 900, autonomia attorno ai 5.000 km e tangenza sui 5.500 metri. Tale situazione, pur non essendo la più idonea per talune limitazioni, godeva di altri vantaggi quali la lunga autonomia che consentiva, volando a quote sui metri 5.000 di pattugliare per ore il Canale di Sicilia e di Sardegna, osservare le coste di un territorio stretto e concentrato come la Penisola italiana o di spingersi da Alessandria sino all'Egeo o alle acque di Creta o della Grecia, osservando le rotte di accesso alla Libia e i movimenti navali. I ricognitori inglesi erano dotati inoltre di un radar di avvistamento marittimo con portata di 80 km, che facilitava i compiti e le segnalazioni in qualsiasi condizione di tempo e di visibilità, anche nelle ore notturne.

Osservazione aerea

La situazione del personale e del materiale di volo dei reparti da O.A. di Esercitavia, pur non potendosi considerare ottima, poteva dirsi all'inizio della guerra accettabile.

Per missioni di limitata penetrazione oltre le linee nemiche, il vecchio biplano "RO. 37 Bis", che costituiva all'epoca il nerbo dell' O.A., aveva ancora discrete possibilità a condizione di non inviare tali aerei in zone di forte concentrazione di traffico nemico (particolarmente in A.S.). Uguale raccomandazione per i bimotori "Ca. 311" che per missioni in profondità presentavano aspetti di elevata pericolosità di esecuzione.

La costruzione in grandi serie del bimotore "Ca 313" destinato agli impieghi multipli (ricognizione, addestramento, piccolo bombardamento) rappresentò un notevole miglioramento qualitativo di propulsori più potenti, migliore armamento (3 SAFAT 12,7 al posto delle 7,7), più elevata velocità, migliore strumentazione di servizio e operativa; migliorate anche le caratteristiche di volo e di stabilità.

Trasporti

La modesta disponibilità di velivoli da trasporto, esistente all'inizio del conflitto, stava a dimostrare la non eccessiva importanza data a tale nuova Specialità, che avrebbe assunto più tardi, nel corso della guerra, maggiore e straordinaria necessità di servizio ed organica, raggiungendo i 4 Stormi in servizio.

L'esperienza provvisoria ma significativa della Squadra «Albania» costituita per l'occupazione del Paese nell'aprile 1939, non aveva evidentemente influito nello S.M.R.A. per rivolgere la sua attenzione nel rafforzamento di tale importante aspetto.

All'inizio della guerra si faceva ancora assegnamento sui vecchi "Ca. 133" declassati dal bombardamento al supporto logistico e sulla collaborazione che avrebbe fornito l'Aviazione civile con la requisizione dei suoi plurimotori passeggeri.

L'unico prototipo da trasporto, il "SM. 82", era nato da una esigenza formulata per i collegamenti con la Libia dal maresciallo Balbo ed era stato estrapolato dal trimotore passeggeri "SM. 75".

Furono necessarie le prime difficoltà incontrate per assolvere i numerosi improcrastinabili servizi di trasporto e collegamento con le varie zone operative pervenute allo S.M.R.A., per costituire sollecitamente il comando S.A.S. e ordinare alla SIAI numerosi "SM. 82" pur permanendo ancora in taluni ambienti, la possibilità di utilizzare anche nella specialità di bombardamento il bimotore da trasporto.

Assalto - combattimento

Costituì l'aspetto più deludente fra tutte le specialità della R.A. poiché non disponeva di idoneo materiale di volo per assolvere i postulati dell'impiego tattico per l'assalto e il combattimento. Per l'assalto fu necessario rimettere in servizio di guerra il materiale già ufficialmente radiato e parzialmente avviato alla demolizione, quando fu evidente che il "Ca. 310" irresponsabilmente assegnato alla specialità in sostituzione del "Ba. 65" era poco più di un bimotore da turismo con l'aggravante di una serie notevole di inconvenienti tecnici che ne pregiudicavano perfino tale impiego molto più pacifico. Fu necessario rimettere in servizio i "Breda 65" e continuare la guerra con tali aeroplani sino all'inizio, del 1941, allorché il velivolo, giunto ormai allo stremo delle sue residue possibilità, venne giustamente avviato alla definitiva demolizione.

Per la sottospecialità combattimento di cui esisteva all'inizio del conflitto un intero stormo dotato di "BA. 88" bimotori, l'impiego bellico si limitò, durante il breve periodo di guerra con la Francia, ad un paio di modeste azioni su obiettivi della Corsica, su cui si persero per motivi tecnici almeno 2 bimotori.

Trasferito più tardi in Libia un gruppo per rafforzare la specialità assalto, l'impiego fu ancora più disastroso poiché non fu possibile tentare una sola azione per manifesta impossibilità tecnica ad operare sul difficile terreno africano, che impediva con la rarefazione atmosferica causata dal surriscaldamento dell'aria, il decollo dei velivoli che non raggiungevano la necessaria potenza motrice per ottenere una sia pur minima quota operativa.

Tutto ciò si verificava mentre nelle officine aeronautiche Breda, Imam e Vizzola erano ancora in produzione regolare i bimotori "Breda" che in numero di 60 esemplari vennero prodotti ancora nel 1940.

I velivoli trasferiti in Africa Settentrionale, vennero abbandonati ai margini dei campi della Cirenaica ed usati come aerei civetta per i bombardieri della RAF.

Il centinaio abbondante di nuovissimi Ba. 88 inusati, non troverà per tutta la guerra nessuna utilizzazione.

Per tutto il corso della guerra non fu possibile trovare aeroplani idonei a svolgere il ruolo d'impiego del combattimento e la sottospecialità rimase in precarie condizioni d'efficienza senza adeguata soluzione.

Aerosiluranti

Esperimenti di lancio di siluri furono effettuati dall'aereo prima della guerra per più anni e conclusisi senza un particolare risultato pratico per motivi di competenza insorti fra Marina e Aeronautica, motivi questi che comportarono, al momento dell'entrata in guerra dell'Italia, la mancanza di reparti aerosiluranti nell'Armata Aerea con tutte le gravi ripercussioni operative per tale lacuna.

Fu un gravissimo errore di lungimiranza e di vedute di impiego, che venne risolto solo nel 1940 quando fu decisa la costituzione di un primo embrione della Specialità la cui assenza aveva impedito sin dall'inizio del conflitto, di tentare azioni che potevano ottenere brillanti risultati nel Mediterraneo, un mare che gli avvenimenti successivi avrebbero dimostrato particolarmente congeniale all'impiego di aerei siluranti. Nel mese di luglio 1940, dopo la constatata inefficacia del bombardamento in quota, lo S.M.R.A. decise di costituire un Reparto sperimentale aereo siluranti assegnando alcuni "SM. 79" attrezzati al lancio con siluri e chiedendo alla Lutwaffe la cessione di 50 siluri Whitehead prelevati da una commessa di 300 che l' Aviazione germanica aveva sin dal 1939 ordinato avvedutamente al silurificio di Fiume. Poiché il trimotore "SM. 79" risultava idoneo rispetto ad altri velivoli a svolger tale servizio, il primo nucleo costituito sull'aeroporto di Merna di Gorizia ebbe in dotazione sei trimotori di questo tipo ed un gruppo di piloti e specialisti che avevano già pratica addestrativa di lancio al riguardo.

Complessivamente, fra i mesi di agosto e dicembre erano state effettuate una quarantina di missioni, sganciati una trentina di siluri, colpite e gravemente danneggiate una decina di navi fra militari e mercantili.

Meno di una dozzina di aerei avevano arrecato agli inglesi più danni di quanto avevano fatto alcune centinaia di bombardieri in più mesi di guerra. L'inizio era dunque promettente ma lo sarebbe stato ancor più in avvenire poiché le premesse erano buone: il 28 ottobre era stato, infatti, costituito a Gorizia il 1° N.A.S. (Nucleo Addestramento Siluranti) al comando del ten. col. Carlo Unia, col compito di addestrare e rendere operativi gli equipaggi destinati ai Reparti aerosiluranti, perfezionare nuove tecniche di lancio e di attacco, migliorare le attrezzature di puntamento, i congegni di stabilizzazione dei siluri, studiare il comportamento di altri tipi di aerei.

Nonostante tutte le difficoltà incontrate, previste e non, in una specialità assolutamente nuova, la volontà e l'ingegno degli uomini che vi appartenevano le avevano brillantemente superate, affinando mezzi e strumenti d'attacco fino a far diventare negli anni successivi la specialità aerosiluranti l'arma più temuta e decisiva dell' Aeronautica italiana.

Bombardamento in picchiata

Compito della nuova specialità, quando venne costituita, era il bombardamento con picchiate non inferiori a 45° e, quindi, dirette con precisione sul bersaglio onde aumentare la probabilità di colpirlo con esattezza e con maggiore efficacia distruttiva. Era un po' il criterio tecnico usato dalla *Luftwaffe* con lo «Stuka», che nel frattempo aveva fatto una breve apparizione nei cieli spagnoli ma di cui non si conosceva esattamente la straordinaria efficacia tecnica e operativa.

Quale velivolo da assegnare a tale specifico impiego, venne prescelto un modello progettato dalla SIAI, il bimotore "SM. 85" propulso con due motori Piaggio «P VII» da 460 hp, dotato di aerofreni/ipersostentatori con angolazioni da 45° e 90° che permettevano picchiate con grande angolazione.

In realtà l' " SM. 85" non possedeva affatto i requisiti richiesti per svolgere tale importante incarico, poiché aveva disfunzioni tecniche che pregiudicavano talune caratteristiche di volo e d'impiego.

Così la R.A. dotò di velivoli "Ju 87", il 96° Gruppo Bombardamento a tuffo che iniziò sin dal 2 settembre le operazioni belliche nel Canale di Sicilia, attaccando navi in navigazione e alla fonda a Malta, i forti dell'isola, i campi d'aviazione, le postazioni fortificate, il Grand Harbour, l'arsenale di La Valletta, centrando con precisione ed efficacia le opere militari e provocando grandi danni e devastazioni. Appoggiati qualche mese più tardi dal 97° Gruppo, che nel frattempo era stato costituito con l'arrivo di nuovo materiale dalla Germania, gli "Stukas" della R.A. operarono efficaciemente in Sicilia per tutto l'autunno, sino al momento in cui vennero trasferiti in parte sul fronte greco, per arrecare un tangibile aiuto tattico alle unità dell'Esercito che si trovavano in gravi difficoltà per l'offensiva greca alle frontiere albanesi.

Anche su questo nuovo fronte di battaglia, l'impiego dei picchiatori, pur nelle sue difficoltà orografiche per impervie zone montagnose ed impossibili obiettivi da colpire, ottenne buoni risultati con la distruzione di ponti in gole inacessibili, strade di arroccamento, postazioni fortificate, depositi campali e, inoltre, valse ad alleggerire le difficoltà in cui si trovava l'Armata italiana in Albania, costretta alla difensiva.

Le perdite fra il personale furono sensibili: andarono perduti 8 "Ju. 87" ma i primi risultati potevano considerarsi oltremodo soddisfacenti anche se fu necessario pagare l'inesperienza per tale specifico e particolare impiego bellico che in seguito doveva dare grandi soddisfazioni all' Aeronautica italiana.

LA MARINA MERCANTILE ITALIANA E LA LOTTA PER LE COMUNICAZIONI MARITTIME NEL SECONDO CONFLITTO MONDIALE

EZIO FERRANTE

La guerra navale si apre per l'Italia all'insegna di una incredibile *défaillance*, di un'ipoteca onerosissima che, nonostante i suoi effetti devastanti, non sembra essere stata sufficientemente messa a fuoco dalla storiografia marittima.

Eppure quel 10 giugno 1940, per effetto stesso della dichiarazione di guerra, la Marina Mercantile italiana registrava la perdita secca di 212 unità — quanto di più moderno e tecnologicamente avanzato offriva la nostra flotta commerciale — tagliate fuori dal Mediterraneo e costrette a riparare in porti neutrali dato che nessuno si era premurato di richiarmarle in tempo utile nei porti nazionali, nella fase finale del tormentato *iter* decisionale mussoliniano con i suoi tempi tecnici strettissimi (1).

Di un sol colpo così si perdevano praticamente 1.216.637 tonnellate di naviglio, pari al 35% della consistenza della Marina Mercantile del tempo, una perdita invero superiore a quella che gli inglesi stessi avevano subìto nei primi otto messi di guerra al traffico (cioè 182 unità per 696.430 t) (2).

La diaspora delle navi mercantili italiane, a cui solo il 7 giugno venne diramato l'ordine di riparare possibilmente in un porto neutrale, si consumò su di un teatro

(1) Per le fonti archivistiche della vicenda delle navi italiane rimaste fuori dagli Stretti vds. Archivio Storico del Ministero degli Affari Esteri, *Affari Politici, Italia* (1940), c. 74/3; (1941) c. 78/2 e 79/1; Archivio dell'Ufficio Storico della Marina, *archivio contemporaneo*, c. 32; 33/4bis; 34/1bis; 36-39/bis; 40; 50-51; 62.

(2) Per una storia dell'impiego bellico della Marina Mercantile italiana e straniera specialmente nella prima fase della guerra, in particolare cfr. B. Minoletti, *La Marina Mercantile e la seconda guerra mondiale*, Torino, Einaudi 1940; unitamente ai numerosi scritti sull'argomento di P. FORTINI, *Brevi note sulle Marine Mercantili dei Paesi belligeranti* in «Rivista mensile del Provveditorato del Porto di Venezia»; XIV, 10, ottobre 1939; *La Marina Mercantile e la guerra* in «Nuova Antologia», fasc. 16, febbraio 1940; *La Marina Mercantile nella depressine, nella ripresa e nella guerra (1939-1949)*, Milano, ISPI 1941; *Vicende delle Marine mercantili, alleate ed italiana, durante la guerra* in «Rivista Marittima», fasc. 2/1949.

marittimo vastissimo dove le navi italiane, durante il periodo della non-belligeranza, erano state attirate dal fortissimo rialzo dei noli internazionali dovuto proprio alla guerra europea, nonostante la pressione ed il controllo navale esercitato dalla Marina britannica (dai Paesi del Golfo Persico all'Estremo Oriente, dai porti del Mar Nero a quelli delle colonie spagnole e portoghesi e, soprattutto, delle Americhe con 28 unità riparate negli Stati Uniti, 16 in Argentina, 13 in Brasile e 10 nel Messico).

Come racconta Dino Grandi (3), una volta appresa la dichiarazione di guerra come un qualsiasi uomo della strada, il fiumano Giovanni Host Venturi, Ministro delle Comunicazioni, a cui faceva capo la responsabilità della Marina Mercantile, corse immediatamente da Mussolini per protestare «*per questo atto di colpevole imprevidenza*» che permetteva al nemico di rendere inutilizzabile una quantità così cospicua del nostro naviglio, ma ricevette una risposta da cui traspare chiaramente la teoria mussoliniana del rischio calcolato di guerra: «*Non c'è da preoccuparsi* — disse il Duce in tale occasione — *tra qualche giorno riavrete le vostre navi, triplicate di numero con navi francesi e inglesi*».

Ma, come ben sappiamo, le cose non andarono propriamente così! Con questo *handicap* di fondo, la guerra dei trasporti marittimi inizia nel Mediterraneo quasi in sordina, anche se è destinata presto a diventarne, in un certo qual senso, la *cifra* fondamentale. Come lamenta nelle sue memorie l'ammiraglio Cavagnari, all'epoca Sottosegretario e Capo di Stato Maggiore della Marina: «*Un ingente gravame, tanto deprecato fin da tempi lontani, era stato posto sulla Marina Militare ed era inevitabile di sopportarne il carico: il trasporto di ingentissimi Corpi di truppe sulla sponda libica. Si iniziò il primo, se ne fece un secondo e fu assicurato che sarebbe stato l'ultimo. Questa catena, dataci da trascinare, fu saldata alle nostre membra per oltre tre anni*» (4).

Proprio in funzione di questo «*impegno contingente gravosissimo*», sempre per servirci delle parole dello stesso Cavagnari, il compito principale della R. Marina diventa la protezione ed il mantenimento delle comunicazioni marittime «*con andamento per meridiano*» (cioè dai porti nazionali a quelli libici) ed il contrasto, o meglio, il tentativo di contrasto dei traffici di rifornimento avversari «*con andamento per parallelo*», lungo la direttrice Gibilterra-Malta-Alessandria.

In altre parole, la lotta per il dominio delle comunicazioni marittime diventa il fulcro della stessa guerra navale nel Mediterraneo.

Naturalmente, quando si parla di «comunicazioni marittime» bisogna intenderle nel senso limitato di linee di rifornimento militare con i vari teatri di operazione che si aprono nel corso della guerra (Libia-Egeo-Tunisia) e non nell'accezione più vasta, più usuale nell'economia dei trasporti marittimi, di linee di traffico commerciale.

A differenza di quanto si era verificato nella Grande Guerra, quando il potere marittimo era saldamente nelle mani dell'Intesa e l'Italia aveva la certezza di rimanere collegata al resto del mercato mondiale, dovendo tutt'al più misurarsi con i nuovi metodi dell'insidia nemica, nel secondo conflitto mondiale invece, con la scelta politica dell'Alleanza continentale, i traffici marittimi transoceanici (concentrati

(3) *Il Mio Paese. Ricordi autobiografici*, Bologna, Il Mulino 1985, p. 586.
(4) *La Marina nella vigilia e nel primo periodo della guerra* in «Nuova Antologia», fasc. 357, agosto 1947, p. 378.

per il 72% nell'Atlantico, 19% nell'Oceano Indiano e 9% nel Pacifico) automaticamente cessano e l'unica possibilità di reintegrare le risorse della Nazione in guerra rimangono i traffici ferroviari con i Paesi d'Oltralpe controllati dall'Asse (con l'unica eccezione semmai del commercio dei fosfati che nella prima fase della guerra continua con l'Algeria).

Così mentre il traffico marittimo si riduce al semplice cabotaggio lungo le coste del Regno (5), il traffico merci per ferrovia s'incrementa dell'84% ed assume una funzione di trasporto merci in massa che era del tutto trascurata prima della guerra (basti pensare che in Italia giungevano per ferrovia solo 6 milioni di tonnellate di merci all'anno contro i 26 milioni per via mare).

Una differenza fondamentale esiste quindi tra l'impiego del naviglio mercantile nei due conflitti mondiali: nel primo la flotta commerciale continuò a navigare per le esigenze logistiche, civili e militari della Nazione; nel secondo invece, precluse totalmente le vie degli Oceani (tranne sporadici casi di violazione del blocco inglese) e trasferita la lotta armata in Africa, il naviglio viene impiegato per sostenere lo sforzo bellico delle Forze Armate italiane combattenti oltremare (6).

Sotto un profilo normativo, l'utilizzazione del naviglio per scopi bellici, sullo sfondo della legge di guerra italiana (R.D. 8 luglio 1938, n. 1415 Allegato «A», Titolo III, Disposizioni speciali per la guerra marittima, combinato disposto degli Artt. 132-227), si snoda lungo il duplice binario di due istituti ben noti al diritto marittimo, la *requisizione* e il *noleggio/gestione* per esigenze straordinarie, secondo un quadro di riferimento posto in essere sin dal 1939 e successivamente completato proprio negli anni della guerra (7).

È quella che gli analisti navali sono soliti chiamare «*la mobilitazione nazionale sul mare*», cioè quel complesso di provvedimenti e di atti che tendono allo scopo di mettere la Nazione in condizioni di affrontare e condurre quella parte di attività belliche che hanno il mare come teatro principale.

Sotto un profilo operativo, invece, per tutta l'estate del 1940 nella situazione dei trasporti militari con la Libia si mantiene, tutto sommato, un punto d'equilibrio con perdite assolutamente trascurabili (0,004% dei materiali e 0,26% del personale trasportato), ma già alla fine di ottobre la campagna di Grecia introduce due pericolose varianti con l'avvio di una nuova servitù logistica per la R. Marina e con il conseguente spostamento a levante della battaglia dei convogli, senza contare poi che, quasi subito, le esigenze del precario fronte greco finiscono per entrare in gara di priorità con quelle dello stesso fronte libico verso cui, proprio nei primi mesi del

(5) Sull'illusione di una ripresa dei traffici internazionali in tempi brevi, vds. V.D. Flore, *Traffici marittimi e porti nell'Europa di domani* in «Rivista Marittima», fasc. 7-8/1941, pp. 46-54.

(6) Per un approfondimento di una tale impostazione critica cfr. E. Corbino, *L'economia di guerra italiana alla luce delle esperienze dell'ultimo conflitto*, conferenza tenuta al Centro Alti Studi Militari, a.a. 1949/50, la sessione, pubbl. n. C.-25.

(7) Per la requisizione del naviglio mercantile vds. Legge 13 luglio 1939, n. 1154, successivamente integrata dal R.D. 13 settembre 1940, n. 1669; per il noleggio/gestione per esigenze straordinarie vds. Legge 4 aprile 1940, n. 336; 4 luglio 1941, n. 843 e 27 giugno 1942, n. 897. Inoltre si ricordano, nel quadro normativo dell'impiego bellico della Marina Mercantile, i seguenti provvedimenti: Legge 27 luglio 1940, n. 1211 e 3 aprile 1941, n. 499 (riconoscimento della navigazione mercantile con rischi di guerra e conseguente assicurazione obbligatoria); Legge 24 luglio 1941, n. 843 (sanzioni a carico degli equipaggi di unità mercantili); Legge 6 febbraio 1942, n. 110 (provvedimenti straordinari per la costruzione, trasformazione e riparazione di navi mercantili e galleggianti).

'41, il traffico di rifornimento raggiunge i suoi picchi con il trasporto dell'*Afrika Corps* e delle grandi Unità del R. Esercito, sia pur con perdite sempre contenute (4,9% del personale, 6,5-6,9% dei materiali e combustibili trasportati) (8).

Agli inizi del '41 torna peraltro alla ribalta della cronaca quel *pool* di 28 navi mercantili italiane riparate negli Stati Uniti all'inizio delle ostilità, un episodio che invero al momento attuale possiamo ricostruire dall'analisi dell'archivio privato dell'ammiraglio Alberto Lais, fondatore negli anni Trenta dei servizi segreti della Marina e, all'epoca dei fatti narrati, addetto navale a Washington. Nel contesto di una Ambasciata la figura dell'addetto navale rappresenta da un lato il terminale di tutta una serie di problemi di cooperazione militare e industriale, mentre dall'altro è il riferimento obbligato di ogni attività di *intelligence* (naturalmente sempre in una prospettiva storica, sulla scorta delle mie ricognizioni archivistiche e della storiografica critica in merito) (9).

Peraltro alla figura dell'ammiraglio Lais la pubblicistica anglo-americana degli ultimi decenni (penso soprattutto agli scritti di Montgomery Hyde, William Stevenson, R. Deacon, N. West e più recentemente di David Brinkley) ha attribuito tutta una serie di pericolose avventure picaresche che sono state poi smentite addirittura in sede giudiziaria ed hanno provocato, proprio in occasione della comparsa del testo di Brinkley, *Washington goes to the War* (1988), una ferma presa di posizione dello stesso Stato Maggiore della Marina italiana apparsa sulle maggiori testate statunitensi (dal «Washington Post» al «New York Time»).

Ai fini del nostro assunto vorrei limitarmi a ricordare come l'ammiraglio Lais, venuto a conoscenza delle trattative in corso tra l'Amministrazione Roosevelt ed il Governo inglese per la consegna delle navi italiane internate negli Stati Uniti, riuscì a tessere pazientemente una sottile rete informativa tra le 28 unità sparse negli Stati Uniti, ai fini del sabotaggio delle stesse da parte degli equipaggi ed evitarne così la perdita definitiva. L'operazione scattò tra il 19 ed il 29 marzo 1941 in maniera del tutto silenziosa ed inosservata, tanto silenziosa che gli stessi picchetti della *Coast Guard* imbarcati su 15 di esse, poste sotto sequestro per motivi di contenzioso civile tra armatori, nemmeno se ne accorsero.

Si evitò così il danno e la beffa che navi italiane finissero per trasportare i rifornimenti previsti dalla legge del «*cash and carry*» tra gli Stati Uniti e la Gran Bretagna; «beffato» semmai fu alla fine lo stesso presidente Roosevelt tanto più che — come avrebbe in seguito rivelato l'addetto militare tedesco a Washington, generale von Boettinger, che aveva decrittato il messaggio relativo — di fronte ai dubbi avanzati da Churchill (che le navi italiane potessero essere occultamente sabotate), il Presidente americano l'aveva escluso in maniera categorica (10)!

---

(8) Per un'analisi più dettagliata della situazione marittima del tempo, cfr. E. Ferrante, *Il ruolo della Marina italiana nella Campagna di Grecia tra strategia logistica e operativa*. Relazione tenuta al convegno «L'Italia in guerra 1940-43» (Brescia 27-30 settembre 1989), di imminente pubblicazione.

(9) Per un esame generale delle tematiche inerenti alla figura degli *attachés* militari, vds. A. BIAGINI, «Addetti Militari» in *Storia militare d'Italia 1796-1975*, a cura del Comitato Tecnico della Società di Storia Militare, Roma, Editalia 1990, pp. 15-21 ed E. Ferrante, *La figura dell'addetto navale nell'Italia liberale* in «Storia delle Relazioni Internazionali», a. III, 1987/2, pp. 209-228.

(10) Archivio privato Lais, *Rapporto di fine missione negli Stati Uniti in data 3 giugno 1941 e Foreign Relations of the United States. Diplomatic Papers 1941*, New York 1972, 7 vol. (vol. II, *Europe* pp. 802-807).

Se poi vogliamo rappresentarci la dinamica della lotta dei trasporti marittimi nel Mediterraneo, possiamo delineare, attraverso una serie di variabili aggregate, una specie di «*bottom-line*», cioè una specie di «saldo» delle perdite e degli aumenti del naviglio mercantile italiano in guerra.

Da un lato abbiamo infatti una serie di *variazioni in diminuzione* del naviglio esistente che agisce in funzione della formula «efficacia dell'offesa/insidia aeronavale nemica (sulle rotte libiche nel semestre giugno-novembre 1941 le perdite del naviglio impiegato furono del 9,6%, si contrassero al 7,3% nel semestre successivo e raggiunsero il picco del 17,3% nell'ultimo semestre di lotta, agosto 1942 - gennaio 1943).

Dall'altro lato abbiamo invece una serie di *variazioni in aumento* che agisce in funzione della produzione cantieristica nazionale in un rapporto naviglio affondato/naviglio di nuova costruzione destinato a mostrare, quasi subito, una netta e pericolosissima sperequazione (il rapporto in parola che nel 1940 si era mantenuto ancora in termini accettabili di 1,6 a 1, è destinato a deteriorarsi tragicamente negli anni successivi con 6 a 1 nel 1941, 5 a 1 nel 1942 e 6,5 a 1 nel 1943).

Su di una tale griglia concettuale lo stesso Epicarmo Corbino, il noto economista che era stato ben dodici anni Ufficiale delle Capitanerie di Porto prima di arrivare alle Cattedre universitarie dell'Istituto Superiore di Commercio e dell'Istituto Universitario di Napoli, imposta la sua interpretazione generale della lotta per le comunicazioni marittime in un articolo sul prestigioso «Giornale degli Economisti» nella primavera del 1942, intitolato *Gli effetti della guerra mondiale sul naviglio mercantile e previsioni per il dopoguerra*.

Corbino ripercorre a livello internazionale le vicende della guerra dei trasporti marittimi e del naviglio contrapposto impegnatovi (i 48 milioni di naviglio degli Alleati, che formano un unico blocco e i 14 milioni di tonnellate del naviglio dell'Asse diviso in tre gruppi isolati: nel Nord Europa, nel Mediterraneo e nell'Estremo Oriente) e naturalmente il gruppo del Mediterraneo gli appare il più provato date le particolari condizioni della lotta nel settore e le speciali esigenze dei Corpi di spedizione in Libia, in Egeo e nell'Adriatico. Con un attento *screening* induttivo Corbino ne segue le variazioni in diminuzione ed in aumento (anzi scrive apertamente che «la guerra provoca danni *reali*, danni *ritenuti tali* e danni *buoni per la propaganda:* in tutte queste cifre si deve cercare la più verosimile o la meno errata») ed arriva alla conclusione che «*per gli Alleati nel 1943 costruzioni e perdite si dovrebbero bilanciare, anzi dovrebbe restare una differenza a favore delle nuove costruzioni*», esprimendo l'avviso che «*solo chi avesse vinto la battaglia dei trasporti avrebbe vinto la guerra*».

Era il «vaticinio della disfatta» in termini di economia marittima!

Chi scrive ha avuto il privilegio di conoscere Epicarmo Corbino nel febbraio del 1983 (11) ed in tale occasione Corbino raccontò una serie di retroscena all'articolo di cui abbiamo avuto occasione di parlare. Passato completamente inosservato alle Autorità politiche e militari italiane, fu invece letto con attenzione dalla propaganda nemica che ne rilanciò le tesi dai microfoni di Radio-Londra suscitando *ex-post* un vero e proprio caso (Il «Giornale degli Economisti» venne sequestrato e ne fu revocata la concessione di pubblicazione, Epicarmo Corbino venne sospeso dal-

(11) Vds. E. Ferrante, *Epicarmo Corbino, ufficiale di porto e storico navale* in «Rivista marittima», fasc. 6/1983 ed Epicarmo Corbino, *Ricordo di una vita*, Napoli, Edizioni Scientifiche italiane 1972, p. 155 e segg..

l'insegnamento all'Istituto Universitario Navale e si evitò forse di peggio per l'intervento personale del filosofo Giovanni Gentile). Ma i dati di Epicarmo Corbino, e quindi la sua «previsione», non erano molto lontano dal vero (ci fu anzi solo uno scarto del 5% tra i dati indicati da Corbino e quelli veri che si seppero solo successivamente, tanto che gli inglesi, dopo l'armistizio, si premurarono di chiedere a Corbino come mai disponesse di dati così precisi).

In ambito nazionale ci volle ancora un anno per rendersi conto di come stesse la situazione internazionale dei traffici marittimi e quali potessero essere i suoi prevedibili sviluppi. Nelle carte del Servizio Segreto della Marina, il SIS, ci sono due promemoria (il primo del 24 aprile, il secondo del 19 giugno 1943) che, nonostante l'ottimismo di maniera ancora imperante, nonostante la sovrastima dei dati degli affondamenti effettuati dalle Marine dell'Asse, in sostanza in una serie di proiezioni statistiche illustranti, secondo il giudizio e gli elementi raccolti dal SIS, la consistenza, le nuove costruzioni e le perdite del naviglio mercantile nemico si arriva, sia pur velatamente, a conclusioni non diverse da quelle predette su base puramente indiziaria e induttiva da Epicarmo Corbino agli inizi del 1942 (12).

In sede politica, la crisi dei trasporti marittimi nazionali viene realizzata chiaramente nella riunione straordinaria dei Capi dei Ministeri militari tenutasi a Palazzo Venezia il 10 marzo 1943, su richiesta del Ministro delle Comunicazioni. In tale occasione il ministro Cini, conte di Monselice, prospetta una situazione marittima ai limiti delle possibilità, alla vigilia del collasso operativo: il coefficente di utilizzo del naviglio è minimo per mancanza di scorte, per le offese aeree e subacquee del nemico, per deficienza di attrezzature portuali, scarsità delle banchine, magazzini, scali ferroviari, minima capacità di carico e scarico dovuta alla situazione delle maestranze (...), il ritmo stesso degli affondamenti è diventato assai preoccupante. La media degli ultimi otto mesi è stata di 50-55 mila tonnellate al mese. La media degli ultimi due 4 mesi è di 80 mila tonnellate. Tra poco non esisterà più una Marina Mercantile italiana.

Mussolini nella sua risposta mostra che la sua *brinkmanship* è ormai alle corde: non si deve pensare ormai ad un capovolgimento della situazione, sarebbe un sogno, si tratta di durare, si tratta di galleggiare. *L'importante è continuare a galleggiare!* (13)

Era l'epitaffio, era l'epicedio del potere marittimo italiano quale era stato concepito in maniera scenografica dalla volontà di potenza del regime e nella cui crisi, ancora una volta, la Marina Mercantile e la lotta per il dominio delle comunicazioni marittime avevano finito per giocare un ruolo fondamentale.

(12) Archivio Centrale dello Stato, *Ministero della Marina, Gabinetto- Archivio Segreto,* (1943), c. 420, fasc. 9/1 (apprezzamento del SIS al Ministero Marina sulla consistenza attuale del naviglio mercantile nemico, ff. gg. n. 8937 e 13729 del 24 aprile e 19 giugno 1943).

(13) Per una rievocazione della riunione in questione vds. F.W. Deakin, *Storia della Repubblica di Salò,* Torino, Einaudi 1963, vol. I, p. 283 e segg..

GLI ASPETTI DIPLOMATICI

LA DIPLOMAZIA ITALIANA E LA GUERRA

PIETRO PASTORELLI

L'argomento è stato già abbastanza trattato con risultati che mi sembrano pressoché definitivi. Ne ha scritto dapprima Mario Donosti (Luciolli) nel volume sulla politica estera di Mussolini (1), poi Mario Toscano nel suo fondamentale lavoro sulle origini del Patto d'Acciaio (2) e nello studio sull'agosto 1939 (3), tema sul quale si è avuto anche un importante contributo di Ettore Anchieri (4). Se ne è naturalmente occupato Renzo De Felice nella relativa parte della biografia di Mussolini (5) e infine ci sono da registrare due acute relazioni di Ennio Di Nolfo tenute in coincidenza con il cinquantennio del conflitto (6).

Riesporre e commentare le loro conclusioni mi pare superfluo, anche se non hanno trovato considerazione adeguata nell'enciclopedia sul 1939 scritta da Donald Cameron Watt (7). Ritengo invece utile proporre, nel quadro che da tali contributi emerge, un approfondimento documentario che deriva dal riordinamento e dall'inventariazione dell'Archivio di Gabinetto del Ministero degli Esteri che ho testè condotto a termine (8). Mentre leggevo quelle carte, infatti, avevo sempre presenti i

(1) Mario Donostri, *Mussolini e l'Europa: La politica estera fascista*, Roma, Leonardo, 1945.

(2) Ve ne sono quattro edizioni: Mario Toscano, *Le origini del Patto d'Acciaio*, in «Rivista di Studi Politici Internazionali», 1946-1957, pp. 273-376; *Le origini del Patto d'Acciaio*, Firenze, Sansoni, 1948; *Le origini diplomatiche del Patto d'Acciaio*, Firenze, Sansoni, 1956; *The origins of the Pact of Steel*, Baltimore, The Johns Hopkins Press, 1967. In questa edizione si tiene conto di D.C. Watt, *An erlier model for the Pact of Steel*, in «International Affairs», 1957, n. 2.

(3) Mario Toscano, *L'Italia e gli accordi tedesco-sovietici dell'agosto 1939*, Firenze, Sansoni, 1952.

(4) Ettore Anchieri, *I documenti diplomatici italiani: Dal Patto d'Acciaio al convegno di Salisburgo*, in «Il Politico», 1953, n. 1; *Dal convegno di Salisburgo alla non-belligeranza italiana*, in «Il Politico», 1954m n. 1; ora entrambi in Ettore Anchieri; *Il sistema diplomatico europeo: 1814-1939*, Milano, Franco Angeli, 1977.

(5) Renzo De Felice, *Mussolini il Duce*, vol. II: *Lo Stato totalitario 1936-1940*, Torino, Einaudi, 1981.

(6) Ennio di Nolfo, *Le oscillazioni di Mussolini: La politica estera fascista dinanzi ai temi del revisionismo*, Berlino, agosto 1989, ora in «Nuova Antologia», 1990, n. 2176; *Italy and the Nazi-Soviet alliance of August 23, 1939*, Madrid, agosto 1990.

(7) Donald Camerun Watt, *How War Came: The Immediate Origins of the Second World War*, London, Heinemann, 1989.

(8) Pietro Pastorelli, *Le carte di Gabinetto del Ministero degli Affari Esteri 1923-1943*, in «Storia delle relazioni internazionali», 1989, n. 2.

dubbi che mi erano sorti quando studiavo il Patto d'Acciaio; dubbi che nascevano soprattutto dalle motivazioni che avevano spinto a sottoscrivere l'alleanza, il 22 maggio 1939, considerate in rapporto all'impegno che aveva vincolato in maniera così completa l'Italia alla Germania, e che appena tre mesi dopo sarebbe stato nella sostanza eluso. E mi ponevo pertanto l'interrogativo se la loro consultazione sistematica poteva aggiungere qualche altro elemento che servisse non tanto a proporre una nuova interpretazione quanto a illuminare dei punti che mi apparivano meno chiari. Le considerazioni che seguono sono il risultato di questa ricognizione archivistica.

Le carte relative al negoziato per il Patto d'Acciaio erano tutte contenute nell'Archivio Segreto dell'Ufficio Coordinamento del Gabinetto, che non era un vero e proprio ufficio ma piuttosto un nucleo operativo formato da un piccolo gruppo di segretari del Gabinetto (tra i quali era anche Mario Luciolli), che collaborava direttamente con il Ministro e provvedeva poi a raccogliere le carte più importanti e riservate in un proprio «archivio segreto». I documenti che lo componevano venivano mano a mano classificati e registrati tutti da loro personalmente in un'apposita rubrica rilegata che per questo è ora anch'essa un prezioso documento storico, in quanto testimonia la consistenza del materiale sul quale si era svolto il processo decisionale dei vari problemi.

In tale rubrica, i documenti riguardanti il negoziato erano ripartiti sotto tre voci: Germania, Giappone e Varie. Sotto la voce Germania, nei numeri tra il 44 e il 69, si trovavano otto fascicoli così intitolati: a) «Viaggio del Führer in Italia (3-9 maggio 1938)» (n. 44); b) Seguito discussione sul progetto di Patto, giugno-agosto 1938, (n. 46); c) «Collaborazione tecnica con la Germania (tra l'Esercito tedesco e quello italiano)», venti documenti dal 29 luglio 1938 al 17 aprile 1939 (n. 54); d) «Viaggio del ministro von Ribbentrop (27-29 ottobre 1938)» (n. 59); e) «Progetto accordo franco-tedesco», novembre 1938 (n. 60); f) «Possibile definizione dell'alleanza militare italo-tedesca in relazione ai risultati dell'incontro franco-inglese di Parigi», novembre 1938 (n. 61); g) «Istruzioni e note del Duce», marzo-maggio 1939 (n. 67); h) «Incontro di Milano», 6-7 maggio 1939 (n. 69). Una nota in calce al fascicolo n. 59 avverte: «Per il seguito della questione relativa al progetto di alleanza italo-nippo-tedesco, vedi pratica «Varie», n. 5». E infatti, il fascicolo 5 delle Varie è intitolato: «Progetto di patto tripartito italo-tedesco-giapponese» e conteneva tre documenti del 1938 e centododici del 1939, dal 2 gennaio al 18 agosto, cinquantatré dei quali relativi al periodo precedente la firma del trattato. Infine, sotto la voce Giappone si trovavano una ventina di cartelline, talune con un solo documento, su «Trattative italo-giapponesi» dal 3 luglio 1937 al 30 agosto 1939.

Passando a considerare il contenuto dei documenti compresi in tutti i fascicoli finora elencati si rileva che sotto la voce Giappone c'erano tutte le carte relative al negoziato diretto svoltosi tra Italia e Giappone a partire dall'apertura giapponese del 3 luglio 1937, la quale concerneva: a) un'intesa a carattere anticomunista simile a quella Tokio-Berlino; b) un patto politico «molto favorevole di neutralità»; c) un accordo segreto di «collaborazione tecnica nel campo militare» (Marina in specie). Il primo punto si trasformò nell'adesione italiana al Patto antikomintern il 6 novem-

(9) Si veda in proposito Valdo Ferretti, *Il Giappone e la politica estera italiana 1935-41*, Milano, Giuffrè, 1983, pp. 156-172.

bre 1937 (9); il secondo confluì nella proposta di trattato italo-tedesco-giapponese che Ribbentrop portò a Roma il 28 ottobre 1938; il terzo diede luogo ad un negoziato bilaterale che si protrasse fino al gennaio 1939, quando fu sospeso perché «superato dal più ampio e più sostanziale contenuto dell'alleanza militare tripartita», come è detto in un appunto per il Ministro del 30 gennaio 1939.

Sotto la voce Germania c'erano tutti i momenti salienti del negoziato che doveva condurre al Patto d'Acciaio: il primo e unico colloquio che Mussolini e Hitler ebbero sull'argomento, la mattina del 4 maggio del 1938, a Palazzo Venezia, durante la visita di Hitler in Italia e i progetti di patto a due che in quell'occasione furono proposti dai tedeschi, quello per un «patto di assistenza militare, pubblico o segreto» e quello per un «patto di consultazione e assistenza politica», come esattamente annota Ciano nel suo diario (10), la proposta di un incontro tra i Ministri degli Esteri nel giugno-luglio 1938 per discutere e approfondire l'esame di tali progetti (i tedeschi propendevano per il primo, gli italiani per il secondo); il negoziato separato per la collaborazione militare che si iniziò il 29 settembre 1938 e si concluse con l'incontro di Innsbruck tra Keitel e Pariani il 17 aprile 1939 (e che fu, nel 1938, parallelo a quello condotto con i giapponesi per il settore navale), i verbali dei colloqui Ciano-Ribbentrop e Mussolini-Ribbentrop il 27 e 28 ottobre 1938 e l'appunto consegnato il 29 ottobre al ministro degli Esteri tedesco, nel quale Mussolini annotava le ragioni che consigliavano un rinvio della discussione del progetto di patto d'alleanza difensiva (simile a quello già presentato dai giapponesi) consegnatogli da Ribbentrop, ma indicava anche la possibilità, per il futuro, «di un'alleanza non difensiva ma offensiva»; le istruzioni del 24 novembre 1938 di Ciano ad Attolico di considerare sorpassate le osservazioni fatte a Ribbentrop in occasione del suo viaggio a Roma e di definire subito «il progetto di alleanza militare con la Germania» nel caso che l'incontro franco-inglese avesse prodotto un'alleanza; le due istruzioni di Mussolini del 29 marzo e del 4 maggio 1939 e la sua nota del 27 maggio da mostrarsi a Hitler; il verbale dell'incontro Ciano-Ribbentrop a Milano il 6-7 maggio 1939.

Nelle Varie, infine, erano classificati i seguenti documenti: il primo progetto d'alleanza difensiva includente anche il Giappone, presentato da Ribbentrop in occasione della conferenza di Monaco il 29 settembre 1938; il secondo progetto d'alleanza difensiva tripartita presentato dagli addetti militari giapponesi il 27 ottobre 1938, consistente in una versione lievemente riveduta del primo; il progetto di patto d'alleanza tripartita consegnato da Ribbentrop a Mussolini il 28 ottobre 1938; la corrispondenza, in gran parte telegrafica, sul negoziato a partire dalle lettera di Ciano a Ribbentrop del 2 gennaio 1939, e che si prolungava, oltre il 22 maggio, fino alla metà d'agosto, ossia fino a quando esistette l'ipotesi della stipulazione d'un patto d'alleanza a tre o dell'adezione del Giappone al Patto d'Acciaio. In questa corrispondenza erano anche inclusi: il progetto di patto d'alleanza difensiva trasmesso da Attolico a Ciano il 6 gennaio 1939, dopo l'adesione data dall'Italia alla proposta tedesca dell'ottobre precedente, progetto che presentava solo varianti minori rispetto al testo allora proposto; e il progetto consegnato a Ciano dall'ambasciatore giapponese Shiratori il 3 aprile 1939, contenente qualche ulteriore variante in senso riduttivo rispetto al testo dell'ottobre.

(10) Galeazzo Ciano, *Diario 1937-1938*, Bologna, Cappelli, 1948, 5 maggio 1938.

Questo è il panorama della documentazione che, riguardo al negoziato per il Patto d'Acciaio, era contenuta nell'Archivio segreto dell'Ufficio Coordinamento del Gabinetto. Un materiale copioso, significativo, in grandissima misura noto o utilizzato negli studi succitati, ma nel quale è tuttavia da segnalare una curiosa lacuna. Tra di esso manca infatti la documentazione relativa alla fase estrema della trattativa. In particolare: il progetto di patto d'alleanza a due preparato dai tedeschi, secondo le intese raggiunte tra Ciano e Ribbentrop nell'incontro di Milano, trasmesso a Roma da Attolico per telefono e per filo la sera del 12 maggio 1939 (T. 2475/311 R), i due telegrammi immediatamente successivi con cui Attolico comunicava le sue osservazioni (T. 2483/312 R e T. 2484/313 R), il telegramma, infine, da cui risultavano lievi modifiche circa il preambolo, trasmesso da Attolico nel pomeriggio del 13 maggio (T. 2495/316 R). Naturalmente questi telegrammi li abbiamo tutti, ma dalla copia che l'Ufficio Cifra conservava per riferimenti controlli numerici, non in quella circolata per la trattazione. È un particolare che stupisce, data la diligenza con cui i segretari custodivano e classificavano le carte importanti. E queste erano veramente importanti, dato che si trattava del documento definitivo da firmare.

Per completare il panorama archivistico delle carte relative al negoziato per il Patto d'Acciaio, credo sia utile indicare un ultimo elemento che esse forniscono: gli interventi personali di Mussolini, quali i suoi autografi e le sue annotazioni, tenendo presente che quasi tutte le altre carte sono siglate e sottolineate da lui.

Ebbene, Mussolini ha steso personalmente il verbale del colloquio con Hitler del 4 maggio 1938, come è detto nella citata rubrica. Ora il documento non c'è più perché è stato distrutto dall'umidità, ma il fatto che Mussolini abbia steso un verbale significa che il colloquio di Palazzo Venezia non fu solo protocollare, come quello avuto in precedenza al Quirinale, ma ebbe di certo un contenuto politico.

Ancora: sui progetti di accordo italo-tedesco presentati in *occasione del* viaggio di Hitler in Italia, dice la rubrica: «minuta tedesca (in francese) con aggiunte e modifiche del Duce», «minuta italiana con aggiunte del Duce». Il che vuol dire che i progetti furono vagliati e discussi e probabilmente anche di massima approvati da Mussolini, almeno quello del patto di assistenza e consultazione (e qui ricordo che tali progetti sono stati pubblicati da Watt e su di essi si può quindi lavorare per una loro precisa individuazione, come ha fatto il Toscano nell'ultima edizione del suo lavoro).

È autografo di Mussolini il testo della nota consegnata a Ribbentrop il 29 ottobre 1938 con la sua risposta scritta alla proposta di patto d'alleanza a tre comunicatagli da Ribbentrop il giorno prima, come esattamente riferisce Ciano nel suo diario (11). Ugualmente preciso è il riscontro che si ha nel diario del fatto che Mussolini rivide personalmente il preambolo del progetto di patto trasmesso a Roma da Attolico il 6 gennaio 1939, apportandovi delle modifiche marcate sul documento (12).

Infine sono autografe: le istruzioni per Ciano del 29 marzo 1939, che riavviavano il negoziato dopo la crisi cecoslovacca di metà marzo; le istruzioni del 4 maggio 1939 a Ciano, che partiva per Milano, intitolate da Mussolini: «Memorandum per von Ribbentrop»; la nota «da mostrarsi al Führer», da lui intitolata «Memoriale dopo l'alleanza Berlino-Roma», e datata 27 maggio 1939, nella copia dattiloscritta,

(11) Ivi, 29 ottobre 1938.
(12) Galeazzo Ciano, *Diario 1939-1940*, Milano, Rozzoli, 1946, 8 gennaio 1938.

e 30 maggio nella tradizione in tedesco; nota trasmessa, in Italia, secondo quanto segna lo stesso Mussolini, al Re, e a Badoglio, Pariani, Valle, Cavagnari e Starace, cioè alle sole autorità militari.

La lettura archivistica di queste carte non consente ovviamente di dedurre fondamentali novità nello studio del negoziato per la conclusione del Patto d'Acciaio, ma induce, a mio avviso, a vedere con maggiore chiarezza alcuni passaggi essenziali del negoziato stesso, che si possono così riassumere.

a) Mussolini aveva discusso con Hitler il problema di dare una formalizzazione all'Asse e s'era dimostrato favorevole a considerare una delle due proposte prospettate dai tedeschi (patto di assistenza militare o patto di consultazione e assistenza politica), durante la visita del Cancelliere tedesco in Italia nel maggio 1938: al più, quindi, un'alleanza militare *difensiva,* ma preferibilmente qualcosa di più edulcorato, mentre i tedeschi, come sappiamo da Watt, avevano evitato di presentare formule più impegnative e vincolanti che pure figurano nel loro dossier. E allorchè nel giugno Ribbentrop cercò di stringere sul patto d'alleanza proponendo un suo viaggio in Italia. Mussolini, nel dare il suo assenso, disse: «*Bisognerà spiegare ai tedeschi che io farò l'alleanza quando sarà popolare*» (13).
Il viaggio di Ribbentrop venne rimandato per ragioni estranee all'Italia. Ma quando poi si realizzò, nell'ottobre, non produsse risultati. Ribbentrop questa volta proponeva, d'accordo con i giapponesi, un patto a tre di assistenza militare, nuova versione del progetto, rimasto senza alcun seguito, già presentato il 29 settembre 1938 a Monaco, e Mussolini ne rinviò la discussione con l'argomento che era per il momento inutile, visto che nessuno era in grado di attaccare gli Stati totalitari, già peraltro legati fra loro dal Patto antikomintern. Ma nello stesso tempo avanzò l'ipotesi di un'alleanza militare offensiva, per la quale tuttavia — egli scrisse — occorreva che fossero definiti gli scopi e che fosse il risultato di «un'amicizia radicata e profonda tra i popoli», come nel giugno precedente aveva detto per il patto militare difensivo.
È anche da rilevare che la novità del patto a tre con il Giappone, sulla quale lo intrattenne Ribbentrop, non sembra mutare il quadro, costituito dai rapporti dell'Italia con la Gran Bretagna e la Francia, nel quale Mussolini era giunto all'idea di un accordo scritto con la Germania, nel senso che la presenza del Giappone non pare assumere una rilevanza specifica. Dalle risposte date a Ribbentrop si ha netta l'impressione che Mussolini avesse sempre in mente un patto a due da definirsi in futuro, secondo le esigenze italiane. E infatti, nelle istruzioni ad Attolico del 24 novembre 1938 si parlava di «alleanza militare *con la Germania*» da stipularsi subito se fosse risultato che i franco-inglesi, nel loro incontro di Parigi di quel giorno, avessero trasformato la loro intesa in una vera e propria alleanza.

b) L'accoglimento della proposta tedesca per un patto a tre di assistenza militare, che Mussolini fece solennemente annunziare da Ciano a Ribbentrop con la lettera del 2 gennaio 1939, era il frutto di una decisione presa già prima (almeno dal 23 dicembre 1938, come testimonia Ciano) (14) in conseguenza dei due discorsi

(13) Ciano, *Diario 1937-1938,* cit., 27 giugno 1938.
(14) Ivi, 23 dicembre 1938.

del presidente del Consiglio francese Daladier alla Camera e al Senato del 13 e 19 dicembre, nei quali questi aveva affermato: «*La Francia non cederà nemmeno un pollice dei suoi territori all'Italia, dovesse anche derivarne un conflitto armato*» (15). Come già il 24 novembre 1938 anche ora è l'atteggiamento francese a determinare il superamento della posizione d'attesa assunta fin dal giugno 1938. Quindi, consenso al patto militare difensivo, o, per essere più esatti, ad un patto di consultazione e di assistenza politica e militare, il cui testo, rielaborazione di quello presentato il 27 e 28 ottobre 1938, inviato da Attolico il 6 gennaio 1939, fu da Mussolini letto, corretto nel preambolo e approvato.
Conviene ricordarlo nei suoi articoli fondamentali: «Articolo 1. Nel caso che una delle Potenze contraenti dovesse trovarsi in *difficoltà* a causa dell'atteggiamento di una o più Potenze non partecipanti a questo Patto, le Potenze contraenti inizieranno subito una *consultazione* circa le misure da prendersi in comune». «Articolo 2. Nel caso che una delle Potenze contraenti venisse *minacciata* da una o più Potenze non partecipanti a questo Patto, le altre Potenze contraenti si impegnano a fornire alla Potenza minacciata il loro *sostegno politico ed economico* per eliminare questa minaccia». «Articolo 3. Nel caso che una delle Potenze contraenti dovesse divenire *oggetto di una aggressione non provocata* da parte di una o più Potenze non partecipanti a questo Patto, le altre Potenze contraenti si impegnano ad accordare ad essa *aiuto e assistenza con tutti i mezzi a loro disposizione.* Le tre Potenze contraenti in tale caso stabiliranno subito le comuni misure necessarie per l'adempimento di tale impegno».

c) Il negoziato, stagnante per le lentezze giapponesi e la crisi di fiducia determinata dagli eventi di Praga di metà marzo, venne da Mussolini riavviato il 29 marzo 1939. L'obiettivo era «l'alleanza militare dei Paesi del Triangolo», o più esattamente il progetto di patto a tre di consultazione e di assistenza politica e militare su citato. A causa dell'atteggiamento giapponese la Germania propose, però, il 24 aprile, di «cominciare a mettersi d'accordo intanto mediante un patto bilaterale» e Ribbentrop annunziò ad Attolico che si riservava di portare con sè, per il già concordato incontro con Ciano destinato a discutere della situazione politica generale e dell'alleanza, «uno schema di patto tra Germania e Italia» e invitava Ciano a fare altrettanto. (Questa frase del telegramma di Attolico è segnata da Mussolini). Ma da parte italiana non venne predisposto alcun progetto. Nelle istruzioni di Mussolini del 4 maggio 1939 si diceva soltanto: «*L'Italia è favorevole ad un'alleanza a due o a tre, secondo le decisioni di Tokio. Gli accordi militari devono essere attentamente preparati, in modo che — specificate le circostanze — divengano quasi automaticamente operativi*». Si poteva in sostanza sottoscrivere a tre o a due il testo del 6 gennaio, alla condizione che il protocollo destinato a dare applicazione all'ultima frase del su citato articolo — gli accordi militari appunto — fosse congegnato in modo da risultare effettivamente operativo nel caso che si fosse dovuta fornire assistenza militare alla parte contraente oggetto di aggressione non provocata. È opportuno inoltre sottolineare che proprio in riferimento all'ipotesi «assistenza militare» del *casus foederis* Mussolini aveva assai enfatizzato nelle sue istruzioni la condizione politica generale del «periodo di pace non inferiore a tre anni». In sostanza, affinché potesse divenire applicabile l'articolo 3 del progetto in discussione, occorrevano almeno tre anni di preparazione.

(15) Jean Baptiste Duroselle, *La décadence 1932-1939*, Paris, Imprimerie Nationale, 1979, p. 391.

Ottenuto a Milano il consenso tedesco su questo punto, Mussolini, come ci dice Ciano nel suo diario (16), autorizzò telefonicamente il Ministro degli Esteri a stringere subito. Leggendo poi la relazione che questi gli presentò al suo ritorno, segnò la parte *«periodo di pace»*, che diceva: *«Anche la Germania è convinta della necessità di un periodo di pace che dovrebbe essere non inferiore ai quattro o cinque anni»*. Nulla invece annotò sulla parte *«alleanza militare»* che diceva: *«Ribbentrop si riserva di mandarci al più presto uno schema di trattato di alleanza che dovrebbe venire da noi esaminato e discusso»*. E vale qui la pena notare che in questo modo i tedeschi indicavano quanto meno l'intenzione di rivedere il progetto del 6 gennaio.

d) Il testo del nuovo progetto giunse a Roma nelle prime ore del 13 maggio 1939 e Ciano dice nel suo diario che gli fu consegnato mentre era in treno per recarsi a Firenze. *«In massima va bene»*, osserva, e commenta: *«Non ho mai letto un patto simile: è vera e propria dinamite»* (17). Tale in effetti era, giacché i tre citati articoli erano così trasformati: l'uno e il due erano accorpati insieme senza però presentare varianti di sostanza; ne avevano solo di forma. Restava quindi la *consultazione* per il caso di *difficoltà* o *pericolo*, e il *sostegno politico e diplomatico* per il caso di *minaccia*. L'articolo 3 invece diceva: «Se malgrado i desiderata e le speranze delle Parti contraenti dovesse accadere che una delle Parti *entrasse in complicazioni belliche* con un'altra o con altre Potenze, l'altra Parte contraente si *porrà immediatamente come alleata al suo fianco* e la sosterrà con ogni sua forza militare per terra, per mare e per aria». Nel commento, che telegrafava contemporaneamente al progetto, Attolico scriveva: *«Come si vede dalla lettura del progetto, i termini del trattato escono nettamente dall'ordinario e stabiliscono un tipo di patto per così dire totalitario, ...Così, ad esempio, vengono abbandonate tutte le forumle consuete di «aggressione non provocata» per arrivare ad una solidarietà talmente integrale da fare — ed a giusto titolo — ritenere che essa sia sono solo difensiva ma anche offensiva»*. Osservato che una tale impostazione «potrebbe sotto certi riguardi convenire», Attolico suggeriva che essa «trovasse un correttivo almeno nel titolo del trattato che potrebbe forse essere chiamato «patto di difesa politico-militare italo-tedesco». Attolico, quindi, rivelava la profonda trasformazione subita dall'articolo 3, ossia dalla terza ipotesi del *casus foederis*, anche se il correttivo da lui suggerito può considerarsi assai tenue ed anzi irrilevante nella sostanza.
Ma il problema che qui si pone non è il comportamento di Attolico — non brillante in verità in questa occasione — quanto piuttosto quello di Ciano e di Mussolini. Lesse il primo attentamente il testo del nuovo progetto e i commenti di Attolico? Il testo certamente si, come è detto nel diario. Ne colse a pieno la novità? Il suo commento che il patto era «vera e propria dinamite» dimostra poco. Alle iperboli erano portati sia lui che Ribbentrop, come lo stesso diario testimonia. E se si rese conto che il vecchio progetto su cui si era discusso era divenuto qualcosa di molto diverso, un patto totalitario, lo comunicò a Mussolini? Nemmeno questo si può affermare perché, come si è visto, questa parte del negoziato non ha più traccia scritta. L'unica cosa certa è che tutto avvenne per telefono,

(16) Ciano, *Diario 1939-1940*, cit., 6-7 maggio 1939.
(17) Ivi, 13 maggio 1939.

perché Mussolini partì da Roma nel tardo pomeriggio del 13 maggio per compiere una visita ufficiale in Piemonte e vi rientrò alle 14,50 del 21 maggio. Ebbe il testo del progetto prima di partire? Non si può né affermare né negare. Dal diario di Ciano risultano solo due telefonate sull'argomento: la prima, del 14 maggio, che ha soprattutto per oggetto la determinazione del giorno della firma; e la seconda, del 17 maggio, della quale Ciano scrive: «*Mussolini approva il testo definitivo del patto di alleanza*» (18), senza specificare però che si trattava di una conversazione telefonica, visto che Mussolini, partito da Torino, aveva trascorso l'intera giornata del 17 tra Alessandria e Vercelli.
Nella ricognizione archivistica, sulla quale ho riferito, non vi sono elementi che suffraghino l'ipotesi di una cosciente accettazione della trasformazione del Patto effettuata dai tedeschi all'ultimo momento, che, come ha già osservato Watt (19), altro non era che la riproposizione di uno dei progetti portato dai tedeschi a Roma nel maggio 1938 e non presentato in quell'occasione. Ma, ovviamente, nulla esclude che ciò si sia verificato. Personalmente propendo per la prima ipotesi perché ciò spiegherebbe assai bene il motivo per cui, il 27 maggio, a testo ormai sicuramente conosciuto, Mussolini si mise a scrivere il «Memoriale dopo l'alleanza Berlino-Roma», da mostrarsi ad Hitler, nel quale prendeva a considerare l'ipotesi della guerra contro le Democrazie (aspetto offensivo del *casus foederis*) per sottolineare le difficoltà che comporterebbe e ribadire quindi la necessità del «periodo di pace». E, rileggendo il testo, vi inserì l'intero brano che aveva scritto in proposito nel memorandum per Ribbentrop del 4 maggio. È azzardato affermare che tutta la puntualizzazione che Mussolini fa in questo documento a proposito della guerra contro le Democrazie altro non è che il tentativo di riportare il nuovo e totalitario impegno preso con il Patto d'Acciaio entro i limiti del *casus foederis* considerato in tutti i progetti discussi durante il negoziato? Molto melanconicamente all'inizio del documento egli scrive: «*Ora che l' Alleanza fra Italia e Germania è firmata e troverà in ogni momento, secondo la lettera e lo spirito del trattato, la più piena applicazione, ritengo opportuno esporre quanto io penso sulla situazione attuale e sui suoi probabili sviluppi futuri*».

Insomma, l'impegno è preso e non può essere ritirato, ma...

* * *

Come avevo detto all'inizio, non mi proponevo di avanzare nuove interpretazioni, ma solo di offrire alcuni elementi — ma se ne potrebbero indicare molti altri — tratti dalla lettura archivistica del materiale esistente nell'Archivio Storico del Ministero degli Esteri. Il quale in generale convalida le maggiori interpretazioni esistenti circa il Patto d'Acciaio. Ha perfettamente ragione Mario Toscano quando afferma che il Patto nasce in funzione dei rapporti con la Francia ed anzi i singoli aspetti del *casus foederis* dei progetti discussi sembrano calzare a perfezione ai disegni mussoliniani di pressione sulla Francia. Un po' meno ovviamente calza la formulazione finale del patto, che rende l'Italia strumento della Germania e non vicever-

(18) Ivi, 14 e 17 maggio 1939.
(19) Watt, art. cit., p. 197.

sa. Ma ha ragione anche Renzo De Felice quando sottolinea l'importanza della politica *oceanica* dell'Italia, tracciata nella riunione del Gran Consiglio del 3 febbraio 1939, anche se come programma proiettato nel futuro, perché il patto, sempre nella sua prima versione, appariva destinato a riaprire, anche con la Gran Bretagna, la questione del Mediterraneo, almeno nel senso di dare maggior forza all'Italia nei suoi confronti. Meno convincente mi pare invece quanto scrive Grandi (20), per giustificare *tout court* il patto totalizzante, che esso aveva lo scopo di condizionare Hitler, di costringerlo alla consultazione, perché è difficile trovare elementi che suffraghino questa ipotesi. E, infine, ha ragione Mario Luciolli, che conosceva il processo decisionale all'interno, quando parla di leggerezza nella condotta degli affari di Stato. L'ultima fase del negoziato, comunque si sia svolta la vicenda relativa al testo del patto proposto per la firma, è testimonianza lampante di tale leggerezza, termine che sarebbe poi del tutto inadeguato nell'ipotesi che si sia autorizzata la firma di qualcosa che nella sostanza era diverso da quel che si pensava di accettare.

In sostanza, tutti i contributi storiografici esistenti risultano validi e utili ma quanto ho esposto induce a dire che su di essi si può costruire ancora qualcosa con le carte conservate nell'Archivio Storico del Ministero degli Esteri.

(20) Dino Grandi, *Il mio Paese: ricordi autobiografici*, Bologna. Il Mulino, 1985, pp. 466-467.

LA NON BELLIGERANZA E L'INTERVENTO DELL'ITALIA

GIANLUCA ANDRÉ

La mia esposizione non intende tracciare un quadro organico degli avvenimenti che si svolsero durante la non belligeranza dell'Italia, avvenimenti che sono largamente noti. Mi limiterò ad esaminare alcuni momenti che si possono considerare cruciali per soffermarmi poi su quegli aspetti sui quali esistono degli interrogativi che ancora oggi non sembra abbiano ricevuto una risposta convincente o che hanno dato luogo da parte della storiografia a interpretazioni diverse se non addirittura contrastanti.

E il primo interrogativo dinanzi al quale ci troviamo, interrogativo di fondo perché condiziona tutta l'impostazione di un'indagine, concerne gli elementi che determinarono allora la politica estera italiana nella sua fase decisionale.

Scrivendo parecchi anni or sono sull'argomento, davo a questo interrogativo una risposta molto netta: durante la non belligeranza, fu Mussolini a dettare gli orientamenti della politica estera e a prendere le decisioni, anche le più cariche di conseguenze. L'unica volontà che contava era la sua, gli altri ebbero un ruolo marginale o meramente episodico.

Molto tempo è passato da quando facevo questa affermazione così perentoria e da allora tante cose sono accadute. Sono stati aperti gli archivi di quasi tutte le maggiori Potenze (e non soltanto quelli dei Ministeri degli Esteri), sono divenute disponibili le carte di molti protagonisti dell'epoca e questo nuovo materiale è stato esaminato criticamente e utilizzato da una storiografia spesso di notevole livello. Logico, quindi, che certi giudizi debbano essere rivisti. Ma il giudizio di allora su questo punto specifico mi sembra restare valido nella sostanza: anche riconsiderando le cose alla luce dei nuovi elementi di cui ora disponiamo, la volontà di Mussolini continua ad apparire come il fattore determinante ed è all'atteggiamento di Mussolini che è necessario fare costante riferimento per spiegare il corso degli avvenimenti.

Beninteso, il Regime fascista non era una dittatura, era un regime autoritario e quindi accanto alla struttura dominante esistevano altri centri di potere in grado, potenzialmente, di esercitare un'influenza sugli avvenimenti: la Corona, le Forze Armate (i cui legami con la Corona erano tali da farle spesso considerare come un tutt'unico con essa), il Vaticano e la Chiesa cattolica, gli ambienti economici e finanziari. E vi era anche un'opinione pubblica che naturalmente non poteva far sen-

tire la sua voce come in un Paese democratico, ma i cui atteggiamenti avevano peso ed erano seguiti con grande attenzione da Mussolini attraverso i rapporti della Polizia e del Partito. Quest'ultimo, poi, aveva come è noto un carattere tutt'altro che monolitico e al suo interno le divergenze si erano accresciute di molto proprio per il contrasto delle opinioni circa l'atteggiamento da tenere di fronte al conflitto.

Queste forze, però, non erano in grado di influire direttamente sulla condotta della politica estera. E di ciò erano tanto consapevoli che si astennero dal prendere iniziative autonome di reale portata e tutte, per raggiungere i loro obiettivi, agirono in modo indiretto; cercarono cioè di influire su Mussolini per indurlo a prendere delle decisioni nel senso desiderato.

Del resto, l'assoluta preminenza di Mussolini nella condotta della politica estera non era davvero un fatto nuovo. Senza riandare molto indietro, basti qui ricordare che la decisione di concludere l'alleanza con la Germania nel maggio 1939 fu presa da Mussolini senza consultare nessuno.

Il ruolo di Mussolini resta dunque, a mio parere, non solo preminente ma decisivo.

Questa interpretazione «personalistica» ha dato luogo a delle perplessità. È stato notato, innanzitutto, che essa può far perdere di vista i motivi di fondo di una politica estera. Osservazione ineccepibile sotto il profilo metodologico che va tenuta nel debito conto, affiancandola, però, alla necessità di vedere quei motivi di fondo filtrati attraverso la mentalità di chi prende le decisioni, perché altrimenti si corre un altro rischio, quello di perdere il contatto con la realtà. E sotto questo profilo pochi casi appaiono tanto indicativi quanto quello che stiamo esaminando, visto che a determinare l'intervento dell'Italia nel giugno 1940 contribuì — e in modo decisivo — un errore umano: la convinzione che la guerra fosse sul punto di terminare con la vittoria della Germania.

Una seconda osservazione critica nasce dalla preoccupazione che, attribuendo a Mussolini la responsabilità di tutte le maggiori decisioni vengano meno le responsabilità degli altri protagonisti, della Corona, innanzitutto, dei militari e di quei dirigenti fascisti che allora si schierarono in modo più o meno aperto in favore della neutralità. È una preoccupazione influenzata da considerazioni di ordine politico che non possono trovare posto in sede di ricostruzione storica ed è, per di più, una preoccupazione che ritengo non abbia motivo d'essere. Perché le responsabilità restano chiare a carico di tutti coloro che in precedenza avevano contribuito a creare, all'interno del Paese e sul piano internazionale, una situazione destinata a condizionare in modo pesantissimo la posizione dell'Italia di fronte al conflitto.

Proprio su quest'ultimo punto — cioè a proposito del condizionamento che la politica estera seguìta in precedenza esercitò sul governo fascista durante la non belligeranza —vi è stata tra gli storici una notevole differenza di giudizi.

È stato sostenuto che, nel momento in cui scoppiava la seconda guerra mondiale, la divisione dell'Europa su base ideologica era ormai tanto profonda e i legami tra le Potenze dell'Asse così stretti da aver tolto qualsiasi libertà di scelta a Mussolini, il quale ormai aveva dinanzi a sé una sola strada, quella dell'intervento a fianco della Germania.

Ora, non c'è dubbio che sulla posizione dell'Italia gravassero le conseguenze della politica estera seguìta negli ultimi tempi e culminata con la conclusione del Patto d'Acciaio. E su di essa, si può aggiungere, pesavano anche i riflessi di certi orientamenti del Regime in politica interna con l'acuirsi dell'integralismo fascista

e l'emanazione delle leggi razziali. L' ambizioso disegno di assicurare all'Italia un ruolo di primo piano, addirittura determinante nella politica europea, aveva ceduto il posto ad una realtà ben diversa, quella di una crescente subordinazione alla Germania nazista. La libertà di manovra di cui Mussolini disponeva si era, così, grandemente ridotta. Ma sembra azzardato affermare che si fosse esaurita del tutto e che le esitazioni di Mussolini di fronte al conflitto, così evidenti soprattutto nella prima fase della non belligeranza, fossero prive di contenuto effettivo.

* * *

Se si considera la figura di Mussolini come di importanza determinante, quali erano allora i suoi orientamenti nel momento in cui, scoppiato il conflitto, l'Italia dichiarava la sua non belligeranza?

In teoria, Mussolini aveva dinanzi a sé le tre ipotesi possibili: scendere in guerra a fianco delle Democrazie occidentali, restare nella neutralità, intervenire dalla parte della Germania.

La prima ipotesi non fu mai presa in considerazione. Se ne trova traccia nel diario di Ciano come reazione di Mussolini alle agitazioni in Alto Adige sul finire del 1939 ma si trattò di scatti emotivi senza alcun seguito e quindi storicamente non rilevanti.

Un più lungo discorso richiede la seconda ipotesi, quella della trasformazione della non belligeranza in neutralità. Dal punto di vista giuridico la differenza non era definita ma sul piano politico la non belligeranza si differenziava almeno sotto due aspetti: perché esprimeva il rifiuto ad accettare una posizione di equidistanza tra le due parti in lotta e per il suo carattere implicito di provvisorietà.

Ora, non c'è dubbio che Mussolini intendesse mantenere il più a lungo possibile l'Italia nella non belligeranza. Innanzitutto per migliorare la preparazione militare — le cui deficienze gli erano ben note — e poi perché era consapevole che l'Italia non era in grado di affrontare un conflitto di lunga durata: lo sforzo di guerra italiano, per sua stessa ammissione, non poteva andare più in là di sei mesi a causa soprattutto della scarsità di scorte e di mezzi finanziari.

Ma se Mussolini accettava la non belligeranza come una necessità, respingeva invece l'ipotesi che l'Italia potesse restare in disparte fino al termine del conflitto. Lasciare che altri decidessero sui campi di battaglia i destini dell'Europa sarebbe stato — era sua convinzione — non solo politicamente inaccettabile ma addirittura disonorevole, la rinuncia dell'Italia al suo ruolo di grande Potenza, per non parlare poi del pericolo — che era quasi certezza — di restare esposti alle ritorsioni del vincitore, chiunque esso fosse.

Vi era, però, un caso in cui l'astensione dal conflitto, anche se prolungata fino alla fine delle ostilità, presentava agli occhi di Mussolini un reale interesse: se, cioè, fosse stata la premessa per svolgere un'opera di mediazione che ponesse termine alla guerra con una pace di compromesso. Si trattava, in sostanza, di ripetere, in forma più clamorosa, il ruolo giuocato un anno prima a Monaco, un ruolo che aveva dato all'Italia grande prestigio e al duce un momento di eccezionale popolarità.

Questa ipotesi non solo avrebbe reinserito l'Italia in primo piano sulla scena internazionale nonostante la sua intrinseca debolezza ma — cosa altrettanto importante agli occhi di Mussolini — avrebbe consentito di presentare la sua politica in

una luce favorevole di fronte al popolo tedesco, nel quale andavano crescendo i segni del malcontento per il mancato intervento dell'alleato.

L'Italia — si sarebbe potuto affermare — era rimasta in disparte non perché «tradiva» l'alleato ma per poter svolgere un'azione che sarebbe andata a vantaggio del popolo tedesco, al quale sarebbe stata risparmiata una guerra lunga e di esito incerto, mentre la Germania avrebbe visto riconosciuti in sede di negoziato i frutti della sua vittoria sulla Polonia con il recupero di Danzica e degli altri territori abitati da popolazione tedesca.

In effetti, una pace di compromesso poteva apparire tutt'altro che impossibile nella fase iniziale del conflitto, quando era ancora in atto la cosiddetta «guerra non combattuta» che vedeva una stasi totale delle operazioni sul fronte franco-tedesco, un'attività aerea che si esauriva nel lancio di manifestini in territorio nemico e, sul mare, degli scontri che, se si eccettua l'affondamento della *Graf von Spee* nel dicembre, restavano di limitata entità. Insomma, tra Germania e Potenze occidentali non era stato versato del sangue che impedisse una riconciliazione. E a questo fatto — di importanza fondamentale — si aggiungeva la constatazione che a Parigi e a Londra erano al governo gli stessi uomini che un anno prima, a Monaco, avevano preferito cedere piuttosto che combattere e che in Francia l'opinione pubblica era divisa e si mostrava più desiderosa di trovare una soluzione pacifica che di continuare una lotta la cui fine appariva lontanissima.

In queste condizioni, era logico che Mussolini considerasse attuabile una mediazione e che ad essa guardasse come ad una soluzione vantaggiosa che avrebbe consentito all'Italia di uscire da una situazione estremamente difficile e avrebbe dato a lui un successo politico di prestigio, utile anche sul piano interno.

È perciò di grande interesse accertare il momento in cui Mussolini cessò di considerare possibile una pace negoziata perché quello fu anche il momento in cui venne meno l'unica alternativa all'intervento da lui considerata veramente valida.

Su questo punto, però, le opinioni degli storici sono molto diverse. Per alcuni, Mussolini considerò impossibile una mediazione già a partire dall'ottobre 1939, dopo il fallimento della cosidetta offensiva di pace tedesca. Per altri, egli continuò a sperare in una pace di compromesso fin quasi alla vigilia dell'attacco tedesco sul fronte occidentale. A mio parere, le sue speranze andarono declinando lentamente e si spensero del tutto nel marzo 1940, dopo i colloqui con von Ribbentrop e con Hitler che cancellarono ogni dubbio circa la decisione dei tedeschi di risolvere il conflitto con la forza delle armi.

Parallelamente, l'intervento in guerra a fianco della Germania diventava per Mussolini la soluzione più desiderabile alla quale veniva spinto da tutta una serie di motivi.

Innanzitutto, perché la guerra in atto rappresentava l'occasione irripetibile per realizzare gli obiettivi storici che il fascismo aveva posto al Paese e sui quali si era tornati di recente con maggiore insistenza: la supremazia nel Mediterraneo ed il controllo dei suoi sbocchi, premesse necessarie perché l'Italia potesse consolidare la sua posizione di grande Potenza, mettendosi anche in grado di meglio resistere alla supremazia continentale della Germania. E — cosa considerata non meno importante — quegli obiettivi il popolo italiano doveva conquistarli con il proprio sangue perché solo attraverso il sacrificio si sarebbe forgiato l'italiano nuovo voluto del fascismo.

In secondo luogo, perché l'onore dell'Italia fascista imponeva di tenere fede agli impegni presi verso l'alleato. A differenza di gran parte dei suoi più stretti collaboratori — Ciano in testa — Mussolini sembrava assegnare scarsa importanza alle violazioni dell'alleanza effettuate dal Governo di Berlino che, senza previa consultazione, aveva deciso l'attacco alla Polonia e concluso il patto di non aggressione con l'Unione Sovietica. Pesava invece, e terribilmente, su di lui il precedente del 1915, quando l'Italia aveva finito con lo schierarsi contro i suoi alleati della Triplice. Era come un incubo. Bastava che da qualche parte, anche la meno qualificata, si accennasse alla possibilità che l'Italia ripetesse quel voltafaccia perché Mussolini, come reazione, arrivasse persino a considerare un intervento immediato a fianco della Germania pur di spazzar via qualunque sospetto del genere.

In terzo luogo, perché, se la Germania avesse vinto da sola la guerra contro le Democrazie, l'Italia avrebbe pagato duramente la sua neutralità. Questo aspetto va forse considerato il più rilevante fra tutti quelli che spingevano Mussolini all'intervento. La paura della Germania non era un fatto recente. Senza risalire più indietro nel tempo, si era manifestato in Mussolini fin dal momento in cui Hitler era arrivato al potere, quando molti — o quasi tutti — pensavano ancora che la crescita del nazionalsocialismo fosse un fenomeno passeggero legato ai contraccolpi della grande crisi economica e che comunque Hitler non avesse né la forza né la seria intenzione di realizzare il programma che aveva enunciato. Le successive manifestazioni della potenza tedesca avevano accresciuto di molto i timori iniziali ed ora non sembrava esserci alternativa ad una linea di piena solidarietà con un alleato che, una volta vincitore, avrebbe dominato l'Europa e imposto a tutti una ferrea collaborazione.

Infine, era inevitabile che nel prendere le sue decisioni Mussolini tenesse anche conto delle conseguenze che una sconfitta della Germania avrebbe avuto sulle sorti del Regime fascista. C'era infatti da dubitare che in quell'ipotesi, il Regime potesse sopravvivere ma, se anche fosse riuscito a superare la prova, era praticamente certo che Mussolini sarebbe stato obbligato a lasciare il potere. È questo, a mio parere, un punto di grande importanza: a determinare una decisione non era soltanto l'ottica fascista, ma anche gli interessi del Regime e quelli personali del Duce.

Naturalmente tutto ciò pressupponeva la convinzione che la Germania sarebbe uscita vincitrice dal conflitto, una convinzione che peraltro si era radicata da tempo in Mussolini, specie dopo il suo viaggio in Germania del settembre 1937. Quel viaggio aveva lasciato in lui un'impressione incancellabile. Lo spettacolo di forza che gli aveva dato la Germania nazista lo aveva colpito tanto più in quanto, non avendo l'abitudine di viaggiare all'estero, gli mancava il confronto con altri Paesi e con il mondo anglosassone in primo luogo. A ciò faceva riscontro la convinzione che le Democrazie fossero in preda ad una decadenza inarrestabile, inferiori militarmente ma soprattutto deboli sul piano morale. Se nella prima guerra mondiale era stato il fronte interno tedesco a cedere, coinvolgendo nella sconfitta un esercito non ancora vinto sui campi di battaglia, ora — Mussolini ne era convinto — il popolo tedesco avrebbe combattuto fino in fondo e a crollare sarebbero state le corrotte democrazie. Da ciò, anche l'elementare considerazione, rozza quanto si vuole ma persuasiva, che, nonostante i pericoli derivanti da una vittoria tedesca, meritava pur sempre stare al tavolo della pace dalla parte del vincitore.

Considerati dal punto di vista di Mussolini, i motivi che spingevano verso l'intervento al fianco dell'alleato tedesco erano dunque di tutto rilievo. Eppure non

sembra proprio si possa sostenere — come è stato sostenuto — che fin dall'inizio Mussolini si sia orientato decisamente verso l'intervento dalla parte della Germania, trattenuto soltanto dall'impreparazione in cui si trovava il Paese o — come altri affermano — dall'azione del cosidetto «partito antitedesco», cioè da quello schieramento composito che vedeva uniti i fautori della neutralità: la Corona, il Vaticano, molti esponenti del mondo economico e la maggior parte delle alte sfere del partito con Ciano alla testa.

In realtà, le esitazioni così evidenti nell'atteggiamento di Mussolini nascevano non dalla difficoltà di realizzare una decisione già cristallizzata ma da un'effettiva incertezza circa la decisione di fondo che a quel momento non era stata ancora presa e che era drammaticamente difficile prendere per i rischi e le incognite insite nella situazione entro la quale si doveva operare.

In primo luogo, perché a Roma ci si era trovati di fronte ad un conflitto inatteso: nel 1939, nessuno era stato tanto sicuro di avere dinanzi a sé alcuni *anni di pace* quanto i dirigenti italiani ai quali, durante le trattative per il Patto d'Acciaio, era stato più volte assicurato da Berlino che una guerra con le Democrazie non sarebbe scoppiata prima di quattro anni.

Mussolini si era dunque visto obbligato a improvvisare una politica per una situazione non prevista. E per di più in un quadro internazionale profondamente alterato nei suoi equilibri dall'accordo tedesco-sovietico del 23 agosto 1939 che, se incideva sul piano generale europeo, costituiva per l'Italia — lo vedremo meglio in seguito — una minaccia diretta ai suoi interessi e a tutta la sua posizione internazionale.

Restava poi l'incognita di fondo, quella circa l'esito del conflitto.

Mussolini, lo abbiamo già detto, era convinto che la Germania fosse più forte dei suoi avversari, tuttavia era logico che, nonostante questa sua convinzione ed i molti motivi che lo spingevano al fianco dell'alleato, egli, prima di inserirsi nel conflitto, volesse attendere che le sorti della guerra assumessero una fisionomia più definita.

Mi sono soffermato su questi aspetti anche perché, come accennavo prima, è stato sostenuto che le incertezze riscontrabili nell'atteggiamento di Mussolini furono dovute a condizionamenti interni e cioè all'azione dei fautori della neutralità, il «partito antitedesco». Mi sembra invece che i rischi e le incognite presenti nel quadro internazionale fossero tali da spiegare da soli le incertezze di Mussolini e che i condizionamenti interni, pur non essendo certo un elemento trascurabile, abbiano giuocato in quelle circostanze un ruolo secondario.

* * *

Passando a considerare alcuni momenti della politica italiana durante la non belligeranza, che appaiono particolarmente significativi, è facile identificare sul filo degli avvenimenti una prima fase che, partendo dall'inizio del conflitto, si prolunga, grosso modo, fino alla seconda metà del febbraio 1940, contrassegnata da una crisi acuta dei rapporti tra Roma e Berlino.

Senza entrare in troppi particolari, mi limito qui ad indicare gli aspetti più rilevanti di tale crisi.

A darle corpo contribuì innanzitutto la reazione dei tedeschi per il mancato intervento dell'Italia. Se, al vertice, Hitler conservava intatta la sua fiducia in Mus-

solini (ce lo conferma la documentazione tedesca), le cose cambiavano di molto mano a mano che dal gruppo ristretto dei collaboratori più vicini del Führer, i soli a sapere come erano andate realmente le cose, si scendeva la scala della gerarchia fino al livello di opinione pubblica. Qui il risentimento verso l'alleato era forte e la parola tradimento affiorava con frequenza determinando uno stato d'animo che sembrava aver cancellato di colpo il lavoro effettuato dai due regimi per avvicinare i popoli dell'Asse.

A ciò faceva riscontro, da parte italiana, il risentimento delle alte sfere dirigenti, più largamente informate di quelle tedesche circa il modo in cui si erano svolti gli avvenimenti e quindi fortemente critiche nei confronti dell'alleato, al punto da auspicare che fosse assunta una posizione chiaramente diversificata da quella della Germania in modo da recuperare una larga autonomia di decisioni. Quanto all'opinione pubblica, era evidente la sua ostilità verso la Germania, un'ostilità dettata dal timore di essere trascinati in una guerra nata da questioni completamente estranee agli interessi del popolo italiano.

In questo quadro si inserivano alcuni motivi concreti di attrito che accrescevano, e di parecchio, la gravità della crisi.

In primo luogo, tornò alla ribalta la questione dell'Alto Adige, dove l'elemento tedesco cominciò ad agitarsi pericolosamente, mentre in loco circolava la voce che fosse imminente una revisione del confine al Brennero «come risarcimento» per il mancato intervento dell'Italia.

La questione sembrò risolta con l'accordo del 21 ottobre 1939 che prevedeva il rimpatrio entro tre mesi dei cittadini tedeschi abitanti in Alto Adige e il diritto degli altoatesini di scegliere entro il 31 dicembre successivo tra la cittadinanza italiana e quella germanica. In realtà, l'accordo risolse ben poco. Il Governo di Berlino esercitò fortissime pressioni sugli altoatesini perché optassero per la Germania in modo da dare all'opzione il significato di un plebiscito che confermasse il carattere tedesco dell'Alto Adige. D'altra parte, secondo quanto stabilito nell'accordo, coloro che avevano optato per la Germania avevano il diritto di restare ancora per tre anni in Alto Adige con il risultato di costituire una massa tanto più pericolosa in quanto consapevole di essere ormai sottratta di fatto all'autorità dello Stato italiano.

Tutto ciò diede luogo negli ultimi mesi del 1939 a momenti di vera tensione tra Roma e Berlino — lo stesso Mussolini ebbe dei fortissimi sfoghi antitedeschi — e lasciò fra i dirigenti italiani uno strascico di risentimenti e di sospetti.

Riflessi di portata anche maggiore ebbe sui rapporti italo-tedeschi il patto di non aggressione concluso il 23 agosto 1939 tra Germania e Unione Sovietica.

L'Italia era stata tenuta praticamente all'oscuro dei negoziati che avevano portato a tale accordo, così come non venne informata dell'esistenza del protocollo segreto con cui Mosca e Berlino avevano delimitato le rispettive sfere d'influenza nell'Europa orientale. Era apparso, però, subito probabile che qualche intesa del genere fosse stata conclusa e ciò alimentava le più vive preoccupazioni a Roma, dove ci si domandava se tale intesa non fosse lesiva degli interessi italiani nella Penisola balcanica. In passato, Mussolini aveva sottolineato più volte ai suoi collaboratori che un'alleanza con la Germania doveva essere preceduta da un accordo che delimitasse gli interessi dei due Paesi in quel settore, ma poi il problema non era stato mai affrontato, probabilmente anche perché si aveva avuto l'impressione che ne sarebbero sorti ostacoli insormontabili sulla strada dell'alleanza.

Ed ora la questione si poneva in termini urgenti e molto più difficili perché bisognava tener conto anche degli interessi sovietici e c'era da temere che, posti di fronte all'alternativa di scontentare Mosca o Roma, i tedeschi inclinassero a sacrificare l'alleato, più debole e meno utile del colosso sovietico.

Per un momento, a Roma fu presa in considerazione l'idea di avvicinarsi all'URSS, così da allineare la propria posizione a quella di Berlino, ma tale ipotesi fu subito lasciata cadere per i riflessi negativi che avrebbe avuto sul piano interno e su quello internazionale. Sul piano interno, per il disorientamento che l'abbandono della pregiudiziale anticomunista avrebbe provocato proprio negli ambienti di più sicura fede fascista e per le reazioni del mondo cattolico, profondamente colpito da quanto stava accadendo in Polonia. Sul piano internazionale, perché si sarebbe data a tutti l'impressione di essere a rimorchio dei tedeschi, e l'Italia avrebbe rischiato di perdere la simpatia di quei Paesi, come la Spagna o il Portogallo, dove il sentimento anticomunista era più forte. In quei Paesi, il patto tedesco-sovietico aveva già provocato reazioni fortissime e fatto perdere alla Germania gran parte delle posizioni acquistate in precedenza; per l'Italia la loro amicizia sembrava ora rivestire un'importanza anche maggiore perché rafforzava la sua posizione di fronte a quella delle due parti in lotta che sarebbe uscita vincitrice dal conflitto.

Successivamente, un tentativo di azione autonoma compiuto da Palazzo Chigi tra il settembre e il novembre 1939 per realizzare un blocco balcanico neutrale sotto l'egida dell'Italia — tentativo assai interessante perché avrebbe costituito anche un passo innanzi su la via della neutralità — cadde nel nulla per il veto di Berlino, che in questo caso agì anche per fare cosa gradita ai sovietici. Dopodiché a Roma si ebbe l'impressione precisa che gli interessi italiani nei Balcani si avviassero a restare senza difesa.

Ma il nuovo corso dei rapporti tedesco-sovietici sembrava presentare pericoli anche maggiori per l'Italia. Perché c'era da domandarsi — e i dirigenti italiani questa domanda se la posero subito — se l'Unione Sovietica non stesse sostituendo l'Italia come principale partner di Berlino, ciò che non solo avrebbe fatto scadere la posizione dell'Italia nel quadro dell'alleanza ma modificato tutta la sua posizione internazionale.

Il malcontento degli italiani si manifestò anche con l'atteggiamento tenuto di fronte al conflitto russo-finlandese. Mentre Berlino esprimeva ufficialmente la sua piena solidarietà all'URSS (né poteva fare altrimenti, visto che il protocollo segreto annesso al patto del 23 agosto attribuiva la Finlandia alla sfera d'influenza sovietica), in Italia si moltiplicavano le manifestazioni popolari in favore della Finlandia che erano, certo, espressione di una spontanea simpatia per l'eroica resistenza dei finlandesi ma che avevano il loro maggiore significato politico nel fatto che le autorità non le avevano impedite. In effetti, era questo un modo per far capire a Berlino che il nuovo andamento dei rapporti tedesco-sovietici stava provocando delle divergenze sempre più profonde tra le Potenze dell'Asse. I fautori della neutralità, con alla testa Ciano, sembravano, poi, voler andare anche più in là e, più che cercare un chiarimento, voler accrescere i motivi di contrasto per indebolire ulteriormente l'alleanza.

La gravità della crisi in atto con Berlino divenne di pubblica ragione dopo il discorso che alla metà di dicembre Ciano pronunciò alla Camera dei fasci e delle corporazioni. Un discorso nel quale Ciano rivelava alcuni retroscena che avevano portato alla non belligeranza: il fatto che durante i negoziati per il Patto d'Acciaio

si fosse convenuto sulla necessità di conservare la pace per un lungo periodo di tempo e il modo in cui l'Italia era stata tenuta all'oscuro fino all'ultimo delle trattative tedesco-sovietiche per il patto di non aggressione. L'impressione fu profonda perché era la prima volta che, messi da parte i consueti schemi propagandistici, si parlava ufficialmente di divergenze tra i Paesi dell'Asse.

A pochi giorni di distanza, un altro avvenimento suscitò scalpore: la visita che i Sovrani italiani, accompagnati da Ciano, fecero in Vaticano. Vittorio Emanuele III, notoriamente anticlericale, in Vaticano c'era stato una sola volta in vita sua, dieci anni prima in occasione dei Patti Lateranensi. L'avvenimento aveva quindi un carattere di eccezionalità che attirava l'attenzione e si tingeva poi di significato antitedesco per il momento in cui aveva luogo, quando cioè più forte si faceva la tensione tra Germania e Vaticano a causa delle persecuzioni contro i cattolici nelle diocesi tedesche e nella Polonia occupata. L'aspetto politicamente più rilevante fu dato, comunque, dal discorso del Pontefice — presumibilmente approvato in precedenza dal Re — in cui era contenuto un appello pressante perché all'Italia fossero risparmiati gli orrori della guerra. Ne derivò la convinzione che Corona e Vaticano agissero di concerto in favore della neutralità e che le forze ostili all'intervento stessero guadagnando terreno.

In sede di ricostruzione storica, il momento culminante della crisi italo-tedesca è stato collocato, da molti, agli inizi del 1940 quando Mussolini inviò a Hitler una lettera, rimasta famosa, nella quale affermava addirittura che la Germania stava combattendo contro un nemico sbagliato perché i veri nemici non erano la Francia e la Gran Bretagna ma l'Unione Sovietica e il comunismo. Ed aggiungeva, poi, di non credere che la Germania fosse in grado di vincere la guerra perché ad impedire la sconfitta delle Democrazie sarebbero intervenuti gli Stati Uniti, per cui l'unica soluzione era una pace di compromesso basata su la ricostituzione di una Polonia indipendente nei suoi confini etnici.

Credo di essere stato il primo, molti anni fa, ad osservare che il significato di questo documento non poteva essere compreso se ci si fermava ad una interpretazione letterale. Le affermazioni che vi erano contenute apparivano infatti in contrasto con le opinioni espresse in precedenza da Mussolini e con gli obiettivi della sua politica: i dubbi circa le possibilità di vittoria della Germania non si conciliavano con la sua convinzione che la Germania avesse una superiorità militare e morale, così come non appariva credibile che ora egli riconoscesse un valore decisivo agli Stati Uniti ai quali aveva sempre assegnato un'importanza secondaria negli affari europei per il prevalere dell'isolazionismo nell'opinione pubblica americana. E c'era poi da osservare che l'Italia fascista era interessata ad una guerra contro le Democrazie occidentali (verso le quali avanzava le sue rivendicazioni) e contro l'Unione Sovietica alla quale non aveva niente da chiedere. Tanto è vero che più tardi, sul finire del 1942, quando per le Potenze dell'Asse si pose il problema di chiudere uno dei fronti con una pace di compromesso, Mussolini doveva proporre di concludere la pace con l'URSS per continuare la guerra ad occidente.

In realtà, la lettera non va considerata come l'espressione di un dissenso che stesse portando le Potenze dell'Asse verso la rottura. Essa aveva soltanto un valore strumentale, costituiva un estremo tentativo per bloccare un'offensiva tedesca ad occidente che — Mussolini lo sapeva — era allora imminente (fu poi rinviata per le cattive condizioni atmosferiche). Se l'attacco avesse avuto luogo, l'Italia sarebbe rimasta tagliata fuori: una pace negoziata sarebbe divenuta impossibile e l'impreparazione militare impediva un intervento.

Questa interpretazione è stata largamente accolta ma mi sembra vada ora integrata con un'ipotesi interpretativa avanzata di recente che appare seriamente fondata. La lettera, cioè, è da considerarsi anche come l'espressione del malcontento e della preoccupazione dei dirigenti italiani nel costatare che, dopo l'accordo tedesco-sovietico, l'Italia sembrava relegata in secondo piano e va vista come una mossa per avviare un riesame della posizione italiana nel quadro dell'alleanza con Berlino e per ottenere delle garanzie circa il rispetto degli interessi italiani, minacciati nei Balcani dall'espansionismo sovietico. Sotto questo profilo, la lettera è dunque da considerasi effettivamente come un sintomo della crisi fra le Potenze dell'Asse ma non come un passo su la via della rottura, bensì come la richiesta di un chiarimento nell'àmbito dell'alleanza.

* * *

A partire dalla seconda metà del febbraio 1940, la non belligeranza italiana entrò in una nuova fase contrassegnata da un rapido miglioramento dei rapporti tra Roma e Berlino che nello spazio di appena un mese tornarono alla passata cordialità.

L'avvio fu dato dall'accordo per le forniture di carbone tedesco, concluso il 24 febbraio 1940, un avvenimento che è stato piuttosto trascurato dagli storici ma a torto, ritengo. Per mesi erano state condotte due trattative con carattere alternativo, una a Londra, l'altra a Berlino; poi, era intervenuto personalmente Mussolini che aveva ordinato ai negoziatori italiani di concludere l'accordo con la Germania. Un accordo di grande valore politico perché il carbone era allora la *principale fonte* energetica e in questo modo si legava l'economia italiana alle forniture tedesche.

La vera svolta venne, però, durante il mese di marzo con gli incontri che Mussolini ebbe il 10-11 marzo con von Ribbentrop e una settimana più tardi con Hitler al Brennero. In queste circostanze, Mussolini dichiarò che l'Italia sarebbe entrata sicuramente in guerra a fianco della Germania, senza peraltro indicare il momento dell'intervento che doveva avvenire — e Hitler si dichiarò d'accordo — quando l'Italia, che non era in grado di sopportare un impegno di guerra prolungato, sarebbe stata di effettivo aiuto all'alleato.

Ora, sul significato da dare a questo impegno gli storici sono giunti a conclusioni molto distanti se non addirittura opposte.

Il fatto che Mussolini non indicasse la data dell'intervento ha fatto ritenere ad alcuni che quei colloqui abbiano avuto un'importanza limitata. Ritengo, invece, che proprio allora ci sia stato un mutamento decisivo nella posizione italiana. Perché mai, in precedenza, Mussolini aveva preso un impegno così categorico di fronte ai tedeschi, e il fatto che non venisse stabilito il momento dell'intervento era inevitabile, dato che l'intervento dell'Italia dipendeva dalle vicende del conflitto che nessuno era in grado allora di prevedere.

La conferma della svolta avvenuta in occasione dei colloqui con i tedeschi ci è data dal promemoria che il 31 marzo Mussolini inviò al re e ai suoi più stretti collaboratori, documento notissimo in cui si diceva che ormai una pace di compromesso era divenuta irrealizzabile e che il problema non era se l'Italia dovesse o no entrare in guerra a fianco della Germania ma solo qual'era il momento più opportuno per l'intervento.

E a questo punto vorrei fare alcune osservazioni.

Innanzitutto va rilevato che Mussolini prese la decisione di intervenire a fianco della Germania e comunicò tale decisione ai tedeschi senza interpellare o consultare nessuno, Sovrano compreso. I destinatari del promemoria del 31 marzo — il Re, Ciano, Badoglio e i tre Capi di Stato Maggiore — furono informati a cose fatte: nessuna possibilità di discutere, solo la comunicazione di una decisione a cui uniformarsi. È la migliore conferma di quanto dicevo all'inizio e cioè che, in fase decisionale, fu la volontà di Mussolini a determinare la politica estera italiana durante la non belligeranza.

Seconda osservazione. Il promemoria del 31 marzo non era soltanto la comunicazione di una decisione già presa, aveva anche il significato di un invito perentorio ad abbandonare la fronda e ad allinearsi senza discutere sulle posizioni del duce: da questo momento, atteggiamenti autonomi non sarebbero stati tollerati. Ed il richiamo ebbe effetto perché nelle settimane successive molti esponenti del Regime si affrettarono ad uniformarsi a questa direttiva. I successi tedeschi nella Campagna di Norvegia — che destarono molta impressione a Roma — costituirono poi un'ulteriore spinta in quella direzione.

Terza osservazione. Nel giugno 1940, l'intervento in guerra dell'Italia fu determinato dalla convinzione che, dopo le grandi vittorie tedesche nella Campagna di Francia, la guerra sarebbe finita nel giro di qualche settimana e che quindi occorresse far presto se si voleva partecipare alla spartizione del bottino. Su tutto ciò non ci sono dubbi. Si deve però sottolinare che la decisione di intervenire era stata già presa in precedenza, nel marzo: in giugno, fu data esecuzione a quanto era stato già deciso. Improvvisa fu dunque la scelta del momento, non la decisione di fondo.

Sulle vicende del maggio-giugno 1940 che portarono all'intervento, gli interrogativi sono minori. Di fronte alle spettacolari vittorie tedesche, i fautori della neutralità cessarono la loro resistenza: molti si erano convinti che la Germania fosse ad un passo dalla vittoria, nessuno ebbe il coraggio di prendere posizione contro un intervento che sembrava poter assicurare grandi vantaggi con pochi sacrifici. Il «partito antitedesco», così forte all'inizio della non belligeranza si dissolse come neve al sole. E anche nell'opinione pubblica si verificò un mutamento profondo: il bottino, un enorme bottino, sembrava a portata di mano e adesso la guerra non faceva più paura, perché era convinzione generale che tutto si sarebbe risolto in modo rapido e praticamente senza spargimento di sangue. Semmai, un pericolo maggiore poteva venire — ora lo pensavano in molti — da una Germania clamorosamente vittoriosa senza l'apporto italiano.

Questo mutamento repentino nell'atteggiamento delle sfere dirigenti e dell'opinione pubblica italiana è stato ben sottolineato in sede di ricostruzione storica e indicato, giustamente, come un fatto di tutto rilievo. Ma quale incidenza esso ebbe sugli avvenimenti? Senza dubbio, il venir meno dell'opposizione interna alla guerra e la consapevolezza di avere dietro di sé il consenso popolare resero più facile a Mussolini decidere l'intervento immediato. Ma la sua condotta fu determinata dall'andamento del conflitto, dalla previsione di una vittoria rapida e totale: le vicende interne italiane giuocarono anche in quel momento un ruolo decisamente marginale.

LA SPAGNA NEL PRIMO ANNO DI GUERRA

PAOLA BRUNDU OLLA

Il caso Spagna durante la seconda guerra mondiale presenta diversi motivi di interesse il primo dei quali è dato senz'altro dalla grande importanza strategica di questo Paese e delle sue isole. Non c'è dubbio, infatti, che l'intervento spagnolo nel conflitto avrebbe potuto incidere profondamente sulla situazione strategica del conflitto stesso. Basti pensare che per quasi due anni la Gran Bretagna tenne pronto un Corpo di spedizione di cinquemila uomini per occupare le Canarie, nel caso in cui la Spagna fosse entrata in guerra (1), e a ciò che sarebbe potuto accadere se la Spagna fosse stata accanto alle Potenze dell'Asse, quando si sviluppò la battaglia dell'Atlantico, o più tardi, nel novembre del 1942, quando si verificò lo sbarco alleato nel Nord Africa.

Un secondo motivo di interesse è dato dal fatto che ci troviamo di fronte all'esempio di un Paese neutrale che pur non avendo nessuna possibilità di proteggersi militarmente riuscì a difendere la propria scelta affidandosi prevalentemente alla manovra politica.

Infine, l'azione del Governo spagnolo rappresenta un caso assai rimarchevole di politica estera condotta da un governo autoritario che, accanto agli interessi del Paese, doveva difendere anche quelli del regime, nel quadro di un conflitto in cui il fattore ideologico rivestiva un'importanza fondamentale.

Nell'esaminare la condotta del Governo spagnolo nel primo anno di guerra possiamo distinguere una prima fase che dall'inizio del conflitto giunge fino al crollo della Francia nel giugno 1940. È una fase che, tutto sommato, si presenta scarsamente interessante in quanto il Governo falangista non aveva alternative. Materialmente e moralmente prostrata da quasi tre anni di guerra civile, la Spagna per la

(1) Cfr. *W. Churcill*, Isolati, Milano, 1950, pp. 219 e 327.

sua situazione interna e per la sua debolezza militare non avrebbe potuto affrontare una guerra che fosse durata più di qualche settimana (2).

Sul piano interno, la situazione era ancora lontanissima dalla pacificazione e anche le forze che appoggiavano il regime erano tutt'altro che compatte. I rapporti tra i diversi gruppi della vecchia destra conservatrice e la Falange erano tutt'altro che facili, come non facili erano i rapporti tra la Falange e la Chiesa.

Sul piano militare, poi, la Spagna non era certo in grado di difendere le Canarie e i possedimenti d'oltremare da un'attacco britannico, né il Marocco spagnolo da un'attacco francese, né la sua stessa integrità territoriale, esposta agli attacchi della Gran Bretagna e della Francia, che avrebbero anche potuto trovare degli alleati nei movimenti separatisti basco e catalano.

D'altra parte, nella stasi delle operazioni militari, che contrassegnò la «*drôle de guerre*», non era nell'interesse di nessuno che la Spagna partecipasse al conflitto.

Non lo voleva la Germania, che non aveva alcuna possibilità di far pervenire alla Spagna quegli aiuti senza i quali non sarebbe stata in grado di combattere, e non lo voleva l'Italia.

Per Mussolini, che sperava ancora in una pace di compromesso, un ingresso in guerra della Spagna sarebbe stato quanto di peggio sarebbe potuto accadere in quel momento (ma come vedremo, anche successivamente, egli guarderà a questa ipotesi con una certa freddezza), perché avrebbe esteso la guerra al Mediterraneo, togliendo all'Italia ogni libertà di decisione circa il momento di un intervento, giacché si sarebbe trovata di fronte alla scelta se abbandonare la Spagna a sé stessa o se intervenire a sua volta fuori tempo, quando ancora non esistevano le condizioni politiche e militari per farlo.

Quanto alle democrazie occidentali, dal momento che non potevano sperare che la Spagna entrasse in guerra al loro fianco, l'importanza che per esse rivestiva la neutralità di questa Nazione, data la sua importanza strategica, era evidente (3). Per la Gran Bretagna significava la salvaguardia di Gibilterra e la certezza che le Canarie non sarebbero cadute in mani tedesche. Per la Francia significava non

---

(2) Negli incontri con il ministro degli Esteri italiano Ciano nel corso dell'estate, sia Franco, sia suo cognato Serrano Suñer, allora Ministro degli Interni, avevano sottolineato che la Spagna aveva bisogno di un lungo periodo di pace (G. Ciano, *Diario, 1939-1943*, Milano, 1946, alle date del 5, 6, 7 giugno 1939 e G. Ciano, *L'Europa verso la catastrofe*, Milano, 1948, p. 441). Il principale interesse di Franco era quello di conservare il controllo del Paese, preservarne l'indipendenza e l'integrità territoriale, assicurarsi i crediti e gli aiuti finanziari di cui la Spagna aveva urgente bisogno per l'acquisto di materie prime e di beni di prima necessità. Aiuti che Franco intendeva chiedere anche agli Stati Uniti e alla Gran Bretagna perché insieme alla Francia erano quelli i tradizionali partner commerciali della Spagna e perché voleva evitare che la Spagna diventasse troppo *acuerdos comerciales y financieros de marzo de 1940*, in (Revista de Politica Internacional, 147, 1976 e più in generale M. Espadas Burgos, *Franquismo y Politica Exterior*, Madrid, 1988).

(3) L'accoglienza sostanzialmente positiva che Londra aveva riservato al trattato di amicizia e non aggressione sottoscritto nel marzo del 1939 tra il suo antico alleato, il Portogallo, e la Spagna era la prova più evidente del valore che la Gran Bretagna assegnava alla neutralità spagnola. Il trattato, che impegnava i due contraenti a non permettere che il loro territorio fosse usato per intenti aggressivi contro l'altro, era l'anticipazione della neutralità iberica di fronte alla quale Londra si era piegata di buon grado nonostante che limitasse enormemente il suo diritto di invocare la solidarietà di Lisbona. Evidentemente da parte britannica si apprezzava fino in fondo il ruolo che il Portogallo, osservando a sua volta un atteggiamento di sostanziale equidistanza, avrebbe potuto svolgere per riequilibrare la politica spagnola sottraendola all'influenza preponderante dei Paesi dell'Asse.

dover affrontare la guerra su due fronti e conservare il controllo del Marocco francese.

Durante questa prima fase non si ebbe dunque alcun segno che la Spagna intendesse uscire dalla sua neutralità. Ma era una neutralità prevalentemente dettata dalle circostanze e quindi una neutralità che poteva essere rimessa in discussione qualora l'evoluzione generale del conflitto avesse lasciato prevedere una rapida vittoria dell'Asse e la possibilità anche per la Spagna di coglierne i frutti senza troppi sacrifici.

Questa situazione di stasi mutò bruscamente con il crollo della Francia.

È in questo momento che si situa un episodio che sorprendentemente non è stato abbastanza sottolineato dalla storiografia. Un episodio che non solo è storicamente di grande rilievo ma che è soprattutto importante per un giudizio motivato dell'operato di Franco. Franco, al quale viene accreditata — e giustamente — una grande abilità diplomatica per l'atteggiamento tenuto nel corso del conflitto, in quell'occasione fece un errore estremamente grave, lo stesso errore in cui prima di lui erano caduti Mussolini, Leopoldo del Belgio e Petain: ritenne che il conflitto stesse per concludersi con la vittoria della Germania.

Come logica conseguenza, la Spagna passò immediatamente dalla neutralità alla non belligeranza (4) e il 19 giugno, due giorni dopo aver trasmesso a Roma e a Berlino la richiesta di armistizio da parte della Francia, Franco offrì ai due Governi dell'Asse di intervenire al loro fianco nella guerra contro la Gran Bretagna (5).

In effetti considerata dal punto di vista di Franco, la situazione presentava tutto un insieme di fattori che spingevano la Spagna verso l'intervento: primo, la raggiunta sicurezza dei confini con la Francia; secondo, — ed era un elemento decisivo — la prospettiva di una guerra breve, la sola che la Spagna potesse permettersi; terzo, la possibilità di ricevere attraverso la Francia occupata i rifornimenti militari e alimentari di cui la Spagna aveva assoluta necessità per poter intervenire nel conflitto; quarto, la certezza che la Francia non avrebbe continuato a combattere dall'Impero per cui poteva considerarsi cessata la minaccia di un attacco al Marocco spagnolo; quinto, la possibilità di assicurarsi con pochi sacrifici grossi vantaggi territoriali per cui il regime ne sarebbe uscito rafforzato, potendosi giovare delle vaste ripercussioni che avrebbe avuto sull'opinione pubblica un successo internazionale di quella portata; da ultimo, l'opportunità di affermare i diritti spagnoli sul Marocco prima che una delle potenze dell'Asse si sostituisse alla Francia in quella zona (6).

Ora, la gravità del passo compiuto il 19 giugno non appare affatto diminuita né da queste circostanze né dal fatto che per l'intervento nella guerra il Governo spagnolo ponesse delle condizioni e cioè la consegna di armi pesanti e di rifornimenti alimentari, la collaborazione tedesca per la difesa delle Canarie e l'assicurazione che al termine del conflitto sarebbero stati riconosciuti alla Spagna alcuni

---

(4) Il testo del relativo decreto è in [Relazioni Internazionali], 1940, fasc. 25, p. 869.

(5) Promemoria von Weizsäcker de 19 giugno 1940, in *Documents on German Foreign Policy 1918-1945 from the Archives of the German Foreign Ministry,* Londra, Her Majesty's Stationary Office, 1949 e segg. (d'ora in poi citato DGFP), Serie D, vol. IX, d. 488, dove è riportato il testo del memorandum spagnolo.

(6) In questo senso si vedano le dichiarazioni del ministro degli esteri Beigbeder all'ambasciatore francese La Baume del 21 giungo 1940 riportate in F. Charles-Roux, *Cinq mois tragiques aux Affaires Etrangères,* Parigi, 1949, pp. 224-225.

vantaggi territoriali: primi fra tutti Gibilterra e l'unificazione del Marocco sotto protettorato spagnolo (7).

Ciò che piuttosto va colto, e che invece la storiografia sembra ignorare o comunque non sottolineare abbastanza, è che la decisione di intervenire nel conflitto fu precipitosamente presa da Franco sotto la spinta degli avvenimenti, senza che né i tedeschi né gli italiani l'avessero minimamente sollecitata. E se questa decisione fu priva di conseguenze ciò derivò esclusivamente dal fatto che l'offerta di Madrid fu lasciata cadere da Hitler (8).

Dobbiamo quindi concludere che in quell'occasione Franco ebbe l'enorme fortuna, per sé e per il proprio Paese, che Hitler, convinto come era di poter giungere facilmente ad una pace di compromesso con la Gran Bretagna, non ritenesse di aver bisogno dell'apporto spagnolo per raggiungere la vittoria finale.

Quanto il disinteresse di Hitler per la Spagna fosse legato alla convinzione che l'offerta di pace sarebbe stata accolta da Londra era del resto dimostrato dal fatto che, non appena Londra respinse le sue proposte, l'ipotesi di un intervento spagnolo cominciò ad acquistare importanza ai suoi occhi (9) sia pure non tanto sotto il profilo militare, ma perché ritenuto efficace sul piano psicologico, in quanto si poteva sperare che l'aggiungersi di un altro nemico avrebbe potuto minare la volontà di resistenza del popolo britannico.

L'attenzione di Hitler per la Spagna cominciò a manifestarsi a partire dalla prima settimana di luglio (10), non appena, in seguito all'episodio di Mers el Kebir, lo Stato Maggiore tedesco prese in considerazione l'ipotesi di più ampie iniziative nel Mediterraneo da attuarsi con la collaborazione spagnola (11).

Ma proprio a partire da quel momento, e senza dubbio in seguito *all'episodio* di Mers el Kebir, che indicava la volontà della Gran Bretagna di continuare a combattere, l'atteggiamento di Madrid si fece più cauto (12) benché non mancassero da parte di Franco discorsi di tono bellicoso nei quali reclamava la restituzione di Gibilterra alla Spagna e dava assicurazioni ai Governi dell'Asse sulla sua reale volontà di entrare in guerra.

Cosicché, quando il 2 agosto i tedeschi sollecitarono l'avvio delle trattative per l'intervento della Spagna (13), già si era profilato tra Berlino e Madrid un ribaltamento di posizioni che, sia pure per motivi opposti, lasciava sostanzialmente inalterata la divaricazione iniziale.

---

(7) Madrid chiedeva inoltre l'estensione del Sahara spagnolo fino al 20mo parallelo e un ampliamento dei territori costieri della Guinea fino alla foce del Niger e a capo Lopez (promemoria von Weizsäcker del 19 giugno 1940, cit.).

(8) Cfr. promemoria von Weizsäcker del 25 giugno 1940 in DGFP, Serie D, vol. X, d. 16.

(9) Cfr. promemoria Schmidt del primo luglio 1940, *ibid*, d. 73.

(10) Cfr. promemoria Schmidt dell'8 luglio 1940, *ibid.*, d. 129 alle pp. 150-151 e G. Ciano, *L'Europa verso la catastrofe*, cit. alla data del 7 luglio 1940, p. 568.

(11) R. Wheatley, *Operation Sea Lion. German Plans for the Invasion of England, 1939-1942*, Oxfors, 1958, pp. 46-47. È da notare che Hitler, a differenza dello Stato Maggiore tedesco, considerava quella del Mediterraneo una manovra diversiva e non sostitutiva dell'azione principale su cui intendeva ancora concentrare tutti gli sforzi tedeschi: lo sbarco nelle isole britanniche (*ibid.*).

(12) Cfr. S. Hoare, *In missione speciale*, Milano, 1948, p. 71. Significativa in proposito era la richiesta di Madrid al Governo portoghese di rafforzare il trattato lusitano-spagnolo per essere in grado di fronteggiare meglio le pressioni dell'Asse (cfr. G. Andrè, *Il problema delle Azzorre e la neutralità del Portogallo durante la seconda guerra mondiale*, Milano, 1971).

(13) Von Ribbentrop a Stohrer, telegramma del 2 agosto 1940 in DGFP, Serie D, vol. X, d. 274.

Questa divaricazione si accentuò ulteriormente nella seconda settimana di settembre. Fu allora che, profilandosi la necessità di rinviare alla primavera successiva lo sbarco in Gran Bretagna, l'ammiraglio Raeder propose, e Hitler approvò, il cosidetto Piano Felix, cioè un'operazione centrata sul Mediterraneo, che mirava ad obbligare la Gran Bretagna alla resa, colpendola in uno dei suoi gangli vitali: non quindi un'operazione periferica, ma un'operazione che avrebbe dovuto decidere l'esito del conflitto, che presupponeva il controllo dello Stretto di Gibilterra da parte degli spagnoli e, a oriente, la conquista di Suez ad opera degli italiani (14).

Dunque, a quella data, la collaborazione della Spagna diveniva un elemento di tutto rilievo della strategia tedesca (15). Nello stesso tempo, però, la prospettiva di una guerra lunga aveva già preso una seria consistenza anche agli occhi degli spagnoli. E più consistente ancora doveva diventare nei giorni successivi, quando l'andamento della battaglia d'Inghilterra dimostrò che i tedeschi non erano in grado di realizzare le premesse per uno sbarco in Gran Bretagna.

È in questo quadro che si situa un momento particolarmente importante di tutta la vicenda: il viaggio in Germania del cognato di Franco, Serrano Suñer, Ministro degli Interni, esponente di spicco del regime e capo riconosciuto della corrente più accesamente favorevole alla collaborazione con le Potenze dell'Asse.

I colloqui che Serrano Suñer ebbe con Hitler e con von Ribbentropp e poi con Mussolini tra il 16 settembre e il primo ottobre sono noti attraverso la testimonianza dello stesso Serrano Suñer e soprattutto attraverso la documentazione tedesca ed è quindi superfluo esaminarli qui nei particolari (16). Basti ricordare che, nonostante l'importanza che a quel punto l'intervento della Spagna rivestiva per i piani di guerra tedeschi e nonostante la favorevole disposizione del negoziatore spagnolo, l'incontro rivelò divergenze tanto gravi da rendere un accordo estremamente difficile se non addirittura impossibile.

I punti di contrasto furono due. Innanzitutto gli aspetti economici, che riguardavano sia le richieste di rifornimenti avanzate dagli spagnoli, considerate eccessive dai tedeschi, sia la pretesa da parte tedesca di porre sotto controllo le principali risorse industriali e minerarie della Spagna.

Ma fu soprattutto sulle questioni territoriali che la divergenza apparve subito insuperabile: a fronte del riconoscimento «in linea di massima» delle aspirazioni territoriali spagnole (17), i tedeschi, che desideravano stabilire delle basi intermedie tra il futuro impero coloniale tedesco nel centro Africa e la madre patria, chiedeva-

---

(14) Per il verbale della riunione del 6 settembre 1940 si veda in *Führer Conferences on Naval Affairs*, Londra, s.a.

(15) Anche Mussolini cominciò a questo punto a sollecitare l'intervento della Spagna nel conflitto ma, consapevole delle conseguenze non del tutto positive che ciò avrebbe avuto per gli interessi dell'Italia, lo fece con molta prudenza: sottolineando che non intendeva «minimamente affrettare le decisioni» del Governo spagnolo (Mussolini a Franco, lettera personale del 25 agosto 1940, in *I Documenti Diplomatici Italiani, Nona Serie: 1939- 1943*, Roma, 1954 e segg. (d'ora in poi citato DDI, Serie IX), vol. V, d. 492).

(16) DGFP, Serie D. vol. XI, dd. 63, 66, 67, 97, 117 e R. Serrano Suñer, *Entre les Pyrenées et Gibraltar. Dix ans de politique espagnole*, Ginevra, 1947, pp. 151-153. Per un'attenta analisi delle conversazioni di Serrano Suñer a Berlino si rimanda a G. Andrè, *La guerra in Europa, Annuario di Politica Internazionale (1939-1945), vol. VI, t. I*, Milano, 1964, pp. 434-438.

(17) La Spagna aveva nel frattempo aggiunto alle sue richieste una rettifica di confine sui Pirenei.

no i due porti marocchini di Agadir e Mogador con un adeguato hinterland. E per di più pretendevano la cessione di una delle Isole Canarie (vale a dire di una parte del territorio metropolitano spagnolo) e della Guinea spagnola con l'Isola di Fernando Po.

A quel punto, a moderare gli intenti bellicosi del governo falangista non c'era più soltanto la prospettiva di una guerra lunga. C'era la constatazione che quegli obiettivi perseguiti dal regime, anche per giustificare l'intervento di fronte all'opinione pubblica, difficilmente potevano essere conciliati con gli interessi tedeschi. E c'era anche di più. C'era l'allarmante ritorno dei dirigenti nazisti a quella politica di penetrazione in Spagna contro la quale Franco aveva già dovuto lottare per tutto il corso della guerra civile e alla quale aveva in parte dovuto cedere alla fine del 1938, quando l'aiuto tedesco era apparso indispensabile per infliggere il colpo decisivo ai governativi.

A tutto questo si aggiungeva poi l'atteggiamento di freddezza di Mussolini — che Serrano Suñer aveva potuto rilevare durante la sua breve visita a Roma del primo ottobre — rispetto alle rivendicazioni spagnole, nonché l'eccessiva prudenza manifestata dagli italiani circa il momento più opportuno per l'intervento della Spagna (18). Intervento da stabilirsi, sempre secondo Mussolini, nel quadro non già di un accordo a due tra Germania e Spagna, ma di un'alleanza tripartita (19). Il che fece temere agli spagnoli che anche gli italiani potessero avanzare pretese sul Marocco francese e persino tentare di realizzare il sogno fascista di stabilire basi nelle Baleari.

Sul finire del settembre, in questo quadro già così segnato dalla enorme difficoltà di conciliare interessi tanto contrastanti, le vicende del conflitto portarono in primo piano un altro fattore, destinato a incidere profondamente sull'evoluzione delle trattative in quanto toccava direttamente la posizione della Spagna: l'interesse di Hitler per un accordo con il Governo di Vichy.

Come emerge in tutta evidenza dal colloquio che Hitler ebbe con Mussolini il 4 ottobre al Brennero, l'interesse dei tedeschi per la collaborazione con la Francia assunse un'importanza determinante dopo il fallito sbarco delle forze gaulliste a Dakar, che dimostrava la volontà e la capacità dei francesi di difendere le proprie posizioni imperiali (20). Al punto che Hitler, se posto di fronte a una scelta, avrebbe dato senz'altro la sua preferenza ai francesi per le garanzie che essi sembravano offrire per la difesa dei territori del Nord Africa e perché dubitava che gli spagnoli, una volta entrati in Marocco, sarebbero stati in grado di opporsi con altrettanta efficacia alle iniziative della Gran Bretagna e dei gaullisti (21).

---

(18) La prudenza di Mussolini fu tale da suscitare in Serrano Suñer la precisa sensazione che secondo gli italiani la Spagna dovesse addirittura astenersi dal partecipare al conflitto (R. Serrano Suñer, *Entre les Pyréenes et Gibraltar, cit., pp. 172-174).*

(19) Per il verbale italiano del colloquio Serrano Suñer si veda in DDI, Serie IX, volume V, d. 660.

(20) Fino a quel momento ad agire era stato soprattutto il timore che i francesi potessero venire a conoscenza di un accordo che avesse assegnato il Marocco alla Spagna e potessero esserne spinti nelle braccia della Gran Bretagna (cfr. F. Halder, *Diario,* ediz. mimeografata a cura dell'«Infantry Journal», 1950, alla data del 15 ottobre 1940, e P. Schmidt, *Da Versaglia a Norimberga,* Roma, 1951, p. 467).

(21) Per il contenuto di questo colloquio si veda in DGFP, Serie D, vol. XI, d. 149 e DDI, Serie IX, vol. V, d. 677.

L'incontro del Brennero registrò anche il permanere dello scarso entusiasmo di Mussolini per l'intervento della Spagna al quale si accompagnava peraltro — e per motivi in gran parte analoghi — quello per la ventilata collaborazione della Francia. Ed erano motivi facilmente intuibili: il desiderio di restare l'unico alleato della Germania nel Mediterraneo e poi il timore di vedere i tedeschi soppiantare la prevalente influenza italiana in Spagna, cosa che avrebbe accresciuto in modo pericoloso i loro interessi mediterranei.

Delle intenzioni tedesche Franco venne a conoscenza nel corso dell'incontro che ebbe con Hitler a Hendaye il 24 ottobre, incontro che segnò un altro momento decisivo nei rapporti tra Berlino e Madrid (22).

A Hendaye non solo Franco ebbe la conferma dallo stesso Hitler che la guerra si sarebbe protratta ancora a lungo — fatto questo che a Madrid era ormai chiaro ma che riconosciuto da Hitler diventava ancora più allarmante — ma quel che più conta si sentì dire per la prima volta che gli interessi della Spagna dovevano essere ora conciliati con quelli della Francia. Anzi, secondo quanto lasciava capire Hitler, proponendo un accordo, che rinviava al momento della pace l'esatta definizione dei territori francesi da trasferire alla Spagna, andavano a questi subordinati perché la Germania non poteva privarsi della collaborazione francese (23).

A questo punto agli occhi di Franco si presentava una situazione in cui l'intervento della Spagna appariva non soltanto estremamente rischioso ma privo di vantaggi. Tuttavia, al punto in cui stavano le cose, una manovra di sganciamento era praticamente impossibile.

E qui, effettivamente, l'abilità diplomatica di Franco diventò decisiva.

Il 26 ottobre, sottolineando il «suo sentimento di amarezza per il rifiuto tedesco di assicurare maggiori garanzie alla Spagna», il Governo di Madrid sottoscrisse il protocollo che impegnava la Spagna ad aderire al Patto Tripartito (24) e il 3 novembre aderì al Patto d'Acciaio.

---

(22) Nel frattempo Madrid aveva compiuto una mossa sul cui significato la storiografia non è del tutto concorde. Il 17 ottobre la direzione del Ministero degli Esteri fu tolta a Beigbeder, noto per le sue simpatie verso gli anglosassoni, e affidata a Serrano Suñer. Sul momento — ma è anche l'interpretazione che prevale ancora oggi — (cfr. X. Tusell e G. Garcia Queipo de Llano, *Franco y Mussolini. La politica española durante la segunda guerra mundial*, Barcelona, 1985, pp.108-109 e M. Espadas Burgos, *Franquismo y politica esterior*, cit., pp. 110-111) questo fu considerato come un ulteriore passo verso l'alleanza con l'Asse (telegramma Weddel del 17 ottobre 1940 in *Foreign Relations of the United States*, Washington DC, 1957 (d'ora in poi FRUS), 1940, p. 820; Mussolini a Hitler, lettera del 19 ottobre 1940 in DDI, Serie IX, vol. V, d. 753, S. Hoare, *In missione speciale*, cit., pp. 61-62) e non c'è dubbio che Franco desiderasse che così fosse interpretato a Berlino e a Roma. Ma non è affatto escluso che il vero scopo fosse un altro: eliminare nei tedeschi il sospetto che la Spagna tendesse ad allentare i suoi vincoli con le Potenze dell'Asse.

(23) Sull'incontro di Hendaye si veda per tutti G. Andrè, *La guerra in Europa*, cit. pp. 442-443.

(24) Circa i compensi territoriali, l'accordo stabiliva che la Spagna sarebbe stata reintegrata di Gibilterra ma, quanto alle altre pretese, doveva accontentarsi dell'assicurazione che «conformemente a un interesse generale che si intende stabilire in Africa e che dovrà essere concretato nei trattati di pace dopo aver vinto l'Inghilterra» avrebbe ricevuto territori in Africa «nella stessa misura in cui la Francia potrà essere compensata assegnandole altri territori equivalenti, salve restando le rivendicazioni della Germania e dell'Italia verso la Francia». Circa gli aspetti economici, Madrid riconosceva alla Germania priorità commerciale in Spagna e nel suo futuro impero africano e il diritto di sostituirsi alle imprese francesi e inglesi nello sfruttamento delle miniere spagnole (il testo del protocollo è in DGFP, Serie D, vol. XI, pp. 466-467).

C'era però un punto di importanza fondamentale che rispecchiava il modo tipico in cui Franco si muoveva in circostanze del genere (il ricordo corre al trattato italo-spagnolo dell'ottobre 1936): l'impegno di intervenire nel conflitto era preso, ma la sua attuazione era condizionata ad ulteriori negoziati, cosicché restavano imprecisate sia la data, sia le circostanze dell'intervento. Insomma, con molta abilità Franco aveva fatto nascere un equivoco per il quale i tedeschi ritenevano di aver ormai acquistato la collaborazione della Spagna, mentre gli spagnoli si erano in realtà assicurati una libertà di manovra che, sia pure tra molti pericoli, avrebbe anche potuto consentire loro di restare fuori dal conflitto.

Un problema di importanza centrale per gli storici è quello di stabilire se ricorrendo a questa formula Franco avesse voluto premeditatamente, e soprattutto definitivamente, sottrarsi agli appena sottoscritti impegni. In altri termini il problema è di individuare il momento e le circostanze in cui si cristallizzò a Madrid la decisione di rinviare l'intervento a tempo indeterminato o quanto meno a quando il conflitto avesse assunto una fisionomia più chiara.

Per dare una risposta esauriente a questo interrogativo occorrerebbe esaminare la documentazione spagnola in modo più sistematico di quanto non sia stato fatto finora. Tuttavia un documento conservato nell'archivio dell'ammiraglio Carrero Blanco consente, se non proprio di indicare una data precisa, di collocare questa decisione nella seconda settimana di novembre: vale a dire nello stesso momento in cui Hitler, sicuro ormai di poter contare sulla collaborazione spagnola, emanò le direttive per l'attuazione del Piano Felix (25) e convocò a Berlino Serrano Suñer allo scopo di concordare la data dell'intervento spagnolo (26).

Questo documento risulta prezioso per chiarire anche un altro elemento sul quale la storiografia si è spesso interrogata e cioè il ruolo avuto dai militari nella decisione di tenere la Spagna fuori dal conflitto. Esso consente infatti di affermare che la posizione dei militari, in particolare l'analisi del Ministro della Marina, ammiraglio Moreno, secondo la quale la disastrosa situazione economica e militare impediva alla Spagna di entrare in guerra prima della conquista di Suez da parte delle Potenze dell'Asse (27), ebbe un'influenza determinante sulla decisione del Governo spagnolo. Ciò risulta del resto confermato sia dal tenore delle istruzioni impartite da Franco a Serrano Suñer in vista del suo ritorno a Berlino (28), sia dalle successive affermazioni dello stesso Franco all'ammiraglio Canaris il 7 dicembre (29) e a Mussolini nell'incontro di Bordighera del 12 febbraio (30).

---

(25) Il testo della diretiva è *ibid.*, d. 323.

(26) Von Ribbentrop a Storher, telegramma dell'11 novembre 1940, *ibid.*, d. 312.

(27) Nota informativa del ministro della Marina Salvador Moreno per Franco dell'11 novembre 1940. Il documento è stato pubblicato integralmente dal settimanale ABC, fasc. 11, 1989. Secondo Moreno non era possibile rinunciare ai rifornimenti provenienti dagli Stati Uniti e dalla Gran Bretagna. Rifornimenti che la Germania — i militari affermavano di esserne certi — non avrebbe potuto né fornire in quantità sufficienti né far pervenire facilmente alla Spagna perché la guerra nel Mediterraneo l'avrebbe costretta a rinunciare al trasporto via mare per affidarlo alle precarie condizioni delle ferrovie francesi e spagnole.

(28) R. Serrano Suñer, *Entre les Pyrenées e Gibraltar*, cit., pp. 204-205.

(29) Sul colloquio Franco-Canaris si veda in DGFP, Serie D, vol. XI, d. 476, nota 2 e le dichiarazioni di Franco all'incontro di Bordighera con Mussolini del 12 febbraio 1941 in DDI, Serie IX, vol. VI, d. 568.

(30) *Ibid.*

Più difficile risulta dare una risposta all'interrogativo circa la reale influenza esercitata dall'atteggiamento di Londra sulle decisioni del Governo di Madrid che, secondo la versione offerta dall'allora ambasciatore a Madrid Samuel Hoare — certamente viziata dal desiderio di dare il massimo valore al proprio operato — sarebbe stata di grande peso.

Certamente, l'abilità della diplomazia britannica nel lasciare intravedere come possibile un riconoscimento delle aspirazioni spagnole su alcuni territori del Marocco francese (31) e l'impegno profuso da Londra per evitare nei confronti di Madrid un atteggiamento troppo rigido da parte degli Stati Uniti può avere agito sulle valutazioni degli spagnoli. Ma si può affermare, sulla base degli elementi di cui disponiamo, che la politica di Londra risultò efficace soprattutto attraverso l'arma economica, vale a dire con la disponibilità ad aiutare la Spagna, ridotta ormai alla fame, sia con l'invio di ingenti quantità di grano sia con la concessione di un grosso prestito per l'acquisto di materie di prima necessità (32).

Tutto ciò induce ad alcune considerazioni. Innanzitutto risulta definitivamente confermato quanto scritto da Serrano Suñer nelle sue memorie e cioè che il suo incontro con Hitler e von Ribbentrop del 18-19 novembre ebbe un carattere meramente dilatorio: servì ad evitare un intervento senza provocare reazioni violente da parte tedesca. Risulta altresì confermato come un certo peso nelle valutazioni del Governo spagnolo sia stato esercitato dal comportamento seguìto da Londra. Risulta infine evidente come gli spagnoli considerassero ancora irreversibile l'alleanza sottoscritta con le Potenze dell'Asse ma ne ritenessero possibile l'applicazione solo quando la Gran Bretagna fosse stata prossima al collasso. Il che, ai fini dei piani di guerra tedeschi, rendeva quest'alleanza quasi del tutto priva di interesse.

Fu dunque a quel momento che si chiuse una parabola iniziata nel giugno del 1940 con il crollo della Francia. E si chiuse perché la situazione da allora era profondamente mutata. Dapprima, era venuta progressivamente a mancare quella condizione essenziale per cui la partecipazione della Spagna al conflitto era parsa possibile sei mesi prima: la prospettiva di una guerra breve. Le sconfitte italiane in Grecia e la vittoria della flotta britannica a Taranto ne avevano dato proprio in quei giorni una drammatica conferma. Poi, erano stati messi in discussione quegli obiettivi territoriali che il governo falangista pensava di realizzare con l'intervento mentre erano riemerse le arroganti pretese dei dirigenti nazisti su territori e imprese spagnole. Da ultimo, si era aggiunta la progettata politica di collaborazione con la Francia, prospettando un quadro per cui la Spagna vedeva enormemente ridotte le possibilità di assumere il ruolo che riteneva le spettasse in quel nuovo ordine europeo che fosse nato dalla vittoria dell'Asse. E tutto ciò senza che la Germania avesse mostrato di tenere adeguato conto delle enormi difficoltà economiche in cui si dibatteva la Spagna.

---

(31) Le rivendicazioni spagnole riguardavano i territori di Beni-Zérual e Beni-Snassen, incorporati nel protettorato francese in seguito alla campagna del Riff. In proposito si veda in Public Record Office, Londra, Foreign Office, Generàl Correspondence, FO/371/60441B/Z.

(32) Per i rapporti tra la Spagna e le Potenze anglosassoni in questo periodo e in particolare per quanto attiene agli aspetti economici si veda in FRUS, 1940, vol. III, pp. 794-855; W.N. Medlicott, *The Economic Blockade*, Londra, 1952, vol. I, pp. 529-548; A. Viñas e Altri, *Politica commercial exterior en Espña (1931-1975)*, Madrid, 1979, pp. 330-337.

Merita sottolineare a questo punto come non vi fosse da parte tedesca un'esatta percezione del carattere dilatorio delle risposte spagnole alla richiesta di stabilire la data dell'intervento (33). Ciò portò a una duplice conseguenza: da una parte alla prosecuzione dei preparativi per l'Operazione Felix, che, come sappiamo, furono sospesi solo il 10 dicembre; dall'altro alla convinzione dei dirigenti tedeschi che non fosse del tutto tramontata la possibilità di un intervento spagnolo. Convinzione che rimase sostanzialmente inalterata anche dopo le inequivocabili dichiarazioni del 7 dicembre di Franco all'ammiraglio Canaris, secondo le quali la Spagna sarebbe intervenuta in guerra solo quando le Potenze dell'Asse avessero conquistato Suez.

Viene spontaneo domandarsi a questo punto quale sia stata l'incidenza del mutato atteggiamento spagnolo sui cambiamenti che si verificarono nei piani tedeschi a partire dalla seconda settimana del dicembre 1940.

La conclusione alla quale si deve arrivare è che le incertezze circa l'effettiva volontà spagnola di intervenire nel conflitto furono sicuramente un elemento importante della decisione, assunta da Hitler il 12 dicembre, di sospendere il Piano Felix e forse anche della decisione di dare l'avvio ai preparativi per l'attacco all'Unione Sovietica. Ma non può considerarsi l'elemento determinante. L'abbandono del Piano Felix, inteso come operazione destinata a colpire la Gran Bretagna in uno dei suoi nodi vitali, fu dovuto soprattutto alle sconfitte italiane che avevano trasformato il teatro di guerra mediterraneo da una zona in cui si sarebbe dovuta effettuare un'offensiva decisiva per le sorti del conflitto in una zona in cui l'intervento tedesco serviva ormai soltanto per puntellare un alleato che minacciava di crollare (34).

C'è però un aspetto che appare della maggiore importanza ai fini di un'esatta valutazione della mancata collaborazione spagnola. Ed è che i tedeschi, se per le ragioni che abbiamo ora esaminato, avevano rinunciato fin dal 10 dicembre a preparare un'offensiva su vasta scala nel Mediterraneo, non avevano affatto abbandonato la speranza di potersi servire della Spagna per una attuazione del Piano Felix in versione, per così dire, ridotta: cioè in quella sua parte che, prevedendo la conquista di Gibilterra, avrebbe permesso di alleviare la situazione dell'Italia in Grecia e in Cirenaica. E fu solo il 3 febbraio, nel momento in cui risultò definitivamente chiaro a Berlino che la Spagna non sarebbe intervenuta nel conflitto, che il Piano Felix, in questa sua versione difensiva, fu definitivamente abbandonato.

Non si può fare a meno di notare che mentre Hitler, pur di ottenere la collaborazione della Spagna, era disposto a recedere da alcune sue posizioni, sia pure solo

(33) A Berlino si continuava ad attribuire l'atteggiamento negativo di Madrid al desiderio di assicurarsi gli aiuti economici prima dell'inizio delle ostilità. A Hitler non sfuggiva, però, anche il peso esercitato dalle sconfitte subite dall'Italia in Grecia e in Africa e dalla speranza di ottenere dai Paesi anglosassoni quegli aiuti economici che erano necessari alla Spagna per superare la grave crisi alimentare in cui si dibatteva (Hitler a Mussolini, lettera del 31 dicembre 1940, in DGFP, Serie D, vol. XI, d. 586 e in DDI, Serie IX, vol. VI, d. 385), ma commise l'errore di non considerare il ruolo decisivo giocato dal mancato sbarco in Gran Bretagna e dal conseguente prolungarsi del conflitto.

(34) In qualche misura sulle decisioni tedesche pesò anche l'allontanamento di Laval dal governo, che non lasciava presagire niente di buono circa l'effettiva volontà di collaborazione da parte del governo di Vichy (cfr. H. Feis, *The Spanish Story. Franco and the Nations at War*, New York, 1966, p. 121.

per quegli aspetti che riguardavano l'invio degli aiuti economici e militari, Mussolini non fece assolutamente nulla, allora, per modificare la decisione di Franco (35). E questo è davvero sorprendente, tanto più se si considera che, a distanza di tempo, e in particolare dopo lo sbarco degli Alleati in Africa settentrionale, lo stesso Mussolini manifestò un vivo interessamento per l'intervento della Spagna, che avrebbe consentito di bloccare l'arrivo dei rifornimenti agli anglo-americani attraverso lo Stretto di Gibilterra. Naturalmente, a quel momento non era neppure pensabile che Franco fosse disposto a coinvolgere la Spagna nel conflitto ed è anzi un altro motivo di sorpresa constatare che sia a Roma sia a Berlino si coltivassero delle speranze in proposito (36).

(35) Nell'incontro di Bordighera del 12 febbraio, Mussolini non solo si astenne dal sottolineare — come Hitler gli aveva espressamente chiesto — il debito di riconoscenza che il governo falangista aveva contratto con l'Italia, ma si dichiarò pienamente d'accordo che spettasse esclusivamente agli spagnoli decidere la data e il modo dell'intervento della Spagna. E ciò in piena contraddizione sia con gli interessi immediati dell'Italia, sia con l'affermazione di Hitler, contenuta nella sua ultima lettera a Franco, che il momento dell'inizio delle operazioni doveva essere stabilito da chi, sopportando il peso maggiore nella lotta, poteva valutare meglio tale opportunità in un ampio quadro strategico (Hitler a Franco, lettera del 6 febbraio 1941, in DGFP, Serie D, vol. XII, d. 22.

(36) Si veda in proposito, Mussolini a Franco, lettera personale del 14 febbraio 1940 in DDI, Serie IX, vol. X, d. 21; Mussolini a Hitler, lettera del 9 marzo 1943, d. 95, *ibid.*; Verbale del colloquio Bastianini- von Ribbentrop del 29 aprile 1943, d. 273, *ibid.*

IL PRIMO ANNO DI GUERRA

LA GUERRA IN AFRICA NEL 1940

LUIGI GOGLIA

Desidero subito dire che questo mio intervento affronterà alcuni aspetti della guerra sui fronti africani, ma soprattutto — cogliendo le suggestioni stesse della titolazione del nostro convegno — porrà maggiormente l'accento sui problemi della guerra italiana in Africa, che potranno successivamente essere affrontati nei nostri incontri a venire.

Per quanto riguarda i più recenti studi storici italiani sui fronti africani della seconda guerra mondiale, mi pare che — senza voler sottovalutare la produzione dell'Ufficio Storico della Marina e di quello dell'Aeronautica — i contributi più interessanti provengano dalle più recenti edizioni dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito, ciò che rientra nella logica dei fatti di quelle operazioni terrestri. Intendo riferirmi ai volumi sulle Campagne in Africa settentrionale, in via di compimento, dovuti all'impegno rigoroso, alla visione lucida ed alla trattazione chiara del generale Mario Montanari (1), che è autore di un'altra importante opera molto utile anche ai fini del nostro campo d'indagine, quella sull'Esercito italiano alla vigilia della seconda guerra mondiale (2). Frutto di un lavoro serio sono i volumi del generale Alberto Rovighi sulla Campagna in A.O. (3).

Le due serie di documentazione della seconda guerra mondiale, promosse dal prof. Antonello Biagini e da lui curate insieme con il tenente colonnello Fernando Frattolillo, e in due casi anche da altri curatori, l'una dei verbali delle riunioni del Capo di S.M. Generale e l'altra del diario del Comando Supremo, costituiscono una

(1) Mario Montanari, *Le operazioni in Africa Settentrionale*, vol. I, *Sidi el Barrani (Giugno 1940 - Febbraio 1941)*; vol. II, *Tobruk (Marzo 1941 — Gennaio 1942)*, vol. III, *el Alamein (Gennaio-Novembre 1942)*, Roma, Ufficio Storico Stato Maggiore dell'Esercito, 1985 e 1989.

(2) Mario Montanari, *L'Esercito italiano alla vigilia della 2ª guerra mondiale*, Roma, Ufficio Storico Stato Maggiore dell'Esercito, 1982.

(3) Alberto Rovighi, *Le operazioni in Africa Orientale (Giugno 1940 - Novembre 1941)*, 2 voll., Roma, Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito, 1985. Pur considerando positivamente l'opera, devo esprimere il mio dissenso sul modo con cui Rovighi valuta le truppe coloniali. Per questo aspetto, rimando al mio «Truppe coloniali», in *Storia militare d'Italia 1796-1975*, Roma, Editalia, 1990, pp. 262-64.

fonte ed un materiale di lavoro di grande interesse e di fondamentale importanza per lo storico militare e non (4).

L'Ufficio Storico della Marina Militare ha prodotto nei decenni passati, nella specifica collana «La Marina italiana nella seconda guerra mondiale», i titoli che interessavano le operazioni navali in Africa orientale, in Africa settentrionale e quelli che riguardavano i convogli.

L'Ufficio Storico dello Stato Maggiore Aeronautica conta due titoli che coprono la guerra aerea sui fronti africani della seconda guerra mondiale (5).

Al di fuori della produzione ufficiale, Lucio Ceva è autore di un saggio bibliografico vivace e stimolante sulla guerra in Africa settentrionale (6).

Negli ultimi tempi, accanto alla memorialistica militare in senso stretto, che è per motivi evidenti in diminuzione (7), abbiamo una memorialistica «civile», dovuta nel caso in oggetto a funzionari coloniali (8) e una memorialistica femminile

---

(4) Antonello Biagini e Carlo Mazzaccara (a cura di), *Verbali delle riunioni tenute dal Capo di S.M. Generale*, vol. I, 26 gennaio 1939 - 29 dicembre 1940); [subentra come curatore Fernando Frattolillo] vol. II, 1 gennaio 1941 - 31 dicembre 1941; [curatore anche Silvio Ceccarelli] vol. III, 1 gennaio 1942 - 31 dicembre 1942]; vol. IV, 1 gennaio 1943 - 7 settembre 1943, Roma, Ufficio Storico Stato Maggiore dell'Esercito, 1983-1985. Ogni volume del Diario storico del Comando Supremo consta sempre di due tomi, il primo è il diario vero e proprio, il secondo comprende gli allegati. Antonello Biagini e Fernando Frattolillo (a cura di), *Diario Storico del Comando Supremo*, vol. I (2 tomi), 11.6.1940 - 31.8.1940; vol. II (2 tomi), 1.9.1940 - 31.12.1940; vol. III (2 tomi), 1.1.1941 - 30.4.1941, Roma, Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito, 1986, 1988, 1989.

(5) Corrado Ricci, Christopher F. Shores, *La guerra aerea in Africa Orientale 1940-1941*, Roma, Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica, 1980; Angelo De Libero, *La quinta squadra aerea (L'altalena del deserto negli anni 1940-1943)*, Roma, Ufficio Storico Stato Maggiore Aeronautica, 1983.

(6) Lucio Ceva, *Africa Settentrionale 1940-1943*, Roma, Bonacci, 1982.

(7) Paolo Corazzi, *Etiopia 1938-1946. Guerriglia e filo spinato*, Milano, Mursia, 1984; Leonida Fazi, *Una leggenda africana vera. Bastiani il diavolo bianco*, Roma, Edizioni Piazza Navona, 1990, si tratta della seconda edizione accresciuta de *I guerriglieri del mal d'Africa*, uscita nel 1968. Il libro presenta un suo interesse grande per le straordinarie vicende di guerra di Angelo Bastiani, M.O., l'italiano vivente più decorato al valore e per la conoscenza dell'organizzazione e dell'attività delle bande irregolari indigene in A.O.I., ma l'A. ha tradotto i ricordi del generale C.A. Bastiani in una scrittura troppo spesso enfatico-retorica e mistico-malensa che, unita ad una lacrimosa nostalgia ideologico-politica, riesce a mio parere a fare un danno vistoso alla schietta, forte, vitale ed umanissima figura di Bastiani e a torturare qualsiasi tipo di lettore che non appartenga alla sua setta. Per fortuna, il lettore è aiutato ad arrivare alla fine del libro per l'interesse in sè della storia vissuta da Bastiani, anche se pessimamente tradotta dall'A. Desidero ancora dire che nelle ultime pagine del volume l'a. compie una vera e propria sarabanda di «mal d'Africa», in chiave reducistico-tardo- giovanilistica, che è un campionario dei miti e della propaganda del periodo coloniale fascista. Dispiace che il generale Bastiani abbia sostenuto la tesi del non uso dei gas nella guerra etiopica, dopo più di cinquant'anni da quella guerra, quando negli archivi dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito e in quello dell'Aeronautica è possibile consultare liberamente la documentazione al riguardo, che permette di ricostruire con sufficiente precisione l'uso, il tipo di aggressivo chimico, la quantità, le località e le date delle operazioni. Forse l'orgoglio del vecchio soldato di prima linea, come Bastiani è sempre stato, lo conduce a negare ciò che non ha visto con i suoi occhi, ma anche, forse, il vecchio soldato rifiuta l'idea che un mezzo così terribile sia stato usato contro un nemico che era totalmente privo di difesa. Anche questo episodio è, comunque, una lezione per lo storico, che ci richiama alla severità dell'analisi delle fonti, al rigore nel confronto tra fonti diverse e all'indispensabile bagaglio psicologico, particolarmente necessario quando si adoperano fonti memorialistiche e fonti orali.

(8) Pier Marcello Masotti, *Ricordi d'Etiopia di un funzionario coloniale*, Milano, Pan, 1981; Lino Calabrò, *Intermezzo africano. Ricordi di un residente di governo in Etiopia 1937-1941*, Roma, Bonacci, 1988.

(9). Sia le memorie dei funzionari coloniali, sia, e forse soprattutto, i ricordi coloniali della Rima Caveri e della Hoffmann, costituiscono una fonte non trascurabile per lo storico che voglia affrontare gli aspetti della vita quotidiana durante la guerra nelle nostre colonie.

Prima di entrare nell'argomento dei fronti africani in guerra nel 1940, desidero fare qualche osservazione sul periodo della vigilia. Nelle linee generali condivido ciò che è stato detto in questi giorni dai relatori che mi hanno preceduto sulla situazione delle diverse Forze Armate il 10 giugno 1940, in particolare con ciò che il prof. Minniti ci ha detto sul piano di guerra ed il generale Bertinaria sul Comando Supremo e che si può sintetizzare con la felice ed esplicita proposizione del prof. Andrè: «*Mussolini è al centro della scena*». E questo ci porta al cuore del problema, il ruolo di Mussolini. Il prof. De Felice, nel primo tomo del recente volume della biografia del dittatore fascista, affronta il problema del rapporto Mussolini-vertici delle Forze Armate e definisce l'azione del Duce nei confronti degli Stati Maggiori di Esercito, Marina ed Aeronautica con un termine truculento che rende molto bene il significato della politica in questione, «dissossamento» (10). Secondo De Felice — ed io concordo con lui — Mussolini avrebbe progressivamente «dissossato» gli Stati Maggiori delle tre Armi. Con questa sua politica egli ottenne strumenti più docili e da lui più dipendenti, a scapito di quell'autonomia professionale e tecnica, tipica di ogni Stato Maggiore che si rispetti. La più grave conseguenza che ne scaturì fu una progressiva deresponsabilizzazione dei vertici militari con gli effetti deleteri che diversi relatori hanno messo in luce. Ma se è giusto imputare al dittatore la responsabilità preponderante di questa politica, è pure vero che da parte dei «dissodati», e cioè degli Stati Maggiori, non ci furono reazioni che andassero in senso contrario, che mirassero cioè alla difesa della funzionalità della istituzione e della responsabilità delle competenze professionali dei capi militari. La puntuale e acuta relazione del prof. Minniti sul piano di guerra — con la quale pienamente concordo — viene addirittura a dimostrare un partecipazione attiva, una collaborazione dei vertici militari all'opera mussoliniana di «dissodamento» degli Stati Maggiori. È opportuno, ad evitare confusione di giudizio e di prospettiva, rendersi conto con chiarezza che, acquisita la responsabilità primaria di Mussolini, non possono però essere messe in dubbio anche le responsabilità degli Stati Maggiori delle tre Armi, che arrivarono alla guerra con una struttura di comando rigida ed inefficace.

Si giunge così al paradosso del 10 giugno 1940, quando l'Italia dichiara guerra alla Gran Bretagna ed alla Francia restando sulla difensiva: l'Italia, che ha dichiarato guerra, subisce proprio da questi due Paesi le prime azioni belliche. E il paradosso è ancora più evidente sui fronti africani, dove pure sarebbero state possibili operazioni di non grande costo, che potevano essere messe in atto da esperti comandanti coloniali, conoscitori del terreno e delle popolazioni, sfruttando a pieno le caratteristiche di aggressività e di mobilità delle truppe indigene inquadrate nel nostro Esercito.

---

(9) Lilia Rima Caveri, *I ventimila. Libia addio*, Firenze Libri, 1988; Paola Hoffmann, *La mia Libia*, Genova, Marietti, 1990.

(10) Renzo De Felice, *Mussolini l'alleato. L'Italia in guerra 1940- 1943*, tomo I, *Dalla guerra breve alla guerra lunga*, Torino, Einaudi, 1990, p. 14.

Credo si possa convenire che, anche se Mussolini ed i vertici militari credevano ad una guerra breve, non sia però stato un comportamento adeguato quello di entrare in una guerra senza in qualche modo combatterla come le guerre si combattono e cioè con le Forze Armate di cui si dispone, per i fini politici che si vogliono perseguire. Voglio dire che una guerra non può essere combattuta sul piano politico, con la mera consegna della dichiarazione di guerra, la rottura dei rapporti diplomatici ed altri atti analoghi. La guerra dello Stato che la dichiara, che è quindi la parte che rompe i normali legami interstatali del tempo di pace per iniziare un'azione radicalmente diversa, basata sulla violenza dei mezzi bellici, deve essere, invece, fondata su di essi, con essi combattuta. L'incoerenza, l'incongruità del fatto fu di dichiarare guerra senza poi far seguire alle parole e alle carte di guerra le azioni di guerra. Certamente il crollo rapido, tragico e devastante della Francia non poteva essere previsto quale esso avvenne, ma anche ciò poco toglie alla considerazione fondamentale che non si possono combattere impunemente guerre «politiche» che non siano anche effettivamente combattute sul campo.

* * *

Da un punto di vista della storia delle operazioni militari in Africa, credo che oggi, a distanza di cinquanta anni, possiamo affermare che molto è stato scritto in Italia e all'estero e che, in linea generale, abbiamo una grande quantità di materiale ufficiale e memorialistico; gli archivi vanno progressivamente aprendosi in misura sempre più larga agli studiosi e, quindi, possediamo già una notevole produzione storiografica anche di valore e ci sono anche buone prospettive per l'estensione e l'approfondimento ulteriori della ricerca. Per quanto riguarda la guerra nel 1940, abbiamo pochi momenti oscuri da chiarire, uno — per esempio — di *non poco* interesse è quello del generale di C.A. Gustavo Pesenti in Africa orientale. Pesenti comandava lo scacchiere Giuba che fronteggiava il Kenia britannico e fu improvvisamente rimosso dal suo incarico dal Duca d'Aosta il 29 dicembre 1940 e sostituito con il generale Carlo De Simone, ufficialmente per motivi legati a valutazioni pessimistiche sulla condotta delle operazioni, ma, come scrive Rovighi, i motivi reali erano diversi, «*era un vecchio coloniale, ottimo conoscitore dell'ambiente somalo, studioso di storia e di problemi coloniali e con buona conoscenza dell'Impero inglese, egli sarà influenzato da giudizi pessimistici sulla situazione fino a proporre al Viceré iniziative armistiziali nel dicembre 1940 e sarà allontanato*» (11). Renzo De Felice, che ha potuto leggere il diario del duca Amedeo, scrive al proposito che il viceré definisce Pesenti «*un matto*» (12). Cosa era avvenuto?

L'idea armistiziale di portare l'Impero fuori dalla guerra, con alla testa il duca Amedeo, era sentita solo dal generale Pesenti? O era un'idea , un programma che interessava anche altri comandanti e ufficiali superiori e funzionari coloniali dell'A.O.I.? Allo stato attuale della ricerca è difficile dare una risposta; al riguardo ci sono soprattutto voci ed opinioni raccolte tra i reduci dell'Impero, che sono di segno opposto (13). E forse sarà anche difficile rintracciare una documentazione che

(11) Alberto Rovighi, op. cit., vol. I, p. 494.
(12) Renzo De Felice, op. cit., tomo II, *Crisi e agonia del regime*, p. 983, nota.
(13) TAA del dr. Rodolfo Goglia, primo segretario di governo dell'amministrazione coloniale, del Prof. Giuseppe Bucco, ispettore di sanità dell'amministrazione coloniale, Angelo Bastiani, comandante dell'omonima banda irregolare in A.O.I.

possa chiarire la questione. Rovighi e lo storico inglese Mockler sottolineano come l'episodio Pesenti segua lo scontro di el Waq che segnò la prima vittoria britannica — anche se di piccole dimensioni — che però fu ritenuta importante dal Comando inglese, perché evidenziò l'efficienza delle loro truppe (14). Mockler, inoltre, sembra optare per l'ipotesi che Pesenti fosse in contatto con i britannici (15) e cita anche una frase di Churchill tratta da una sua lunga memoria per i Capi di Stato Maggiore, che farebbero pensare ad un movimento di opinione sulla questione dell'armistizio molto più ampio e ben al di là della sola persona di Pesenti. Scrive Churchill, in una data che Mockler colloca all'incirca una settimana dopo l'incidente Pesenti con il duca Amedeo, «*at any time we may receive armistice proposals from the cut-off Italian garnison in Ethiopia*» (16). Ma anche questa aspettativa di Churchill, pur essendo importante, perché comunque indicativa di qualcosa che stava accadendo nell'Impero italiano e che noi con sicurezza abbiamo individuato nella proposta di Pesenti al duca Amedeo, aggiunge solo un elemento in più di dubbio nel senso che accennavo sopra.

Un'altra considerazione meritano i fronti africani su un aspetto che è secondario, ma che non per questo, riveste importanza su questi scacchieri di guerra; mi riferisco a quel tipo di azioni che, sia il terreno, sia l'esperienza di molti comandanti e ufficiali coloniali e le caratteristiche delle truppe coloniali stesse potevano suggerire. In Africa settentrionale, ad esempio, i gruppi di meharisti e di sahariani autocarrati e il raggruppamento automobilistico della Cirenaica avrebbero potuto essere adoperati per operazioni in profondità nel deserto, dietro le linee britanniche, per atti di sabotaggio, incursioni sui comandi avanzati e informazione. Non risulta che questo tipo di azione sia mai stato intrapreso neppure quando i britannici con il «Long Range Desert Group», lo «Special Air Services» e la «Popsky Private Army» iniziarono questo tipo di azioni, che disturbarono in non trascurabile misura i nostri aeroporti, le nostre linee di rifornimento ecc..

Il fatto stupisce perché, durante le ultime operazioni di riconquista della Tripolitania nel 1925 e della riconquista del Fezzan nel 1929, Graziani aveva costituito una colonna mobile, articolata su autocarri che trasportavano munizioni, acqua, viveri e carburante, meharisti, cavalleria libica, una squadriglia di autoblindo o aerei in funzione di ricognizione, individuazione e attacco ai nuclei della resistenza. Certamente il nemico britannico era altra cosa dai partigiani libici, ma il terreno era lo stesso e qualche risultato poteva essere raggiunto, adeguando alle nuove necessità e al nuovo nemico l'esperienza acquisita. Il generale Bovio, in una conversazione privata con me, osservava giustamente che un elemento negativo poteva parzialmente spiegare il perché di questa inerzia operativa, ed era costituito dal personale medio di Stato Maggiore che veniva inviato in colonia. Questi ufficiali sarebbero stati in un certo senso gli scarti dello Stato Maggiore. È indubbio allora che questo fatto abbia inciso, ciò però sposta il nostro problema da Tripoli a Roma. È vero forse che bisogna anche pensare ad un fattore più generale, alla mentalità di una classe dirigente italiana e quindi anche degli ufficiali. Infatti, se noi consideriamo la mentalità da un punto di vista storico e cioè come figlia di una cultura sedimentata nel Pae-

(14) A. Rovinghi, op. cit., p.; Anthony Mockler, *Haile Sellassie's War*, Oxford University Press, 1984, p. 304.
(15) Ivi, p. 305.
(16) Ivi.

se, sappiamo che questo è un fenomeno di lungo periodo, che non può essere calcolato con il tempo di pochi decenni. Così crediamo che di fronte al nemico britannico, che all'epoca possedeva l'impero più grande del mondo nei cinque continenti del pianeta, ci sia stato anche — come riflesso di un'avvertita complessiva inferiorità — l'idea di affrontarlo con mezzi e modi moderni, trascurandone altri che invece la grande esperienza politica e militare imperiale britannica non disdegnava affatto. C'è poi da aggiungere un aspetto del comportamento militare britannico — lo spirito aggressivo — che si manifesta, anche nei momenti di inferiorità, con iniziative offensive minori e secondarie che, comunque, colpiscono il nemico e mantengono alto il morale dei combattenti.

Il generale Nasi, nelle sue memorie inedite (17), trae spunto dalla Campagna del Somaliland per la seguente riflessione:

«In questa situazione, il Comando britannico era sulla stretta difensiva su tutto il fronte dell'A.O.I. e, in ordine ai concetti della «strategia oceanica», aveva lasciato sui nostri confini desertici pochissime forze di "osservazione"; molto indietro, a qualche centinaio di chilometri, nei punti vitali (Altipiano del Kenia, Porto Sudan, Carthoom, ecc...) teneva riunite le poche forze che aveva disponibili.

E questo, in ordine a quel principio di "strategia oceanica", che deve applicarsi anche nei vasti spazi africani o asiatici. Strategia così bene applicata e formulata da Rommel in Libia, teatri desertici continentali, che "non è mille miglia di deserto — e di oceano — che importa tenere o meno... quello che importa è di distruggere lo strumento bellico nemico, ovvero evitare la distruzione del nostro" e potere così riprendere l'offensiva.

Da condannarsi, invece, negli spazi desertici (oceanici) la strategia e la tattica "alpina a noi tanto cara... dovunque", di non mollare "un pollice di terreno" (18)!».

In A.O.I. ci fu un tentativo di operazione condotta in profondità in territorio nemico, affidata ad una unità coloniale comandata da un vecchio sperimentato comandante coloniale, il colonnello Rolle. Il colonnello, con il suo gruppo e scorte di viveri per quattro giorni, attraversò la frontiera del Sudan a nord-est di Kurmuk il 15 ottobre, diretto su Roscires, ma fu avvistato dalla ricognizione aerea britannica e severamente bombardato a più riprese (19). Il gruppo di Rolle assommava a ben 1.300 uomini, il che fa pensare ad un'azione di una certa importanza; secondo Mockler, dal punto di vista britannico, era una mossa improvvisa, pericolosa e ben preparata (20). Sul «ben preparata» ci sarebbe da dire; mentre, infatti, non c'è dubbio che Rolle ed i suoi uomini fossero bene preparati, non è plausibile la stessa preparazione da parte dello Stato Maggiore dell'A.O.I., a capo del quale c'era il generale Claudio Trezzani, rinomato stratega di cattedra, ma che non aveva la più piccola esperienza dell'Africa. Concordo con Rovighi, che scrive: «*la disavventura del gruppo sottolineava la difficoltà di operazioni in profondità in simili territori senza adeguata ed accurata organizzazione preventiva di carattere informativo e logistico*» (21). Il grup-

(17) Devo alla cortesia dell'amico generale C.A. M.O. Angelo Bastiani l'avere ottenuto una copia delle memorie del generale Guglielmo Nasi, *Venticinque anni d'Africa,* dattiloscritto.
(18) G. Nasi, op. cit., p. 72.
(19) A. Rovighi, op. cit., vol. I, p. 367.
(20) A. Mockler, op. it, p. 267.
(21) A. Rovighi, op. cit., p. 367.

po Rolle rientrava nei nostri confini il 25 ottobre; in dieci giorni di marcia, dopo aver subìto parecchi attacchi aerei britannici, aveva perduto 52 uomini, tutti i quadrupedi e i loro carichi. Questo insuccesso fu più grave delle sue reali dimensioni, sia perché particolarmente negativo agli occhi della popolazione sudanese, sia perché il fallimento di questo primo tentativo di operazione tipicamente coloniale fece sì che Trezzani, che l'aveva mal preparato, ne traesse esperienza non per fare bene la prossima volta, ma per desistere del tutto e tornare alla sua conduzione scolastica della Campagna in A.O.I.

* * *

Avviandomi alla conclusione, desidero porre il problema che considero più importante, che riguarda la seconda guerra mondiale combattuta sui fronti africani. Per una comprensione più ampia e profonda di quegli eventi è, infatti, necessario adottare un punto di vista che non consideri i fronti africani come meri campi di battaglia, ma come territori abitati da popolazioni africane che furono direttamente coinvolte nel conflitto, sia con una attiva partecipazione in armi, sia come i civili di tutti i Paesi in guerra. Questi Paesi, Libia, Tunisia, Sudan, Kenia, Somaliland, Etiopia, Eritrea, Somalia, erano colonie dell'Italia, della Francia e della Gran Bretagna, mentre l'Egitto, pur indipendente, era comunque sotto controllo britannico.

Adottando questa visione degli eventi bellici, ci colleghiamo strettamente alla realtà coloniale, nel nostro caso soprattutto al dominio coloniale italiano, alla sua politica indigena e quindi al rapporto che in colonia regola la vita della società africana. Anche nella prima guerra mondiale popolazioni e territori africani s'erano trovati coinvolti nel conflitto, ma in quel continente esso toccò solo poche migliaia di uomini, mentre il grosso, l'Esercito coloniale francese, combattè sul fronte europeo occidentale. Nella seconda guerra mondiale, invece, centinaia di migliaia di africani in armi, inquadrati soprattutto negli Eserciti italiano, britannico, in minor misura francese (marocchini ed algerini combatterono nella Campagna d'Italia) e belga, combatterono in Africa, in Libia, Tunisia, Egitto, in A.O.I., Somaliland, Sudan, Kenia.

Il fenomeno, per la molteplicità dei territori interessati, per il gran numero di soldati africani coinvolti e per le conseguenze che ne scaturirono, rappresenta una svolta non solo nella storia coloniale e nella storia dell'Africa coloniale, ma anche nella storia militare nella sua accezione più tradizionale ed essenziale.

Lo storico arabo-keniota Ali A. Mazziù, in un saggio sull'Africa e l'eredità della seconda guerra mondiale, individua con viva sensibilità e lucida comprensione una serie di punti nodali che sono altrettanti spunti di riflessioni e temi di ricerca (22). Mazziù parte dalla considerazione che per la prima volta in Africa un numero rilevante di africani combatte insieme a parimenti numerosi europei contro altri europei ed altri africani in numero egualmente rilevante (si pensi alle grandi battaglie in Africa settentrionale, alle Campagne nella Somalia inglese ed italiana, a Keren, ecc...). Questo incontro e scontro tra africani ed europei in Africa è un punto fermo

(22) Ali A. Mazziù, *Africa and the legacy of the Second World War: political, economic and cultural aspects*, in *Africa and the Second World War*, Reports and papers of the symposium organized by UNESCO at Benghazi from 10 to 13 november 1980, Paris, UNESCO, 1985, pp. 13-25.

nel cambiamento di mentalità, soprattutto negli africani, ma anche negli europei; il fatto produrrà notevoli conseguenze nel dopoguerra.

Mazziù individua un momento centrale nel cambiamento della mentalità degli africani colonizzati dovuta alla guerra ed è la «*distruzione del mito della invincibilità europea*» (23). Il ridimensionamento del bianco porta con sé un elemento di sua umanizzazione, ma il processo riguarda anche l'europeo che fa i conti con la realtà di guerra, che gli restituisce un soldato africano uomo adulto e non più eterno adolescente, con le caratteristiche proprie di instabilità, eccitabilità e immaturità di quest'età di transizione, come generalmente concepito dalla mentalità colonialista. Così, mentre l'europeo per l'africano da superuomo diventa uomo e recupera in tal modo la sua reale dimensione umana, anche l'africano, diventato finalmente adulto, acquista una sua nuova umanità.

La partecipazione numericamente rilevante alla guerra da parte degli africani non rappresenta soltanto una crescita umana attraverso il dolore e la sofferenza, ma essa è vissuta insieme ed in confronto con gli europei. Essa fu così, più in generale, un allargamento dell'orizzonte culturale, sociale e politico che coinvolse anche la popolazione civile, in misura diversa a seconda dei Paesi. Mi sembra, pertanto, giusta l'osservazione di Mazziù quando scrive che «*per milioni di africani su tutto il continente la seconda guerra mondiale costituì un'importante esperienza internazionalizzante. Alla fine di essa molti africani erano pronti per mobilitarsi per la loro libertà ed indipendenza*» (24).

L'esperienza della seconda guerra mondiale segnò la storia dei popoli dell'Africa, accelerò la loro presa di coscienza politica a livello di massa, perciò è importante tenere ben vivo sullo sfondo delle vicende belliche quelle dei popoli africani e delle società coloniali in quel periodo.

Allegato

Dalle memorie inedite del generale Guglielmo Nasi

CAPO IX

IN GUERRA — COMANDANTE DELLO SCACCHIERE EST — (5.6.1940 - 30.9.1940)

Come ho già detto, io ero stato nominato, dal 1° giugno 1940, comandante — con poteri civili e militari — dello Scacchiere Est dell'A.O.I. che comprendeva i territori del Governo dello Scioa, del Governo del Harrar, il settore Migiurtinia del Governo della Somalia e il settore Asscò del Governo dell'Eritrea.

La guerra fu ufficialmente dichiarata il 10 giugno 1940 contro l'Inghilterra e la Francia.

(23) Ivi, p. 13.
(24) Ivi, p. 15.

Lo Scacchiere Est dell'A.O.I. al mio comando, confinava con la Somalia britannica (capoluogo Berbera) e con la Somalia francese (capoluogo Gibuti).

Le forze inglesi (quasi tutte di colore) stazionate nel Somaliland ammontavano a poco più di 10 mila uomini (le riserve e l'aviazione erano ad Aden) e altrettante quelle francesi. Gibuti, per altro, verso fine luglio 1940 si schierò ufficialmente col Governo del maresciallo Petain e pertanto non costituì più per l'Italia un obiettivo nemico.

A mia disposizione, concentrati presso a poco nel triangolo Harrar- Giggiga, avevo circa 30 mila uomini (nella maggior parte truppe indigene ottime; ma per mentalità, addestramento e armamento più idoneo alla guerriglia che alla guerra).

Occorre dire che alla data della dichiarazione di guerra (10 giugno 1940) l'Inghilterra fortemente impegnata in Europa e in Egitto, aveva pochissime forze nel Kenia e nel Sudan Anglo Egiziano, coi quali territori (oltre al Somaliland) confinava con l'A.O.I.

In questa situazione, il Comando britannico era sulla stretta difensiva su tutto il fronte dell'A.O.I. e, in ordine ai concetti della «strategia oceanica», aveva lasciato sui nostri confini desertici pochissime forze di *osservazione;* molto indietro, a qualche centinaio di chilometri, nei punti vitali (altipiano del Kenia, Porto Sudan, Carthoom, etc.) teneva riunite le poche forze che aveva disponibili.

E questo, in ordine a quel principio di «strategia oceanica», che deve applicarsi anche nei vasti spazi africani e asiatici. Strategia così bene applicata e formulata da Rommel in Libia, in ordine al concetto, che vale per gli oceani, come per i grandi teatri desertici continentali, che se *non è mille miglia di deserto — o di oceano — che importa di tenere o meno... quello che importa è di distruggere lo strumento bellico nemico, ovvero evitare la distruzione del nostro»* e potere così riprendere l'offensiva.

Da condannarsi, invece, negli spazi desertici (oceanici) la strategia e la tattica *alpina a noi tanto cara... dovunque,* di non mollare *un pollice di terreno.*

Occupare mille chilometri di territorio desertico, ha poca importanza, anzi costituisce un grande pericolo se non abbiamo *distrutto* lo strumento militare nemico, risparmiando il nostro. E viceversa, perdere mille chilometri, ha relativa importanza, se con quel mazzo possiamo salvare il nostro strumento militare e avvicinarci alle nostre basi, per riprendere poi l'offensiva.

Naturalmente, i comandanti degli Scacchieri erano alle immediate dipendenze del viceré duca d'Aosta. Capo di Stato Maggiore, venuto da poco dall'Italia, era il generale Trezzani, uno dei più giustamente quotati generali dello Stato Maggiore italiano.

La strategia generale, gli obiettivi, le operazioni offensive da fare, erano quindi logicamente di competenza del Comando in capo, nel quadro degli ordini e direttive che potessero ricevere dal Comando Supremo in Italia (Mussolini, come noto, aveva assunto il comando di tutte le forze di terra, di mare, dell'aria. Capo di Stato Maggiore Generale era il maresciallo Badoglio).

In questo quadro io ebbi l'ordine di studiare una operazione offensiva per l'occupazione del Somaliland britannico. Per gli altri Scacchieri veniva studiata una operazione nel Sudan anglo-egiziano (scacchiere nord) e una operazione nel Kenya (scacchiere sud). Ma poi, daccordo col Comando Supremo, si ritenne di scartare questi ultimi obiettivi (Sudan e Kenya), troppo lontani e troppo impegnativi, e di limitarsi al Somaliland (anche perché, si diceva ufficialmente, che la guerra sarebbe durata tre mesi!!!).

Ebbi pertanto l'ordine di tutto predisporre e dare corso al più presto possibile all'operazione, non appena chiarita la situazione di Gibuti di cui ho accennato innanzi.

Il 18 agosto a sera (e cioè dopo 16 giorni, di cui sei di duro combattimento), la Colonna del Centro, Divisione del Harrar al comando del generale De Simone, era alle porte di Berbera, capoluogo del Somaliland, mentre gli inglesi si imbarcavano per *Aden.*

Per i particolari essenziali della operazione, rimando il lettore, che lo desiderasse, alla mia relazione telegrafica che feci allora e che qui allego. (...) Per chi volesse qualche cosa di più completo, potrà consultare la relazione del Ministero Difesa Esercito e quella fatta da me al rientro dalla prigionia, che si trovano nella mia biblioteca.

Qui mi limiterò solo a una severa autocritica dell'operazione, senza *falsa modestia*, perché — come disse Napoleone — «*in guerra vince chi fa meno errori*».

Invidio quei Generali i quali, quando un'operazione va loro bene (e anche quando va loro male) *sono perfettamente convinti* — e per questo li invidio — di non avere sbagliato mai e neanche di una virgola. Caratteri fortunati!

Ma... prima dell'autocritica, per non demoralizzare troppo i miei più fedeli e stretti collaboratori, voglio citare due pubblici attestati: uno arrivato dal Duce ed uno mio.

1 - Il telegramma del Duce al Duca d'Aosta Vicerè in data 19 agosto 1940: «*Ora che con l'occupazione di Berbera, la conquista della Somalia è un fatto compiuto, Vi giunga, Altezza, insieme col mio, il plauso del popolo italiano che ha seguito, con assoluta certezza di vittoria, le fasi della dura battaglia. Comunicate il mio elogio al Generale Nasi, comandanti delle colonne, agli ufficiali, ai sottufficiali, alle truppe nazionali e coloniali. Tutti hanno dato una prova superba di valore e di tenacia degna dei soldati dell'Italia fascista. Dopo la necessaria sosta, Voi dirigerete verso le altre mete la volontà perseverante e l'ardimento delle truppe che presidiano l'Impero e lo estendevano nei confini e nella potenza. Mussolini*».

2 - Il mio ordine del giorno (che sembra il bollettino di Austerlitz!!)

COMANDO SCACCHIERE EST - A.O.I.
Hergheisa (Somaliland) 20.8.1940

Ufficiali, Sottufficiali, Graduati ed Ascari di tutte le razze e religioni!

3-13 agosto!
Campagna fulminea!
300 km superati a tappe forzate!
Sforzo logistico che sa di miracolo.
Due dure battaglie in terra; innumeri nel cielo.
L'agguerrito nemico cacciato in mare.
Un possedimento inglese conquistato all'Italia.
Gloria ai caduti!
Onore ai combattenti di terra e dell'aria!

IL GENERALE COMANDANTE
GUGLIELMO NASI

E passo all'autocritica:

1 - Non fu Austerliz, e cioè la classica vittoria, perché le forze nemiche non furono distrutte.

Berbera fu una piccola «Dunquerque»! Operazione nella quale gli inglesi furono sempre maestri (1). I 10 mila uomini si imbarcarono sotto il tiro dei nostri cannoni e sotto la protezione di una divisione navale e aerea ancora intatta.
Io mi consolo, un poco, pensando che se gli inglesi riuscirono a fare «Dunquerque» a quel magnifico strumento militare che furono sempre le forze e lo stato maggiore tedesco, non ci voleva molto a farla al mio strumento, di tutte le lingue, razze e religioni, al mio stato maggiore e al sottoscritto più pratico, invero, di guerriglia che... di guerra!

2 - L'operazione è costata troppo sangue, troppe munizioni, troppo materiale, perché fu attuata (anche se non concepita) frontalmente, praticamente non vi fu manovra (2). L'unica manovra, invero, che ebbe per lo meno effetto morale, è mio dovere riconoscerlo, fu costituita da una geniale idea del Duca di Aosta, che lanciò *lungo la costa* una piccola colonna autocarrata di camicie nere, partita da Zeila.
Vero è che si fermò a mezza strada, soprattutto per le enormi difficoltà del terreno e per altre ragioni che sarebbe ozioso dire. Ma ebbe un tale effetto morale (come sempre la manovra a largo raggio) che Churchill, alla Camera dei Comuni (non ricordo la data, ma fu prima del 15 agosto) dichiarò che ormai, praticamente, per il Somaliland non vi era più speranza.

3 - In ogni modo, se sfondammo *frontalmente* la linea inglese del Tug Argan, dopo 5 giorni di durissimi, sanguinosi attacchi, fu merito di quella «durissima testa» del generale De Simone, che comandava la Divisione Harrar. Durissima testa, più dura della roccia del fortino inglese Gibilterra che alzò, dopo 5 giorni, bandiera bianca! Credo che nella storia inglese, si sia vista raramente una bandiera bianca!
Ma comunque, giù il cappello, «presentate le armi» ai difensori di «Gibilterra» perché li trovammo tutti morti o feriti.

---

(1) A Dunquerque (costa nord della Francia), nel 1939, le forze inglesi che erano — in Francia circa... — per salvarsi dal disastro, con una magistrale operazione anfibia furono ritrasportate in Inghilterra con tutti i mezzi nautici possibili. Naturalmente, armi e materiali, rimasero, quasi tutti, nelle mani dei tedeschi.
Questa manovra rientrava nella strategia oceanica, cara agli inglesi di salvare lo strumento anche a costo di perdere il terreno, tanto più che, in questo caso, il terreno era terra francese.

(2) Lo sfondamento della linea difensiva del Tug Argan era stato da me concepito essenzialmente con una manovra per le due ali del nemico. E cioè: la colonna di destra (colonnello Bertello con tutti i suoi Dubat), doveva avvolgere l'ala sinistra nemica, mentre la Brigata di riserva, Lorenzini, doveva avvolgere l'ala destra. Ma un po' per le carte topografiche del tempo di «hic sunt leones» e soprattutto per le enormi difficoltà del terreno i due aggiramenti non si fecero sentire.

Annotazione di Riccardi. «Non direi che non vi fu manovra. La manovra vi fu perché il movimento delle ali, aveva proprio il compito di ricercare i tronconi delle ali inglesi e cadere alle spalle di essi; ma per le difficoltà del terreno e le preoccupazioni logistiche (acqua soprattutto) non fecero sentire appieno il loro effetto».

(3) A Lafaruk la resistenza della retroguardia inglese fu subito travolta dalla Brigata "Lorenzini" che, inaspettata, piombò sul fianco destro del Black Watch.

Il sacrificio di «Gibilterra» e la ulteriore resistenza dei Black Natch (il famoso reggimento scozzese) a Lafaruk, il 16 agosto (3), permisero l'imbarco del grosso delle forze inglesi a Berbera (4).

4 In relazione a certe pubblicazioni sulla campagnetta del Somaliland, apparse anche di recente su un rotocalco settimanale, mi è stato chiesto più di una volta: «ma chi ha conquistato il Somaliland?».
Se è concesso un paragone fra le cose grandi e le piccole, potrei rispondere (si licet parva, comparare magnia), come rispose il maresciallo di Francia Joffre a un giornalista americano che gli aveva chiesto chi avesse vinto la battaglia della Marna (1914): il generale Foche comandante del Corpo d'Armata che aggirò l'ala destra tedesca, ovvero il generale Gallieni che fece la famosa *sortita* da Parigi, caricando qualche battaglione sui taxi parigini, ovvero il Tenente Colonnello di Stato Maggiore... (di cui non ricordo il nome), il quale scrisse, poi, che la vittoria era a lui dovuta, in quanto aveva «minutato» l'ordine famoso etc. etc.».

Il maresciallo Joffre, che fu intervistato nel 1919 e 1920, rispose solamente: «Io non so chi abbia vinto la battaglia della Marna. Ma conosco personalmente molto bene, colui che scrisse Tacito circa duemila anni fa: *«iniquissima hace bellorum conditio est; prospera omnes sibi vindicant, adversa uni imputantur»*, che letteralmente suona in italiano: «questa è l'iniquissima condizione delle guerre: se vinte, tutti ne rivendicano il merito, se perdute, a uno solo si imputa la colpa».

Punto e basta su questo argomento per il quale non mi rivolgo ai posteri!

Certo in Etiopia, in Africa in generale e fra gli etiopi particolarmente, la conquista della Somalia inglese ebbe una risonanza colossale.

Era la prima volta nella storia, che Albione sgombrava forzatamente, incalzata dalle baionette italiane, una Colonia, sia pure una «colonietta»!

Fu il vertice del nostro prestigio in Etiopia. Dopo di allora... declinò fino alla perdita di tutto l'Impero per forza di armi soprattutto, ma anche in funzione (forse) della nostra strategia... alpina, di non abbandonare il bassopiano somalo e sudanese per tempo o trincerarci in montagna.

Ma questa è... un'altra storia!

---

(4) Anche questo, nel quadro della strategia oceanica degli inglesi e cioè perdere terreno bensì, ma salvare lo strumento e così perdere tutte le battaglie di una guerra, ma vincere l'ultima (Waterloo!)

Annotazione del gen. Riccardi: La campagna del Somaliland, non fu una campagnetta, ma una campagna con tutte le sue preoccupazioni e con tutte le sue perdite. Se si considera poi, che noi avevamo armi antiquate e gli inglesi quelle ultramoderne e combattemmo sul terreno coloniale con reparti organizzati all'europea, bisogna concludere che fu anche un esperimento che valse ad aprire gli occhi allo S.M. italiano, che potè tenerne conto per le operazioni che si svolsero poi su altri scacchieri coloniali.
Lasciamo la svalorizzazione agli altri, ma noi non dobbiamo farlo nel modo più assoluto, se non altro per rispetto ai 62 ufficiali fra morti e feriti ed ai 1.983 fra sottufficiali, nazionali ed indigeni, morti, feriti e dispersi.

CAPO X

COMANDANTE SETTORE GOGGIANI
(1° ottobre 1940 - 1° febbraio 1941)

Insediato del Somaliland la nostra amministrazione, a metà settembre 1940, fu convocata ad Addis Abeba per la compilazione della relazione ufficiale sulla Campagna del Somaliland. Del resto io ero sempre nel territorio di mia giurisdizione perché lo Scacchiere Est, comprendeva anche il Governo dello Scioa (1).

Intanto, però, la situazione generale dell'Impero si aggravava, specie nello scacchiere nord (Amara - Eritrea) dove dal Sudan, le forze inglesi cominciavano a premere sui nostri confini.

Si diceva che l'imperatore Alle Sollassie era già a Cartoum e, peggio, si diceva che un alto ufficiale inglese era già penetrato nel Goggiam per preparare il ritorno del Negus in Etiopia per quella via.

Il Vicerè, fermo restando (invero di nome, più che di fatto) il mio incarico di comandante lo Scacchiere Est (che, eliminati gli inglesi dal Somaliland, non aveva più che confini marittimi con gli inglesi), mi incaricò del Comando Settore Goggiam dove la situazione, come sopra ha detto, si aggravava giornalmente.

---

(1) Quando giunsi ad Addis Abeba, per ferrovia, mi accolse alla stazione il generale Trezzani con una rappresentanza di ufficiali, che mi portava il saluto del Vicerè.
A casa mia (o meglio lungo la strada che conduceva a casa mia) trovai ad attendermi un'altra rappresentanza: qualche centinaio di donne e bambini indigeni, in ginocchio (neanche un uomo). Compresi che in mia assenza era avvenuto qualche fatto, per il quale venivano a chiedere il mio appoggio. Feci entrare in casa una rappresentanza e seppi che in quei giorni, *manu militari*, erano stati rasi al suolo molte centinaia di «tucul» (abitazione in legno e paglia) di famiglie indigene, rimaste così, in piena stagione delle piogge, senza tetto.
Questo era stato fatto per lo «sgombero del campo di tiro», davanti a una trincea difensiva, costruita tutto intorno al nucleo del quartiere europeo. Giustissima la costruzione di una trincea difensiva, giustissimo lo sgombro del campo di tiro, a condizione, però, che qualche provvedimento venisse preso subito per il ricovero degli abitanti dei tucul distrutti, così come provvedimenti sarebbero stati presi se si fosse trattato di famiglie europee. In un momento così delicato (7 mesi dopo gli inglesi ed i patrioti occuparono Addis Abeba) si doveva evitare di creare dei malcontenti. Eppure vi era una Direzione del Genio Militare, un Municipio di Addis Abeba, un Governo dello Scioa!!! Certo, tutto l'apparato si era mosso in moto, burocraticamente e certamente fra un anno o due, i danneggiati sarebbero stati risarciti.
Convocai subito il dott. Franca, Direttore Generale degli Affari Politici, e gli ordinai di pagare subito ai danneggiati una indennità corrispondente al valore medio di piazza di un tucul. Entro 24 ore tutti furono tacitati e un'altra processione di donne e bambini venne a ringraziarmi. Né prima, né dopo, neanche un uomo! Qualche sensibilità fra quei neri!
E anche di questo gesto che nell'aprile 1941 (e cioè sette o otto mesi dopo) quando i patriotti entrarono in Addis Abeba (io ero a Gondar a quella data), sono certo che la popolazione indigena di Addis Abeba, si ricordò e... perdonò.
In questo argomento, voglio anche accennare ad un altro episodio. In quei giorni di settembre 1940, fui invitato ad Addis Abeba a un gran matrimonio indigeno. Quando entrai nella sala, una ulzerò (dama nobile) disse in italiano ad alta voce: «Ecco il nostro Governatore, sempre tra noi, nei giorni lieti e nei giorni tristi». È indubbio che avevo fatto presa nell'animo indigeno. Del resto è stato riconosciuto dallo stesso nemico che, a pagina 58 del volume «The Abissinian Campaigne», dice: «Il generale Nasi, di gran lunga il più abile degli italiani nel trattamento con gli abissini che egli trattava come esseri umani ai quali si poteva offrire la mano e si poteva offrire la propria mensa e verso i quali si poteva mantenere la propria parola...».

Il Goggiam, vasta e ricca regione che faceva parte del Governo Amara, era già stato in passato feudo della potente famiglia dei Theloaimanot di cui ras Hailù (il capo a me, più legato) era il più diretto discendente.

Il 1° ottobre (1940) mi trasferii subito in aereo a Debra Marcos, capoluogo della regione, accompagnato dal tenente colonnello di Stato Maggiore Tramontano, da ras Hailù e, naturalmente, dal mio fido maggiore Riccardi.

In tutto, me compreso, tre ufficiali, più un dattilografo e i nostri attendenti.

Un Comando volante, tattico-politico, come si vedrà, ridotto al minimo, per non creare soprastrutture inutili, anzi dannose, al Comando di Settore (colonnello Maraventano) che già funzionava a Debra Marcos.

Il Goggiam, come ho detto, faceva parte del Governo dell'Amara. Il territorio del Governo eritreo e quello dell'Amara, costituivano lo Scacchiere Nord di cui il generale Fruschi era il Comandante, con sede all'Amara.

A Gondar, capoluogo del Governo Amara, era Reggente del Governo, il segretario generale Barile e Comandante delle Truppe, il generale Martini.

Il Settore politico-militare Goggiam, era suddiviso, in quella data, in sottosettori e con i capi indigeni. Neanche da pensare! Si può dire che ogni centro, a cominciare da Debra Marcos, era praticamente assediato, ed occorreva costituire una colonna di parecchi battaglioni per andare da un centro all'altro o, naturalmente, a prezzo di sanguinose scaramucce, se non di combattimenti.

Organizzai, perciò, il mio comando volante. Avevo a mia disposizione un vecchio "Caproni" che faceva 130 km l'ora, ma col quale si atterrava dovunque sui campi di fortuna, che ogni comando di sottosettore aveva costruito.

Il "Caproni" era *disarmato,* e quindi di tutta la carlinga aveva fatto il mio ufficio. Praticamente ero in volo quasi ogni giorno, e prendevo frequenti contatti con quei magnifici, valorosi Colonnelli e Tenenti Colonnelli che, serenamente, senza drammatizzare, un giorno sì e un no, si può dire, prendevano reciproco collegamento a suon di cannonate, riuscendo a tenere in soggezione l'apparato della rivolta. A quella data, nascosto nei Gugù (catene di monti) si trovava il famoso colonnello inglese Wingate (poi generale) che doveva poi trovare la morte due anni dopo in Birmania.

Tentai, a mezzo di ras Hailù, di prendere contatto coi capi ribelli, ai quali indirizzai anche qualche lettera personale. Una simpatica risposta la ebbi dal Degiac Mangascià, parente di ras Hailù, il quale mi diceva: «Caro generale Nasi, ti conosco molto di nome e vorrei pure ecc. ecc..., ma sei giunto troppo tardi! Gli italiani, che noi avevamo accolto nel 1936 quasi con entusiasmo, ce ne hanno poi fatte... troppe (e precisava tremendi episodi di crudeltà). Non si torna più indietro».

In conclusione, in linea politica, più niente da fare. Tutti i ponti erano tagliati fra noi e le popolazioni. In linea militare, non si trattava di fare... la guerriglia contro i ribelli, ma la guerra contro gli inglesi... concentrando (e non disperdendo) le nostre forze nei punti vitali per la difesa strategica dell'Impero.

E questo era ormai il problema di tutto l'Impero. Occorreva decidere d'urgenza (ottobre 1940), perché il teatro di guerra era immenso. Andava dal Giuba a Cassala (quasi duemila chilometri in linea d'aria).

Non si manovra più per linee interne con raggi di quella misura, e tanto meno si manovra la logistica, senza ferrovie, senza strade, senza gomme, se pur vi erano discrete riserve di benzina, e di autocarri.

L'unica soluzione per arrivare alla fine della guerra (che Roma diceva non lontana) con qualche bandiera al vento sull'altipiano, salvando il salvabile, e cioè il cuore dell'Etiopia e

dell'Eritrea, sarebbe stata quella di adottare subito (ottobre 1940) la strategia oceanica, ripiegando tutte le forze sugli altipiani (una operazione tipo Dunquerque e Berbera). Sacrificio doloroso, specie quello della Somalia. Ma, sul Giuba non si difendeva l'altipiano harrarino che in fatto fu poi travolto senza colpo ferire nel febbraio 1941. (Riconosco che occorreva un coraggio eroico per prendere una decisione simile, che gli inglesi, al nostro posto, l'avrebbero subito presa).

In dicembre 1940 (troppo tardi ma ancora forse in tempo) ad Addis Abeba discutemmo la situazione col Vicerè e col Capo di Stato Maggiore, generale Trezzani.

In relazione alla situazione che si andava aggravando per l'Eritrea (e avevano ancora le nostre forze proiettate su Cassala!) il Vicerè decise — per alleggerire Frusci che aveva il Comando dello Scacchiere Nord (Amara ed Eritrea) di fare dell'Amara uno Scacchiere separato che fu chiamato «Scacchiere Ovest» con sede a Gondar.

Io fui così nominato comandante dello Scacchiere Ovest (sede Gondar).

POLITICA E STRATEGIA NELLA CAMPAGNA DI GRECIA

MARIO M. MONTANARI

Il mattino di domenica 13 ottobre 1940 Mussolini ordinò al maresciallo Badoglio, capo di S. M. Generale, di «far preparare le operazioni per l'Esigenza G in modo da poterle iniziare per il mattino del 26» (1). L'Esigenza G era il nome convenzionale per indicare l'occupazione dell'Epiro secondo il piano relativo. Badoglio obbedì diramando ai Capi di S. M. di Forza Armata il messaggio esecutivo.

Sembrerebbe, dunque, che Mussolini abbia semplicemente premuto un bottone e Badoglio abbia a sua volta premuto altri tre bottoni per dare il via ad un *blitzkrieg* in sedicesimo. Purtroppo, le cose stavano ben diversamente. La Campagna destinata a cominciare quindici giorni dopo rappresenterà una amarissima pagina della storia militare italiana. Essa può venir esaminata sotto vari aspetti: politico, diplomatico, strategico, organizzativo, operativo ma comunque la si consideri il giudizio non può che essere severo. È stata la figlia incongruente di una decisione politica sbagliata.

Cominciano col dire che la questione, per quanto dibattuta in una serie di impulsivi alti e bassi durante il recentissimo periodo estivo, si era definitivamente arenata il 25 settembre, quando Badoglio, in una riunione dei Capi di S. M. presso il Comando Supremo, parlò della Penisola balcanica in termini di assoluta distensione operativa: per la Iugoslavia era prevedibile un intervento armato *«solamente nel caso che vi fosse un rivolgimento interno (...) ipotesi che non si ritiene prossima»*, e per la Grecia le truppe concentrate in Albania *(2) «sono — a parere del Duce — sufficienti per tenere a posto la Grecia, la quale non ha nessuna intenzione di venirci ad attaccare, perchè ha una grandissima paura sia nei riguardi della Bulgaria che di noi. Una volta messe a posto queste tre divisioni* [in corso di afflusso], *consideriamo la si-*

(1) U.S.S.M.E., *Diario storico del Comando Supremo* (DSCS), Roma 1988, vol. II, tomo 1, p. 224.
(2) Con il trasferimento dall'Italia di tre divisioni, a fine settembre le truppe d'Albania sarebbero ammontate ad otto divisioni ed a numerosi supporti, fra cui tre reggimenti di cavalleria.

tuazione come stabilizzata, essendo il problema greco, così come il problema iugoslavo, uno di quei problemi che verranno risolti al tavolo della pace, volenti e nolenti gli interessati» (3).

In quella sede tutta l'attenzione si concentrò, in sostanza, sul Nordafrica francese (movimenti degaullisti), su Gibilterra (possibile azione ispano-tedesca), sulla Corsica e Biserta (occupazione italiana per pervenire una qualche iniziativa britannica) e sulla ripresa offensiva del maresciallo Graziani in Africa settentrionale. Conseguentemente, il 4 ottobre lo Stato Maggiore dell'Esercito trasmise al gen. Visconti Prasca, comandante delle truppe d'Albania, la formale disposizione del Comando Supremo che l'attuazione dell'Esigenza G fosse «per il momento rinviata» e che le truppe d'Albania assumessero una dislocazione idonea ad affrontare la imminente stagione invernale, pur tenendosi in misura di poter, all'occorrenza, prendere lo schieramento previsto (4). Da quel giorno sino al 12 ottobre il Comando Supremo praticamente si disinteressò della situazione politico-militare in Balcania, limitandosi a registrare notizie circa richiami alle armi di riservisti in Grecia e loro afflusso alla frontiera bulgara (5).

Il 12 ottobre ebbe luogo l'impennata di Mussolini. Saputo dell'ingresso di una forte missione militare tedesca in Romania per garantire la sicurezza dei pozzi di petrolio di Ploesti, si era offeso per non essere stato preavvisato dal Führer nell'incontro di otto giorni prima al Brennero: «*Hitler mi mette sempre di fronte al fatto compiuto* — esplose con Ciano —. *Questa volta lo pago della stessa moneta: saprà dai giornali che ho occupato la Grecia. Così l'equilibrio verrà ristabilito*». Ciano gli chiese se fosse già d'accordo con Badoglio: «*Non ancora* — rispose Mussolini — *ma dò le dimissioni da italiano se qualcuno trova delle difficoltà per battersi coi greci*». E Ciano annotò: «*ormai il Duce sembra deciso ad agire. In realtà, credo l'operazione utile e facile*» (6).

Che la decisione derivasse da un impulso d'ira sembra normalmente accettato, ma a condizione di considerare quella notizia in sé come causa occasionale. Sin dalla metà di settembre, infatti, si sapeva che Sofia aveva chiesto a Berlino collaborazione militare per la riorganizzazione del suo esercito (7) e da tale epoca il nostro ambasciatore Chigi aveva trasmesso con continuità notizie sull'argomento. Il 10 ottobre l'Ambasciatore tedesco a Roma comunicò in via ufficiale quello che Ribbern-

(3) U.S.S.M.E., *Verbali delle riunioni tenute dal Capo di Stato Maggiore Generale*, Roma 1983, vol. 1, p. 80. Ciò non toglie che proprio il 25 settembre Ciano abbia confidato a monsignor Borgongini Duca, nunzio apostolico presso il Quirinale, che «prossimamente ma non subito» l'Italia avrebbe occupato l'intera Grecia perché «è gente di cui non ci possiamo fidare in nessuna maniera, e mantengono un atteggiamento schifoso (scusi la parola)» (*Actes et documents du Saint Siège relatifs à la seconde guerre mondiale*, vol. IV, n. 87, p. 162.

(4) DSCS, vol. II, tomo I, p. 174.

(5) *Ibidem*, giorni 7, 9 e 10 ottobre.

(6) Galeazzo Ciano, *Diario 1937-1943*, Rizzoli, Milano 1980, p. 470.

(7) *Documenti diplomatici italiani* (DDI), serie IX, vol. V, telegrammi di Ghigi del 15 settembre (doc. n. 590, p. 576) e del 16 settembre (doc. n. 596, p. 579). Il 18 settembre Ghigi aveva informato che secondo gli accordi fra Antonescu ed il gen. von Tippelskirch, giunto a Bucarest il 15, la missione militare tedesca sembrava dover raggiungere i 12.000 uomini. Era previsto il consenso di Hitler e «in questo caso truppe tedesche arriveranno al massimo entro due settimane e zona petrolifera rumena sarà quindi presto praticamente presidiata da truppe tedesche» (DDI, doc. n. 603, p. 588).

trop aveva già anticipato a Ciano, in occasione della visita di quest'ultimo per la firma del Patto Tripartito (27-28 settembre), e cioè che la Germania aveva «*deciso di aderire*» alle preghiere del gen. Antonescu con «*alcune formazioni di istruzione*». Nei giorni seguenti sarebbe partito un primo nucleo del Comando, il resto sarebbe stato mandato al più presto. Inoltre, sempre in accoglimento di precise ed insistenti richieste, era stato stabilito anche l'invio di unità di aerei da caccia (8).

Una decina di giorni prima, inoltre, Chigi aveva messo in guardia dalla crescente penetrazione tedesca, sia nel campo delle forniture militari, sia in quello puramente commerciale. Una penetrazione economica «*costantemente preceduta ed appoggiata da un'intensa e talvolta minacciosa pressione di carattere politico-militare*» (9). In definitiva, non poteva sussistere alcuna vera sorpresa né particolare motivo di irritazione.

Piuttosto, uno spunto di forte contrarietà era rinvenibile nella recentissima constatazione che la Romania era ormai decisamente condizionata dalla Germania. L'8 ottobre, per l'appunto, Chigi aveva avvertito che con la presenza di numerose unità tedesche «*viene ad essere rapidamente ed integralmente completata l'opera di affermazione dell'egemonia germanica in questo paese*». Nel contempo — ecco la novità — informava che Antonescu sembrava desiderare una partecipazione italiana «*accanto e d'accordo con la Germania*» (10). La replica di Ciano era stata immediata: l'ambasciatore doveva persuadere Antonescu a sollecitare *sua sponte* l'invio di un contingente italiano «*in maniera che un'eventuale richiesta romena appaia come un naturale desiderio della Romania anche e soprattutto di fronte al Governo germanico*» (11).

Non si trattava, in fin dei conti, di una pretesa irrazionale: secondo un Articolo dell'Arbitrato di Vienna del 30 agosto «*la Germania e l'Italia si impegnano a garantire l'inviolabilità del territorio rumeno*». Purtroppo, anche se prevedibile, le ulteriori notizie da Bucarest furono deludenti. Quattro giorni dopo Chigi ammise di reputare «difficile» che Antonescu si prendesse la briga di chiedere d'iniziativa reparti italiani, senza precedenti accordi tra Roma e Berlino (12). E, per non lasciare dubbi, il 13 ottobre chiarì di considerare all'atto pratico impossibile la domanda romena di una vera e propria missione militare italiana senza una preliminare intesa fra l'Italia e la Germania (13).

Mussolini si sentì ferito nell'orgoglio. Si rendeva conto che nel Patto d'Acciaio il *patner* forte era Hitler; che la Germania la stava facendo da padrona trattando ambiguamente con l'Unione Sovietica, fermando l'Italia, accattivandosi Ungheria e Bulgaria e piazzandosi in Romania; che Hitler, a dispetto della recentissima alleanza militare con Italia e Giappone, nell'incontro al Brennero del 4 ottobre aveva di proposito taciuto le sue mire balcaniche e, per contro, ammonito che «*da parte delle Potenze dell'Asse si deve evitare qualsiasi gesto che possa non essere di assoluta utilità nella lotta che adesso viene da noi condotta in ottima posizione*» (14).

---

(8) DDI, doc. n. 707, p. 679.
(9) DDI, doc. n. 659, p. 636.
(10) DDI, doc. n. 676, p. 654.
(11) DDI, doc. n. 694, pp. 669-670.
(12) DDI, doc. n. 714, pp. 686-687.
(13) DDI, doc. n. 720, p. 692.
(14) DDI, doc. n. 677, pp. 655-658.

A Palazzo Venezia ed a Palazzo Chigi c'era fermento. Proprio il 12 ottobre Bottai, Ministro dell'Educazione nazionale, annotò nel suo diario una conversazione con Ciano:

«Colazione con Galeazzo. Si parla dell' "infiltrazione" tedesca in Romania, vera e propria occupazione. Se n'é parlato al Brennero? No. Ormai, i tedeschi ci mettono davanti ai fatti compiuti. Del patto col Giappone trattano a nostra insaputa da un paio di mesi e ci hanno chiamati per la firma. 'Bisogna — dice — controbilanciare l'occupazione rumena, facendo il colpo sulla Grecia. È dall'agosto, tu lo sai, che insisto. Si poteva liquidare la Grecia in un paio di settimane. Oggi, sarebbe più dura: ma si può essere sicuri del successo. Solo che Badoglio tituba, mi taglia la via» (15).

Il fatto era che i «compiti reali» della unità tedesche — come si espresse Keitel — non riguardavano soltanto la protezione dei giacimenti petroliferi (ovviamente contro mire sovietiche) ed il riordino addestrativo dell'esercito rumeno «a beneficio degli interessi tedeschi», bensì anche e soprattutto dovevano *«in caso di guerra con l'Unione Sovietica, provvedere all'impegno di forze tedesche e rumene lungo la direttrice della Romania»* (16).

La posizione dei tre principali personaggi circa la prospettiva del ricorso alle armi contro la Grecia era, dunque, già chiara. Mussolini aveva il dente avvelenato sin dal 1923 per l'episodio di Corfù e, sicuramente, poco facendo conto di una resistenza ellenica, vedeva volentieri un qualcosa che gli consentisse una facile affermazione con il quadruplice scopo di «fare i conti» con Atene, di impadronirsi di qualche pegno di fronte alla Germania sicuramente vittoriosa a brevissima scadenza (Hitler aveva già occupato mezza Europa mentre lui, finora, aveva solo... Mentone), di arrestare l'invadenza tedesca nella Penisola balcanica e di far rientrare la Bulgaria nell'orbita italiana offrendole l'occasione e la possibilità di realizzare le vecchie aspirazione su Salonicco.

Badoglio non era mai stato incline ad un'impresa del genere. Aveva seguìto di contraggenio gli sbalzi di umore del Duce facendo studiare varie ipotesi operative, principalmente perché questo, dopotutto, rientrava nel normale lavoro di Stato Maggiore, ma apparivano palesi tanto la sua riluttanza all'idea quanto la soddisfazione ogni volta che Mussolini vi rinunciava.

Ciano fu il cattivo genio ed uno dei massimi responsabili della vicenda greca. Il suo diario diventerà sempre più cauto dopo il 28 ottobre e le pagine del 27 e del 28 saranno da lui rifatte (17) con osservazioni di scarso interesse. Almeno dal 1937 aveva cominciato a vagheggiare su Albania e Grecia (18), poi nel 1939 era riuscito a concludere l'impresa albanese. Presa l'Albania sotto la propria ala, per mezzo del luogotenente del Re, Jacomoni, che gli doveva la rapidissima e brillante carriera, ben presto meditò di ingrandire il feudo. Riconoscendo impossibile pensare al Kossovo, almeno per il momento, volse lo sguardo alla Ciamuria ed all'Epiro. Non per niente parlò con compiacenza della «mia guerra» in presenza di molte persone (19),

(15) Giuseppe Bottai, *Diario 1935-1944*, Rizzoli, Milano 1989, p. 227.
(16) A. Read e D. Fisher, *L'abbraccio mortale*, Rizzoli, Milano 1989, p. 581.
(17) G. Salvemini mise per primo in evidenza le cancellature ed i rifacimenti sulle pagine riguardanti la guerra di Grecia in *The Atlantic Montly*, marzo 1946, p. 163 e seg.
(18) G. Ciano, *op. cit*, p. 52.
(19) E. Grazzi, *Il principio della fine*, Faro, Roma 1945, p. 185.

naturalmente sino a quando le cose non si misero male. Per l'intera estate del 1940 aveva smosso le acque attivando direttamente Jacomoni ed il generale Visconti Prasca, che il 2 giugno aveva sostituito nel comando delle truppe il generale Geloso, constatato da Ciano poco malleabile. Finalmente, in ottobre, il concretarsi degli interessi balcanici-tedeschi gli fornì un ottimo spunto per spronare il già irritato ed offeso Mussolini ad occupare l'Epiro: «*In realtà, credo l'operazione utile e facile*» aveva commentato, come sappiamo, in tono competente. Anfuso spiegò: «*Ciano, ancora sotto l'impressione del suo successo albanese del 1939, ravvisa in una spedizione contro la Grecia la ripetizione di quella impresa considerata atta a controbilanciare l'influenza germanica, che comincia ad essere preponderante in tutte le capitali dell'Europa orientale. La Campagna greca dovrebbe essere decisa in senso anti-germanico: rappresentare la rivincita di Salisburgo*» (20).

L'ordine di Mussolini di far iniziare le ostilità il giorno 26 sembra sia stato accolto da Badoglio in una sorta di passiva obbedienza. Il mattino del 14 ottobre Badoglio e Roatta, Sottocapo di S. M. dell'Esercito (Capo di S. M. era il maresciallo Graziani, totalmente impegnato in Libia come Comandante Superiore) furono convocati a Palazzo Venezia. Il colloquio non fu lungo né drammatico. Mussolini dichiarò subito la necessità di occupare tutta la Grecia, visto l'atteggiamento eccessivamente favorevole di quest'ultima verso la Gran Bretagna. All'obiezione che gli studi operativi concernevano soltanto l'invasione dell'Epiro e di Corfù, domandò quali forze si reputassero occorrenti e quanto tempo fosse necessario per la messa a punto della macchina bellica.

La risposta di Roatta, alla quale si associò Badoglio, fu pronta perché si riferì al vecchio progetto Guzzoni-Pariani del 1939: venti divisioni e tre mesi per raccogliere le truppe a piè d'opera. Mussolini assentì e disse di preparare un piano in tal senso (21). Il generale Armellini, addetto al Comando Supremo, evidentemente informato «a caldo» dal maresciallo, scrisse nel suo diario qualcosa cui né Badoglio né Roatta hanno stranamente conferito il dovuto rilievo nei loro ricordi:
«*Stamani alle 11 il Maresciallo ha riparlato al Duce della questione della Grecia. Non si tratta dell'Epiro, ma di tutta la Grecia. Di conseguenza niente più Corsica, niente più Biserta, ma occupazione integrale della Grecia per la quale camminerebbe al nostro fianco la Bulgaria. Il Maresciallo, alla esposizione di questo programma, ha ricordato al Duce che gli studi finora compiuti — sulla base di 9 divisioni — si limitavano alla occupazione dell'Epiro, sfruttando moti irredentisti a favore dell'Albania e che un progetto più vasto richiede — avendo il concorso della Bulgaria — almeno 20 divisioni. Il Duce ha disposto che lo Stato Maggiore faccia un nuovo studio — con dieci giorni di tempo! — dopo di che deciderà se dare, in primo tempo, corso alla prevista operazione a raggio limitato per poi — perfezionando la preparazione e facendo nel frattempo affluire nuove truppe — dare corso alle operazioni più vaste di secondo tempo, oppure sia meglio attendere il completamento della preparazione e fare tutta una cosa, abbinando i due tempi*» (22).

---

(20) F. Anfuso, *Roma, Berlino, Salò*, Garzanti, Milano 1950, p. 163. Al termine della Campagna, rientrato a Roma da un viaggio in Grecia per le trattative di resa, Anfuso riferì al Ministro, poi «guardai Ciano tranquillamente silenzioso, che della Campagna di Grecia era stato l'inventore e che adesso aveva l'aria di sorbirsi la lettura di un capitolo di Senofonte: di una vicenda che non lo riguardava, vicenda antica, noiosa ed oscura» (*op. cit.*, p. 222).

(21) DSCS, vol. II, tomo I, p. 229; P. Badoglio, *L'Italia nella seconda guerra mondiale*, Mondadori, Milano 1946, p. 51; M. Roatta, *Otto milioni di baionette*, Mondadori, Milano 1946, pp. 121-122.

(22) Q. Armellini, *Diario di guerra*, Garzanti, Milano 1946, p. 113.

Il giorno dopo, martedì 15 ottobre, ebbe luogo la storica fatale riunione. Presenti, oltre Mussolini: Badoglio, Soddu (Sottosegretario per la Guerra), Ciano, Jacomoni e Visconti Prasca. Chiamato a riunione iniziata, Roatta. Non convocati: i Capi di S. M. della Marina, Cavagnari, e dell'Aeronautica, Pricolo, e nemmeno il Capo del SIM, Amé. Tutti i presenti, tranne Badoglio e Roatta, erano fervidi fautori della guerra. Tutti gli assenti, contrari. A rileggere il verbale si prova un'impressione innegabilmente penosa. Mussolini esordì enunciando lo scopo della convocazione: «*definire le modalità dell'azione — nel suo carattere generale — che ha deciso di iniziare contro la Grecia*». Anche la data aveva stabilito: il 26 ottobre, limite di tempo che non poteva essere superato nemmeno di un'ora! Poi chiarì la pozione degli Stati balcanici interessati. «*La Iugoslavia — disse — ha tutto l'interesse a stare tranquilla, come del resto appare anche da pubbliche dichiarazioni di organi ufficiali (...) Complicazioni di carattere turco le escludo, specialmente da quando la germania si è impiantata in Romania e da quando la Bulgaria si è rafforzata. Questa può costituire una pedina nel nostro gioco, ed io farò i passi necessari perché non perda questa occasione unica per il raggiungimento delel sue aspirazioni sulla macedonia e sullo sbocco al mare*» (23).

Jacomoni espose «*la situazione della Grecia vista dall'Albania*» a tinte favorevoli. Non trovò contrasto perché mancò chi presentasse *apertis verbis* la situazione ellenica «*vista dalla Grecia*». Parlò di un'opinione pubblica «*ostentatamente noncurante*» anche se adesso i Greci «*appaiono decisi ad opporsi alla nostra azione*»; in compenso, lo stato d'animo della popolazione «*appare molto profondamente depresso*». Ciano si premurò di assicurare che tranne la «*piccolissima classe molto ricca*» dirigente, l'interno Paese era «*indifferente a tutti gli avvenimenti, compreso quello della nostra invasione*». Per la verità, Ciano sapeva benissimo come stessero le cose dall'altra parte della barricata perché Grazzi l'aveva sempre informato esplicitamente. Il 3 ottobre, in un lungo telegramma, gli aveva comunicato che, secondo chiari sintomi, «*il Governo di Metaxas tenterà di respingere ogni tentativo di invasione e che non sarà possibile ottenere da esso, senza l'uso della forza, cessioni territoriali, consenso all'occupazione di zone o punti strategici e nemmeno atti concreti di adesione della Grecia all'Asse*». Ed inoltre che, sulla base di «*rinnovare assicurazioni di appoggio da parte inglese e probabilmente anche turca nel caso di un nostro attacco da soli o in unione alla Bulgaria*», Metaxas, sorretto dall'unanimità dei consensi, si era posto nelle condizioni di non poter più cambiare l'atteggiamento di recisa opposizione ad un'iniziativa italiana (24).

Senza soffermarci su un esame critico e dettagliato della riunione, diremo in sintesi che Visconti Prasca manifestò assoluta fiducia nel suo piano per l'Epiro. Badoglio convalidò tale fiducia ed allargò il problema strategico all'intera Grecia, e Roatta sostanzialmente annuì alla programmazione di un «secondo tempo», cioè alla successiva marcia su Atene. In definitiva: 1° tempo con l'occupazione di Corfù e dell'Epiro sino al Golfo di Arta (Emergenza G), giudicata da Visconti Prasca realizzabile in 10-15 giorni; 2° tempo con la prosecuzione dell'offensiva, non appena

(23) DSCS, vol. II, tomo II, pp. 88-96.
(24) DDI, doc. n. 667, pp. 643-644.

sbarcate dall'Italia le divisioni di rinforzo (piano Guzzoni-Pariani adeguato all'obiettivo di Atene) (25).

Il 16 ottobre Badoglio tornò a Palazzo Venezia e riepilogò le modalità con le quali condurre le opeazioni: raccogliere tutte le truppe occorrenti e poi iniziare e concludere l'impresa; oppure, in alternativa, cominciare l'azione in Epiro con le unità sul posto e procedere in un secondo tempo con le divisioni che, nel frattempo, sarebbero affluite nel Golfo di Arta. «*In entrambi i casi* — scrisse Badoglio nel diario storico — *tempo previsto tre mesi circa. Il Duce mi ha dato notizia dei passi fatti con Sua Maestà il Re di Bulgaria per metterlo al corrente delle nostre intenzioni e incitarlo a muoversi*» (26).

La cosa però non poteva finire così semplicemente. I tre Capi di Stato Maggiore, riuniti il 17 al Comando Supremo, si dichiararono tutti contrari per una serie di ragioni tecniche: impossibilità per la Marina di sbarcare forti contigenti di truppe nei porti di Prevesa-Arta; rapporto di forze illustrato da Visconti Prasca risultato non attendibile ad un attento controllo; troppo lunga la sosta ad Arta raggiunta (almeno un paio di mesi se non di più); difficoltà per l'Aeronutica di completare in tempi brevi l'armamento dei campi d'aviazione d'Albania. Badoglio, il quale sembrava non attendesse altro per rimettere tutto in discussione, convenne che, vista cadere l'idea di uno sbarco consistente a Prevesa, «*è inutile infognarsi nell'Epiro se non abbiamo subito dietro le forze per poter sfondare*» e dichiarò che l'indomani avrebbe proposto a Mussolini (quel giorno assente) una disamina del problema con tutti i Capi di Stato Maggiore. Tuttavia uscì in una affermazione significativa del suo atteggiamento mentale: «*io vi dico francamente che non sono in grado di poter illustrare a voi la portata politica della cosa, perché non è di mia competenza e non invado mai il campo altrui. Il Duce ha giudicato e dichiarato che per lui è di somma importanza l'occupazione della Grecia. Quindi non si discute...*» (27).

Cosicchè più tardi Badoglio si recò da Ciano con l'intento di preparare il terreno per l'incontro con Mussolini. Evidentemente non si aspettava di trovare un interlocutore poco disposto ad accogliere «*l'intonazione pessimistica*» del suo discorso. Il Ministro ascoltò e non discusse, limitandosi a sostenere che sotto il profilo politico il momento era buono: la Grecia infatti era isolata ed i bulgari «*se entreranno sarà con noi*» (28). Il Maresciallo parlò anche con Soddu e pare si sia lasciato andare a propositi di dimissioni ove la decisione della guerra non fosse rientrata (29). Ma

---

(25) Sull'argomento, nonché su tutte le vicende dell'ottobre 1940, si rimanda al nostro *La Campagna di Grecia*, U.S.S.M.E., Roma 1980, capitolo II. Bisogna comunque sottolineare una stranezza. Esiste un «Appunto per il Duce» in data 15 ottobre — vistato a matita da Badoglio ed evidentemente preparato da Armellini per la riunione — relativo all'Emergenza G. Esso sintetizza i dati salienti per l'azione in Epiro e per l'occupazione di Corfù ed in merito alla prima conclude con questa frase: «Le forze schierate verso l'Epiro sono sufficienti per la occupazione prevista, ma non potranno presumibilmente spingersi oltre la linea tratteggiata segnata nell'unita carta», cioè oltre il Pindo (Archivio U.S.S.M.E., IT, cont. 1, busta 5). Ma che senso aveva quell'appunto, quando ormai era sul tappeto la questione dell'intera Grecia?

(26) DSCS, vol. II, tomo I, p. 246. Però Armellini scrisse che Badoglio, parlandogli del rapporto di quel mattino a Palazzo Venezia, gli comunicò, ovviamente su informazione di Mussolini: «La Germania invierà in Romania trenta divisioni»! (*op. cit.*, p. 116).

(27) U.S.S.M.E., *Verbali* cit., p. 101.

(28) G. Ciano, *op. cit.*, p. 471.

(29) *Ibidem*, vds. anche Q. Armellini, *op. cit.*, pp. 117- 118.

i due personaggi seppero esercitare tutta la loro influenza negativa: il 18 ottobre Badoglio rinunciò alla riunione dei Capi di Stato Maggiore alla presenza di Mussolini ed andò da solo a Palazzo Venezia. Qui tutto si stemperò penosamente. Ciano e Soddu l'avevano preceduto ed il primo annotò:

«*Riferisco tutto al Duce che è già di pessimo umore per l'affare Graziani. Ha un violento scoppio d'ira e dice che andrà di persona in Grecia «per assistere all'incredibile onta degli italiani che hanno paura dei greci». Intende marciare a qualunque costo e se Badoglio darà le dimissioni le accetterà seduta stante. Ma Badoglio non solo non le presenta, ma neppure ripete a Mussolini quanto ieri ha detto a me. Infatti il Duce narra che Badoglio ha soltanto insistito per avere quanche giorno di rinvio: almeno due*» (30).

L'acquiescenza del Capo di S. M. Generale ha dell'incomprensibile. Farla derivare da limitata capacità professionale o scarso senso di responsabilità pare troppo frettolosa spiegazione, pur — sia ben chiaro — collocando il Maresciallo tra i primissimi a dover rispondere dell'infelice decisione politico-militare. Così, non si ritiene accettabile il giudizio di Anfuso: «*L'errore non è nulla di fronte allo scatenarsi delle cattive volontà che avevano un capo solo ed autorizzato: Badoglio (...). Badoglio esce dalle tenebre per affrontare Mussolini sul terreno che gli è più propizio: quello del silenzioso pronunciamento militare (...)*» (31).

Due sono i tasti sui quali sembra Mussolini abbia insistito per superare le perplessità tecniche di Badoglio: quello dell'ineluttabilità e quello della convenienza. Diciamo subito che siamo costretti ad affidarci soltanto a congetture. Cominciamo dal primo. Il 31 ottobre, quando ancora il dramma non si era profilato, Badoglio scrisse al generale Marras, addetto militare a Berlino: «*Circa la Grecia era forse meglio evitarla, date le scarsissime disponibilità nostre e dato il nessun aiuto in materiali, che finora ci hanno dato gli alleati, ma nella situazione che si è determinata l'operazione è apparsa inderogabile*» (32). In realtà motivi militari urgenti non esistevano, perciò non rimase che pensare alle preoccupazioni di Mussolini per l'invadente presenza tedesca in Balcania ed il timore di un qualche contatto fra Berlino e Londra per una pace negoziata a vantaggio della Francia e danno per l'Italia (33).

La questione della convenienza, cioè di un'operazione facile ed a basso rischio, è assai più complessa perché chiama in causa fattori assai diversi, dal politico-militare al politico-diplomatico, al politico-sovversivo.

Per il fattore politico-militare occorre richiamare le premesse dei progetti. Il primo fu compilato dal generale Guzzoni e rivisto dal generale Pariani su ordine verbale impartito il 16 agosto 1939 da Mussolini (34). Esso impostava la guerra con uno sforzo massiccio e violento su Salonicco per isolare la Grecia, con la contemporanea occupazione di Corfù ed il raggiungimento del Fiume Kalamas, in Ciamuria, a titolo di utile rettifica di confine. Nella menoria conclusiva di Pariani la Bulgaria rivestiva un ruolo importante. Essa era considerata, allo stato di fatto, neutrale «benevola», vale a dire suscettibile di convinzione ad esercitare una pressione militare

(30) *Ibidem*. Nella riunione del Consiglio dei Ministri del 19 ottobre, Mussolini, evidentemente irritato, disse: «i generali non vogliono fare la guerra; attendono sempre che tutto si risolva sul «piano politico». Alla politica ci pensiamo noi: essi facciano la guerra» (G. Bottai, *op. cit.*, p. 228).
(31) F. Anfuso, *op. cit.*, p. 169.
(32) M. Montanari, *Le operazioni in Africa settentrionale*, vol. I, U.S.S.M.E., Roma 1985, p. 588.
(33) E. Caviglia, *Diario*, Casini, Roma 1952, p. 288.
(34) DSCS, vol. 1, tomo I, pp. 102-103.

sulla frontiera tracico-macedone (35). Impegno: venti divisioni raccolte in Albania prima dell'inizio. Il secondo progetto, studiato nel luglio 1940 dal generale Geloso, riguardava invece un'operazione limitata quale l'occupazione dell'Epiro e traeva origine dalle ambizioni di Ciano per l'ingrandimento del suo «granducato». Detta operazione era da effettuare quando si verificasse almeno una delle seguenti condizioni favorevoli: Grecia consenziente, sia pure suo malgrado, all'invasione; Grecia non consenziente, ma impossibilitata a difendere l'Epiro con più di tre divisioni, essendo tutto il grosso dell'esercito ellenico vincolato alla frontiera macedone dall'atteggiamento minaccioso o addirittura ostile della Bulgaria. Riesaminato dallo Stato Maggiore dell'Esercito, lo studio finì per prevedere l'impiego di sei divisioni: cinque per raggiungere l'obiettivo di Arta e una per Corfù.

In sostanza «*l'operazione non era concepita come una «guerra» alla Grecia* — precisò Roatta — *bensì come una semplice occupazione precauzionale, che avrebbe potuto effettuarsi senza combattere*» (36). Peraltro le direttive diramate il 4 settembre dallo Stato Maggiore al Comando Superiore Truppe Albania omettono le previsioni o premesse politiche. Del pari, il Comando Supremo, nelle precisazioni del 12 settembre agli Stati Maggiori di Forza Armata circa gli studi da portare avanti, si limitò strettamente alla visione operativa. Gravi errori.

Anche Ciano riteneva verosimile un atteggiamento remissivo da parte di Atene: «*Se la Ciamuria e Corfù verranno cedute senza colpo ferire, non chiederemi di più*» (37), ed il 24 ottobre, quattro giorni prima dell'avventura, formulò con sicurezza tre ipotesi a Bottai: «*o non resistenza, o una parvenza di resistenza iniziale, o una vera e propria resistenza di un tre o quattro settimane*» (38). Tutto ciò potrà sembrare inconcepibile oggi; si tenga però presente che in quell'estate spirava un vento particolare in Europa. La Romania non cedette forse, *obtorto collo*, la Bessarabia e la Bucovina settentrionale all'Unione Sovietica il 28 giugno, a seguito di un brutale *ultimatum*? Lituania, Estonia e Lettonia, già occupate da truppe russe, non furono annesse all'Unione Sovietica fra il 3 ed il 6 agosto dopo elezioni di stampo comunista? La Dobrugia non passò alla Bulgaria il 28 agosto dietro pressione tedesco-sovietica su Bucarest? E la Romania non dovette ancora cedere la maggior parte della Transilvania all'Ungheria il 30 agosto in base ad un arbitrato italo-tedesco? Non deve perciò meravigliare molto se la stipulazione del Patto Tripartito, ossia di una vera alleanza militare, fra Berlino, Roma e Tokio illuderà Mussolini e Ciano di godere di un peso internazionale ben superiore alla realtà.

L'aspetto diplomatico riguardava essenzialmente la Bulgaria, sempre vista come potenziale alleata contro la Grecia, la quale, dal canto suo, considerava con la massima preoccupazione l'ipotesi IB, vale a dire l'Italia e la Bulgaria unite, sia perché in tale evenienza non avrebbe ricevuto alcun aiuto dagli Stati contraenti l'Intesa balcanica del 1939, sia perché convinta che la Germania non soltanto armasse la Bulgaria e ne appoggiasse le rivendicazioni territoriali in Macedonia, ma consentisse all'Italia concrete intenzioni aggressive (39). E che il pericolo bulgaro fosse sti-

(35) *Ibidem*, pp. 106-109.
(36) M. Roatta, *op. cit.*, p. 120.
(37) G. Ciano, *op. cit.*, p. 458.
(38) G. Bottai, *op. cit.*, p. 228.
(39) A. Papagos, *La Grecia in guerra*, Garzanti, Milano 1950, p. 8.

mato pesante è confermato dal generale Papagos, Capo di S. M. dell'Esercito ellenico: «*Una difesa efficiente sul fronte verso la Bulgaria avrebbe potuto esser creata solo con una forza di almeno dodici divisioni*» (40).

Ora, si dovrebbe pensare ad un'adeguata preparazione da parte del Ministero degli Esteri, specie per il fatto che proprio Ciano «spingeva» per la guerra. Senonché si era creata una situazione a dir poco stranissima. Uno solo, in pratica, possedeva una visione d'assieme sugli affari dello Stato: Mussolini. La sua volontà di non perdere il controllo delle leve di comando, in uno con il suo carattere accentratore, provocava una serie di comportamenti stagni fra i vari dicasteri. (41). Nessun importante provvedimento andava in porto senza il suo *placet*, ed in politica estera — il cui timone aveva retto personalmente dal 1932 al 1936 — la sua influenza si manifestava marcatamente, tanto che il suo benestare doveva essere preventivo. «*Non era assolutamente nello stile di Mussolini ammettere che altri facessero una politica contemporaneamente a lui con carattere di indipendenza*» scrisse Suvich, che per quattro anni era stato suo sottosegretario (42). Ciano poco poteva, e purtroppo quel poco si manifestò spesso nell'appoggiare Mussolini nelle decisioni errate (43). Come se ciò non bastasse, con Ciano il Gabinetto del Ministero degli Esteri aveva acquistato un'importanza esagerata a danno delle Direzioni Generali. «*Gli ambasciatori e i capi missione all'estero erano esautorati, sottomessi e impiccioliti (...). Invece del Ministero c'era il Ministro, cioè non più un organismo ma un uomo (...)*» ricordò un ambasciatore (44). E quest'uomo, pur intelligente e capace, si rivelò un pessimo Ministro degli Esteri che, «*ansioso di trionfi personali*» (45), curava gli indirizzi di politica estera ritagliandosi qualche spazio per la sua ambizione ed atteggiandosi a gran diplomatico di grande Potenza. Questo spiega come l'affare greco sia risultato indecifrabile, come sia stato preceduto da tanto clamore da rendere impossibile il fattore sorpresa, che pure doveva avere la sua parte nell'operazione. E questo spiega l'inspiegabile trascuratezza verso la Bulgaria.

Che il Comando Supremo avesse la sua abbondante dose di colpa è fuori dubbio. L'intervento bulgaro, anche se soltanto minacciato, era dato per scontato negli studi operativi, però non risulta che contatti militari in tal senso siano mai stati richiesti formalmente da Badoglio, né posti in modo esplicito come condizione pregiudiziale per una qualsiasi offensiva contro la Grecia, grande o piccola. A prescindere da questo, Ciano era troppo intelligente per non comprendere almeno l'utilità di una qualche intesa con Sofia.

Il 18 settembre un appunto della Direzione Generale Affari d'Europa sintetizzava un rapporto dell'ambasciatore d'Italia a Sofia, Magistrati, secondo il quale l'ac-

(40) *Ibidem*, p. 116.
(41) F. Suvich, *Memorie*, Rizzoli, Milano 1984, p. 9.
(42) F. Suvich, *op. cit.*, p. 22.
(43) Giustamente osserva G.B. Guerri: «Non poche decisioni del Duce fra le più sbagliate furono sollecitate, incoraggiate, tenacemente perseguite da Ciano: se infatti era praticamente impossibile distogliere il Duce da una decisione, era relativamente facile portarlo agli eccessi nella decisione presa e mantenervelo» (*Galeazzo Ciano*, Bompiani, Milano 1979, pp. 177-178). Del resto anche Soddu aveva asserito, parlando di Mussolini: «È un uomo che si può guidare, ma non si può contrastare» (Q. Armellini, *op. cit.*, p. 119).
(44) R. Cantalupo, *Fu la Spagna*, Mondadori 1948, p. 52.
(45) G. Bastianini, *Uomini, cose, fatti*, Vitagliano, Milano 1959; p. 239.

quisizione della Dobrugia non aveva fatto dimenticare al Governo bulgaro le altre rivendicazioni territoriali, per la cui realizzazione era da prevedere si sarebbe rivolto ancora alle Potenze dell'Asse e «particolarmente all'Italia». E Magistrati specificava che, un'opinione corrente vedeva la questione macedone «*in funzione ed in assoluta combinazione con i programmi dell'Italia, divenuta essa stessa, con l'Albania, una Potenza balcanica*» (46). Un'annotazione in margine all'appunto dice semplicemente «*Visto dal Ministro il 23*». Tutto qui.

In simili condizioni di totale mancanza di accordi si giunse alla seduta del 15 ottobre. Mussolini, in sede di preambolo, assicurò che avrebbe compiuto «*i passi necessari*» affinché la Bulgaria entrasse come pedina nel gioco italiano. Ciano, a metà riunione, intervenne, di sostegno alla preferenza attribuita da Badoglio alla marcia su Atene rispetto a quella su Salonicco, con un rassicurante «*tanto più in considerazione di un intervento bulgaro*».

Il giorno successivo Anfuso, Capo di Gabinetto di Ciano, partì per Sofia con il messaggio di Mussolini. L'inizio si commentava da sé: «*Ho deciso di iniziare il regolamento dei conti con la Grecia entro questo mese di ottobre*». Seguiva la prospettiva — non l'invito — per Sofia di ottenere finalmente il sospirato sbocco all'Egeo e chiudeva con un quasi condiscendente: «*Voi farete quello che Vi detterà la Vostra coscienza e responsabilità di Re e gli interessi del Vostro popolo*» (47). Re Boris si riservò un paio di giorni di riflessione. Aveva appena ricevuto un telegramma personale del Re di Inghilterra, il quale esprimeva la speranza che fossero infondate le voci circa la presenza di truppe tedesche in Bulgaria e si augurava che la Bulgaria rimanesse estranea al conflitto. Naturalmente re Boris si affrettò a smentire tutto ed a garantire l'assenza di intenzioni bellicose verso chicchessia, però fece notare il minaccioso concentramento di divisioni turche in Tracia (48).

Poi Boris pensò all'Asse. Il 18 consegnò ad Anfuso la risposta. Con molta cortesia e senza chiedere particolari ringraziò per... l'informazione, si dichiarò costretto a comportarsi con prudenza — il che lo costringeva ad astenersi da un'azione armata — ed assicurò, in compenso, che la stessa dislocazione delle forze bulgare tratteneva ed avrebbe continuato e tener bloccate alla frontiera macedone «*une partie considérable des forces de ses voisins*» (ad Anfuso precisò: sette divisioni greche) (49).

Boris doveva rispondere anche a Berlino. L' Ambasciatore tedesco aveva presentato l'invito di aderire al Patto Tripartito, in analogia a quanto stavano per fare Ungheria e Romania, e di fornire una risposta, che «avrebbe dimostrato gli orientamenti di Sofia», entro tre giorni! (50). Il Re fece replicare che gli occorreva qualche garanzia nei confronti dell'Unione Sovietica e della Turchia e che comunque non era in grado di prendere una decisione sui due piedi. Berlino non insistette (51).

---

(46) DDI, doc. n.611, p. 594.
(47) DDI, doc. n. 738, p. 712.
(48) DDI, doc. n. 733, pp. 708-709, e doc. n. 754, pp. 722-725.
(49) DDI, doc. n. 746, pp. 716-717, e doc. n. 754, pp. 722-725.
(50) DDI, doc. n. 742, p. 714.
(51) DDI, doc. n. 742, p. 714. Il 18 novembre al Berghof, dove era arrivato anche Ciano con notizie poco liete dall'Albania, tutta la disponibilità di re Boris si concretò nell'assicurare a Hitler che, al momento giusto — giusto per non irritare Stalin — avrebbe aderito al Patto Tripartito. Ad ogni modo era dispostissimo a lasciar passare attraverso il suo paese le colonne tedesche in direzione della Grecia o della Iugoslavia (A. Read e D. Fisher, *op. cit.*, p. 618).

La mancata disponibilità della pedina bulgara indispettì Mussolini che, peraltro, davanti a Badoglio volle minimizzare la delusione con uno sprezzante: «*Faremo senza di lui*», e spiegò che l'offensiva di Visconti Prasca sarebbe stata tanto rapida da provocare il riflusso verso Atene delle forze della Macedonia orientale, sempre che non si fossero sfasciate per andarsene a casa (52). Badoglio, pur rimanendo poco convinto, si accontentò del preteso vincolo delle divisioni greche al confine bulgaro (53). Forse perché il 19 ottobre Mussolini gli aveva detto che la Germania avrebbe spedito alcune divisioni in Bulgaria per tenere a freno la Turchia? (54).

Sembra rimanesse qualcosa da chiarire. Il giorno 24, ai Capi di Stato Maggiore convocati in vista della guerra, Badoglio ebbe a dire: «*Dal primo o secondo giorno verremo a conoscere il contegno Iugoslavo. Per quanto mi ha detto il Duce, ed io sono di questo parere, la Iugoslavia non si muoverà. Il Duce mi ha detto anche che non si muoverà la Turchia, perché vi è un proverbio portoghese che dice: «in tempo di tempesta ciascuno pensa a se stesso» (55).* Più tardi si recò da Mussolini. Gli parlò dell'argomento e «*il Duce mi ha comunicato che farà passi verso la IJugoslavia e la Turchia perché non assumano atteggiamenti ostili durante le operazioni e garantendo il loro* status quo» (56). Ma come è possibile che a quattro giorni dalle ostilità, volute da noi, esistessero incertezze del genere o certezze basate su proverbi? Anche pensando che il discorso di Badoglio, male espresso, volesse semplicemente dare fiducia ulteriore — nessuno in realtà metteva in dubbio la neutralità di Belgrado e di Ankara — non si può non avvertire un estremo disagio di fronte a quelle parole.

Ad ogni modo, era caduta qualsiasi pratica speranza di concorso esterno — a prescindere dal fissaggio delle truppe greche in Macedonia orientale, evidentemente ritenuto analogo a quello delle truppe francesi sul fronte italiano — e Badoglio accettava tale dato di fatto.

Sempre in tema di *preparazione diplomatica*, occorre aggiungere un paio di pennellate al quadro. Il 23 ottobre Grazzi seppe per la prima volta e senza alcun segno premonitore che — stando ad una confidenza rivolta al col. Mondini da un collega di passaggio all'aeroporto di Tatoi — a Roma «*era stata decisa un'azione militare contro la Grecia che avrebbe avuto inizio in un giorno non ancora fissato, a partire dal successivo sabato 26*» (57). E il 27 ottobre Magistrati riferì a Ciano che per un complesso di motivi il problema bulgaro-greco aveva finito per identificarsi, agli occhi di Sofia, in un unico problema bulgaro-greco-turco. E concluse: «*Ora appare lecito domandarsi: ma che cosa accadrebbe, ad esempio, se l'Italia si vedesse obbligata, un bel giorno, a risolvere con le armi la sua controversia con la Grecia ed a sventare in terra ellenica le insidie della «garanzia britannica?»* (58). Questo, poche ore prima che le divisioni di Visconti Prasca varcassero la frontiera epirota!

Sono note la forma, estremamente vaga e sfrontatamente significativa della volontà di entrare in guerra, dell'ultimatum e le modalità della consegna. Tutte circo-

(52) P. Badoglio, *op. cit.*, p. 54.
(53) DSCS, vol. II, tomo I, p. 265.
(54) *Ibidem*, p. 255.
(55) U.S.S.M.E., *Verbali* cit., p. 105.
(56) DSCS, vol. II, tomo I, p. 281.
(57) E. Grazzi, *op. cit.*, p. 228, e L. Mondini, *Prologo del conflitto italo-greco*, Treves, Roma 1945, p. 226.
(58) DDI, doc. n. 800, pp. 763-766.

stanze che costituirono l'elemento catalizzatore dell'amalgama del popolo greco contro l'aggressore. Ma forse è meno conosciuto un telegramma di Grazzi a Ciano in data 25 ottobre (ricevuto a Roma il 26). Con esso informava che Mavroudis, il Sottosegretario agli Esteri, aveva affermato all'Ambasciatore tedesco che «*la Grecia, mentre è decisa a resistere a qualsiasi richiesta cessione territoriale, non, dico non, rifiuterebbe esaminare proposte che tendessero a farla entrare in una combinazione antibritannica che comprendesse tutte le Potenze mediterranee (...)*» (59). Questo, mentre il 24 ottobre Mussolini aveva assicurato a Badoglio che prima di cominciare le operazioni intendeva chiedere alla Grecia l'occupazione di alcuni punti strategici e che solo in caso di rifiuto avrebbe proceduto all'occupazione totale del Paese (60). Però, diciamolo, Badoglio non si preoccupò affatto di voler dire la sua circa i punti di interesse strategico da occupare, né informò della questione i Capi di Stato Maggiore. L'aveva ammesso apertamente: nella politica estera non voleva entrarci!

E veniamo alla presunta opera di sobillazione e corruzione. Nella deposizione resa ad un processo nell'immediato dopoguerra, il ten. col. Trombetti, segretario della famosa riunione del 15 ottobre, dichiarò di aver manifestato qualche incertezza a Badoglio al termine della seduta ed il Maresciallo aveva risposto testualmente: «*Politicamente hanno fatto tutto*». Nella stessa occasione Trombetti raccontò di essere venuto a conoscenza di voci di un gran lavorìo politico svolto dal Ministero degli Esteri e dalla Luogotenenza d'Albania «*per facilitare un'eventuale invasione della Grecia e ciò anche mediante corruzione di capi greci*» (61). Secondo Badoglio, il 17 ottobre Ciano gli avrebbe confidato di esser riuscito «*ad avere dalla sua diverse notabilità greche, alcune facenti parte dell'attuale governo, per il rovesciamento del governo stesso e per il passaggio della Grecia dalla nostra parte*». Il Ministro avrebbe soggiunto che «*gli era costato un po' caro, ma che il successo giustificava anche questa spesa*» e che esistevano intese perfino con le truppe dell'Epiro. Proprio a favore di queste il suo uomo di fiducia, Parini, stava provvedendo in Albania all'organizzazione di posti di accoglienza (62). I primi di dicembre del 1940, Badoglio asserì a Guzzoni che la situazione gli era stata presentata in questi termini: la Ciamuria sarebbe insorta, l'Esercito ellenico non avrebbe combattuto, i generali greci erano stati corrotti ed il Governo Metaxas sarebbe stato sostituito da un governo Venizelos filoitaliano ed anglofobo (63).

Roatta, dal canto suo, ha narrato di un colloquio con Soddu, anch'esso al termine della predetta riunione. Visto il suo evidente ottimismo, non aveva esitato ad esprimergli il timore di rischiare un grave insuccesso, attaccando subito con forze inadeguate, invece di attendere la messa a punto dello strumento operativo reputato necessario. Ma la risposta ebbe un tono di sufficienza: esistevano circostanze «*d'ordine specialmente politico*» che offrivano garanzia di rapido e facile successo. È interessante il seguito. «*Successivamente* — ha continuato Roatta — *nei «corridoi», in forma imprecisa ma univoca ed insistente, si apprese che l'ottimismo di cui sopra si fondava sulla sicurezza che alcune alte personalità greche, politiche e militari, avverse al*

(59) *Ibidem*, doc. n. 785, p. 751.
(60) DSCS, vol. II, tomo I, p. 281.
(61) E. Grazzi, *op. cit*, p. 22.
(62) P. Badoglio, *op. cit.*, p. 53.
(63) Testimonianza del gen. Guzzoni al gen. Baudino. Cfr. C. Baudino, *Una guerra assurda*, Ist. Cisalpino, Varese 1965, p. 143.

Governo Metaxas (...) avrebbero agito in modo tale da costringere quel Governo, o un altro che gli avrebbero sostituito, ad accedere alle richieste che avremmo fatto prima di iniziare le operazioni» (64).

Grazzi smentì con energia una qualsiasi collisione con esponenti greci, meravigliandosi che simili «fandonie» avessero circolato ed acquistato credito, specie alla luce dei rapporti e dei telegrammi che aveva spedito da Atene. Rientrato in Italia subito dopo lo scoppio delle ostilità, sentì anch'egli girare quelle voci. Naturalmente sul momento pensò fossero fatte circolare con intenzione per diminuire la responsabilità dei vertici militari, poi però si convinse che «*della cosa si era parlato in maniera tale da dare alla notizia un credito talmente assoluto che persone investite di cariche di altissima responsabilità vi prestavano fede. Così per me il mistero è diventato perfettamente insolubile*» (65).

Nessuno, comunque, fece indagini sul «*mi è costato un po' caro*» di Ciano. Riportiamo, semplicemente, un documento. Il 23 ottobre Jacomoni scrisse a Benini, Sottosegretario per gli Affari albanesi, ringraziando per l'ulteriore accreditamento di un milione per le spese relative all'Esigenza C (Ciamuria, evidentemente), ed osservando che, a quanto pareva, da qualche tempo il Governo ellenico stava trascurando la regione, quasi prevedendone l'abbandono. Poi aggiunse: «*Anche per scopi politici il bisogno di fondi è continuo e ti sarò grato se vorrai considerare la opportunità di far stanziare nuove somme oltre ai 5 milioni, in via di esaurimento*» (66). Benini rispose il 24 per conoscere «*il fabbisogno minimo immediato per note esigenze*» e Jacomoni replicò il giorno successivo: «*Ritengo somma minima necessaria 5 milioni di lire*». Il 26, Benini telegrafò assicurando «*intanto*» l'accreditamento di altri due milioni (67).

È perfino ozioso rimarcare che nessun appiglio di natura politica può offrire, di solito, serie attenuanti ai responsabili militari, non fosse altro perché essi hanno sempre la carta delle dimissioni dall'incarico, ove dissenzienti dalla deliberazione politica. Badoglio per primo era ben consapevole di ciò. Non a caso, nella riunione del 10 novembre a Palazzo Venezia non poté trattenersi dal confessare: «*Quando penso all'affare greco mi sento salire le fiamme alla faccia!*» (68). E si noti che proprio in quella circostanza, dopo che Mussolini aveva dichiarato essere del tutto fallite le previsioni di Jacomoni e di Visconti Prasca (non citò Ciano, naturalmente), Badoglio lasciò da parte ogni premessa politica e lo affrontò sul terreno della scelta militare: al calcolo di Roatta, di venti divisioni e tre mesi di tempo per la guerra, il Duce aveva preferito l'inizio immediato dell'azione sulla base di quanto prospettato da Ciano, Jacomoni e Visconti Prasca (69).

In un colloquio, sempre a Palazzo Venezia, avuto «*alla fine del mese di novembre*», presente Roatta, Mussolini avrebbe avuto espressioni di rammarico per il fatto che fosse stato accettato il piano di Visconti Prasca. Al che Badoglio — è lui che riferisce l'episodio — gli avrebbe ripetuto vivacemente il discorso del 10 novembre, ma in forma più esplicita. A lui, comandante delle truppe operanti, eano stati pre-

(64) M. Roatta, *op. citata*, p. 127; L. Mondini, *op. cit.*, pp. 228-229.
(65) E. Grazzi, *op. cit.*, p. 221.
(66) DDI, doc. n. 778, pp. 746-747.
(67) *Ibidem*, p. 747 nota 1.
(68) U.S.S.M.E., *Verbali* cit., vol. IV, p. 249.
(69) U.S.S.M.E., *Verbali* cit., vol. IV, p. 249.

sentati due piani, uno di Visconti Prasca preparato su determinate condizioni politiche espresse da Ciano e Jacomoni, l'altro dello Stato Maggiore basato sulla partecipazione della Bulgaria al conflitto. «*Lei* [sic] *ha scelto il piano di Visconti Prasca. Nessun addebito perciò mi pare si possa onestamente rivolgere allo Stato Maggiore del Regio Esercito*» (70). A parte il fatto che di tale conversazione non si riscontra traccia nel diario storico del Comando Supremo e neppure nel libro di Roatta, è chiaro che la tesi di Badoglio appare insostenibile. Egli stesso il 15 ottobre aveva ammesso la validità del piano di Visconti Prasca come primo tempo, e ribadito detta validità il giorno seguente, chiedendo a Mussolini la preferenza fra le due soluzioni, ovviamente giudicate più o meno alla pari. Se infatti avesse reputata inaccettabile l'alternativa di Visconti Prasca, perché superata dalle circostanze, avrebbe dovuto scartarla nettamente ed imporre l'attesa di tre mesi (che poi avrebbe spostato il «via» alla primavera). Quanto alla Bulgaria, il 15 ottobre poteva aver motivo di credere o sperare nella sua ipotetica partecipazione, dopo il 21 ottobre non più.

Sembra, ad ogni modo indubitabile che, almeno dentro di sé, Mussolini si sentisse in colpa proprio in merito alla scelta compiuta. Il 12 novembre incaricò il Maresciallo — in partenza per Innsbruck — di spiegare a Keitel che «*l'azione in Grecia è in periodo di stasi, perché non si sono verificati gli sviluppi politici sui quali si faceva affidamento, sollevamento cioè della Ciamuria e intervento bulgaro*» (71).

Pur ritenendole scuse *a posteriori*, bisogna riconoscere che, per quanto illogicamente, per quanto nella presunzione di esercitare su re Boris un'assurda influenza decisionale, Mussolini doveva veramente credere che determinate circostanze rendessero facile l'impresa. È impossibile che non si rendesse conto che uno scacco si sarebbe rivolto contro di lui e contro il regime fascista. Ma *quos Deus perdere vult, dementat prius.*

Almeno un elemento risulta incontrovertibile: la grossolana sottovalutazione della capacità combattiva dell'Esercito greco. Questo sembra aver pesato fortemente su tutti, nessuno escluso, da Mussolini a Ciano, da Badoglio a Visconti Prasca (72).

Non bisogna dimenticare che Mussolini aveva un'alta opinione di sé anche come capo militare. «*In questi mesi di esperienza di guerra* — disse a Soddu il 12 settembre — *ho fatto tanta pratica da giudicare inutile uno Stato Maggiore Generale. Finita la guerra farò da me, tutt'al più con un segretario*» (73). Pur dando alla frase valore di semplice battuta, la sostanza resta. A parte questo, il sistema di governo spiccata-

---

(70) P. Badoglio, *op. cit.*, p. 55-56.

(71) DSCS, vol. I, tomo I, p. 368. Da notare che, nella lettera del successivo 22 novembre a Hitler, Mussolini fornirà un'altra spiegazione circa le cause del rovescio: il maltempo, la defezione quasi totale di reparti albanesi e l'atteggiamento bulgaro che aveva consentito ai greci di spostare otto divisioni dalla Macedonia orientale per portarle sul fronte albanese (DDI, vol. VI, doc. n. 146, pp. 157-158).
D'altronde non poteva — né lui né altri — dire candidamente: «Ma io credevo che il nemico scappasse o si arrendesse!» senza coprirsi di ridicolo agli occhi del mondo intero.

(72) Per la verità, non soltanto in Italia si pensava così. Il 27 ottobre Magistrati scrisse a Ciano: «La poca stima che qui si ha del valore e della consistenza militare dell'Esercito greco e la persuasione che, in caso di crisi, la Grecia, obbligata a sgomberare la parte settentrionale del paese, fanno sì che i rapporti con Atene siano visti con una certa tranquillità e sicurezza (..) (DDI, doc. n. 800, p. 764).

(73) Q. Armellini, *op. cit.*, p. 82.

mente accentrato induceva Mussolini a zittire i generali per una visione troppo «militare»: «*ma io, che ho in mano la politica, vedo la situazione generale e posso meglio giudicare fattibile quello che voi non ritenete*» (74).

Inevitabilmente, quando le cose volsero al peggio accusò un po' tutti di averlo ingannato. Prima se la prese con Jacomoni e Visconti Prasca: «*Il Duce è molto risentito con Jacomoni e Visconti Prasca che avevano prospettato l'operazione troppo facile e sicura*» (75). Poi con Ciano: «*Anche il conte Ciano gli aveva dato informazioni inesatte*» (76). Poi ancora con Visconti Prasca: «*Il Visconti Prasca (...) aveva assicurato che tutto era perfetto in ogni particolare, dal piano d'operazioni all'insurrezione della Ciamuria*» (77). Infine si scagliò contro Badoglio, quando Pavolini gli riferì le critiche mosse dal Maresciallo nei suoi confronti: «[il Duce] *ha qualificato Badoglio di «nemico del Regime» e di «traditore»* (78).

Il 30 novembre, Mussolini parlò a lungo della guerra al Consiglio dei Ministri e, mentre assunse a proprio carico la responsabilità della decisione politica (senza naturalmente trarne le conseguenze), riversò su Badoglio quella militare. «*La tesi del Duce* — riferì Ciano — *è questa: non solo Badoglio era d'accordo, ma si manifestava anche estremista. Il lato politico della questione è stato perfetto: è mancata in pieno l'azione militare*» (79). Verrà, tuttavia, il giorno in cui Mussolini confesserà: «*Se qualcuno, il 15 ottobre, avesse previsto quanto dopo in realtà è accaduto, l'avrei fatto fucilare*» (80). Molto appropriatamente Bottai non considerò errori imprevisti ed imprevedibili né il disastroso avvio della campagna né l'incursione inglese a Taranto nella notte sul 12 novembre. In realtà «*sono la conseguenza logica del sistema di governo e di comando, accentrato fino ad abolire ogni competenza e responsabilità. Un sistema, cui non è dato di colpire mancanze e colpe, perché se lo si colpisce in un punto, si colpisce al centro*» (81). Un commento che ricalca quello fatto imprudentemente da Badoglio a Pavolini.

La figura del maresciallo Badoglio non esce bene dalla vicenda. Ci sono momenti difficili da interpretare. Che gli si affacciassero dubbi, esitazioni, contrarietà, sembra evidente, ma altrettanto evidente è il fatto che in definitiva nutriva anch'egli fiducia nel buon esito dell'offensiva. A più riprese ebbe motivo e modo di opporsi alla decisione di Mussolini, potendo ricorrere, all'occorrenza, alle dimissioni. Non ci sembra sufficientemente valido l'argomento che egli giudicasse doveroso rimanere alla guida del Comando Supremo ritenendosi capace di affrontare gli eventi meglio di altri. Quando venne attaccato *personalmente* sul giornale di Farinacci, l'abnegazione cadde.

Resta, peraltro, il mistero della sua acquiescenza. Nei colloqui a quattr'occhi Mussolini avrà certamente fatto valere argomentazioni di natura non militare, ma, come si è visto, questo non fornisce una spiegazione esauriente. Avanziamo, allora, l'ipotesi di una mancanza di fermezza, di una cedevolezza quasi di buon grado di fronte ad una volontà più forte, causata da imperfette condizioni psico-fisiche deri-

(74) *Ibidem*, p. 122.
(75) G. Ciano, *op. cit.*, p. 476.
(76) *Ibidem*, p. 478.
(77) G. Bottai, *op. cit.*, p. 231. Cfr. G. Ciano, *op. cit.*, p. 485.
(78) G. Ciano, *op. cit.*, p. 481.
(79) *Ibidem*, p. 483. Cfr. G. Bottai, *op. cit.*, p. 235.
(80) G. Ciano, *op. cit.*, p. 500.
(81) G. Bottai, *op. cit.*, p. 231.

vanti probabilmente dall'età. Badoglio aveva 69 anni, non quindi un'età eccessivamente inoltrata, tuttavia esisteva un abisso rispetto al Badoglio del 1936, appena quattro anni prima. Ricordiamo che il 23 novembre Bottai lo descrisse «*pallido, emaciato, visibilmente stanco. Lui stesso mi dice del malore che ha avuto in quella medesima stanza, angosciato dal peso degli avvenimenti*» (82). Ed il 3 dicembre Vittorio Emanuele III fece osservare al generale Puntoni — il quale per suo conto vide il Maresciallo «*accasciato, la faccia verde e triste e sembra che fatichi a parlare*» — che «*Badoglio mi ha fatto un'impressione disastrosa. Fisicamente è distrutto, intellettualmente è intorpidito...*» (83).

Quanto a Roatta, che in pratica rivestiva le funzioni di Capo di S.M., pur non avendone l'incarico e nemmeno il potere, è opportuno riferire anzitutto il pensiero di chi fu suo stretto collaboratore. Il generale Francesco Rossi, capo del II Reparto dello Stato Maggiore, riconobbe che Roatta non ebbe tanta energia da affermare la sua irriducibile opposizione alla guerra con un gesto clamoroso (84). È vero. Tuttavia sembra innegabile anche la validità di un'osservazione del generale Faldella: Roatta era in sottordine a Badoglio e manifestò apertamente la sua opinione nei confronti sia della visione complessiva del conflitto che stava per aprirsi sia delle condizioni dell'Esercito, sconvolto dalla smobilitazione in corso. Se avesse presentato le dimissioni, avrebbe evitato critiche personali ma aperto al vertice una crisi enorme perché il suo successore, chiunque fosse, non orientato come lui sulla situazione, si sarebbe trovato in serie difficoltà nel prendere in mano le redini dell'esercito nel doppio compito di Capo e di Sottocapo di Stato Maggiore (85).

Soddu sposò senza esitazioni la causa di Ciano e — fu l'unico — lo fece con una veemenza alla quale è davvero arduo rinvenire scusanti. Ad ogni modo la sua maggiore responsabilità, in quanto Sottosegretario per la Guerra, riguarda la smobilitazione di 600.000 uomini alle armi in Italia, provvedimento che condusse allo scompaginamento dell'Esercito.

Infine, Visconti Prasca. Fu il primo a rispondere dell'insuccesso. Il suo Capo di S.M., generale Ricagno, in un colloquio confidenziale avuto a metà gennaio 1941 con Armellini, ammise che «*Visconti Prasca si è fatto giocare un po' da tutti: Ciano, Jacomini e Soddu che lo hanno poi abbandonato, dopo promesse e lusinghe*» (86). Probabilmente si lasciò trascinare quanto meno dalla prospettiva di un «*facile*» primo tempo. Chi si trovava in Albania in quel periodo ricorda bene come fosse diffusa la persuasione di una «*passeggiata militare*». Il 12 novembre il generale Agostinucci, Comandante Superiore dei Carabinieri, presenterà a Soddu, subentrato a Visconti Prasca, un promemoria indicante le «*voci*» sulle cause del mancato successo, fra le quali: «*Era diffuso nelle masse, anche albanesi* [il presupposto] *che la nostra offensiva avrebbe determinato una sommossa in Grecia, diretta a rovesciare il Governo di Metaxas*». Sta di fatto, comunque, che fu l'unico a difendere il piano (87) — più o meno derivante da quello Geloso, ma con un'impostazione che alterava sensibilmente il

(82) *Ibidem*, p. 234.
(83) P. Puntoni, *Parla Vittorio Emanuele III*, Palazzi, Milano 1958, p. 30.
(84) F. Rossi, *Mussolini e lo Stato Maggiore*, Regionale, Roma 1951, p. 141.
(85) E. Faldella, *L'Italia nella seconda guerra mondiale*, Cappelli, Bologna 1959, p. 289.
(86) Q. Armellini, *op. cit.*, p. 267-268.
(87) «Se io — scrisse dopo la guerra Visconti Prasca — dovessi nuovamente, come tecnico, affrontare la situazione tattico-strategica dell'ottobre 1940 non muterei una sillaba nei progetti operativi (...)». Visconti Prasca, *Io ho aggredito la Grecia*, Rizzoli, Milano 1946, p. 170.

disegno di manovra e che provocherà qualche richiesta di modifica da parte di Roatta — a suo dire infirmato dalla perdita del fattore sorpresa, dall'inadeguato appoggio aereo e dalla mancata tempestiva alimentazione dell'offensiva da parte dello Stato Maggiore (88). Ma, anche alla luce dell'infelice svolgimento degli eventi, e senza scomodare Napoleone sulla responsabilità di un comandante in capo, ricordiamo quanto Cadorna scrisse nel 1916 al generale Bertotti, Comandante del Corpo di Spedizione italiano in Albania: «*(...) qualsiasi operazione, anche se motivata da ragioni essenzialmente politiche, non può che essere subordinata alla sua attuabilità sotto il punto di vista militare. Di questo è giudice il comandante delle truppe operanti (...). Ne consegue che, a mio giudizio, di qualsiasi insuccesso che si producesse a Durazzo, la principale responsabilità non potrebbe risalire che alla S.V.*» (89).

Passiamo all'*aspetto strategico.* Il 5 ottobre Mussolini aveva emanato direttive per la Campagna in Africa settentrionale. Entro il 10-15 del mese, cioè a brevissima scadenza, Graziani doveva iniziare l'operazione verso Matruh, cosa non impegnativa perché — secondo Mussolini — gli inglesi non avrebbero difeso il campo trincerato se non per ritardare alquanto l'avanzata italiana. Di conseguenza, i mezzi di Graziani erano — sempre secondo l'opinione del Duce — «*sufficienti allo scopo e nel tempo fissato*». Poi, a Matruh, si sarebbe deciso sul pilastro della difesa inglese nel Mediterraneo da abbattere per primo: «*l'egiziano o ...il greco*» (90).

Mussolini era completamente fuori da una visione realistica. La situazione fornita dal SIM in data 3 ottobre dava presenti 13-14 divisioni britanniche in Africa settentrionale di cui tre nel deserto occidentale egiziano, fra Matruh ed Alessandria, ben sette nella regione del Delta, due nella zona del Canale di Suez ed unità varie pari ad una divisione nel Medio ed Alto Egitto. Il campo trincerato di Matruh era organizzato per resistere ad oltranza, anche se superato. Stando così le cose, fosse giusta o meno la ricostruzione del SIM, diventava un azzardo muovere su Matruh con le forze ed i mezzi di cui disponeva Graziani. Infine, l'allusione al pilastro greco appariva stranissima perché, proprio sulla base di recenti conclusioni di Mussolini, Stato Maggiore Generale, Stato Maggiore dell'Esercito e Ministero della Guerra erano concordi nel considerare rinviata *sine die* l'eventualità dell'attacco alla Grecia.

Però bisogna dire che Graziani non osò opporsi al disegno del Duce e si limitò a tergiversare, giocando sui rinforzi di materiali che attendeva. E Badoglio, per parte sua, non ebbe a muovere rilievi di fondo sull'operazione Matruh. A prescindere dal fatto che le obiezioni di Graziani ebbero l'unico risultato di «seccare» Mussolini, il quale cominciò a pensare di sostituirlo con un altro generale, Messe o Vercellino (91), è evidente che un'offensiva in Egitto avrebbe aperto forti problemi di alimentazione per un teatro d'operazioni oltremare — oltretutto, quello principale, sul quale si conduceva la guerra parallela — e richiesto la viva attenzione del Comando Supremo. Invece, il 15 ottobre, nella nota riunione a Palazzo Venezia, né da Mussolini né da Badoglio vennero espresse preoccupazioni. Anzi, fu posto in risalto con soddisfazione che il sincronismo delle due operazioni, in Epiro e nel Deserto occidentale egiziano, avrebbe giovato alla prima distraendo le forze aeree britanniche.

---

(88) Per un esame critico del piano si rimanda al nostro *La Campagna di Grecia* cit., cap. IV.
(89) M. Montanari, *Le truppe italiane in Albania,* U.S.S.M.E., Roma 1978, p. 297.
(90) DSCS, vol. II, tomo II, pp.71-72.
(91) G. Ciano, *op. cit.*, p. 470.

E Mussolini non si lasciò sfuggire la pennellata finale, significando che la conquista di Matruh avrebbe reso ancor più difficile l'intervento della *Royal Air Force* in Grecia «*specialmente prevedendo che noi non ci fermeremo!*».

È, comunque, certo che aprire un nuovo teatro d'operazioni oltremare in quelle circostanze costituiva sicuramente una grossa ed ingiustificabile imprudenza, anche e soprattutto in campo logistico. Tanto più grave in quanto veniva a turbare la situazione di equilibrio esistente in Balcania senza il minimo accordo con l'alleato tedesco, anzi a sua insaputa.

Le poche osservazioni fatte sarebbero più che sufficienti ad indicare in quali condizioni stesse per avvenire il parto della Campagna. Ma c'è di peggio. Su decisione di Mussolini, piena adesione di Soddu ed approvazione di Badoglio — e contro le inutili proteste di Roatta — il 10 ottobre iniziava il citato congedamento di ben 600.000 uomini (sette classi) da completare entro il 15 novembre (92). Per quanto le truppe dislocate in Albania, Egeo ed Africa fossero escluse dal provvedimento, inevitabilmente lo scompaginamento delle unità di stanza in Italia avrebbe avuto ripercussioni su qualunque rinforzo si fosse reso necessario spedire oltremare. Questa incauta, sbalorditiva parziale smobilitazione, guerra durante, che sta all'origine di tanti guai successivi e le cui tremende conseguenze negative non sono a tutt'oggi percepite appieno da molti studiosi e dall'opinione pubblica, fu voluta nel perdurare del convincimento che la guerra stesse precipitando verso la fine e che occorresse quindi predisporre, in anticipo sulla Germania, la riassunsione di un'economia di pace. «*Dobbiamo vincere la pace*» fu la frase testuale scarabocchiata da Mussolini su un appunto del sottogretario per la Guerra (93). In sostanza, la Campagna di Grecia è nata in un clima politico di inconcepibile faciloneria, si è basata su premesse politiche campate in aria, è partita seguendo un piano redatto su un'ipotesi avulsa dalla realtà. Ne deriva che non possono suscitare meraviglia o scalpore le amare vicissitudini di quella guerra.

I comandanti in campo non meritano l'accusa di grossolana insipienza, anche se taluno non si palesò all'altezza della situazione per carenze di carattere o di capacità. Essi ebbero a che fare con gli inevitabili effetti di una dissennata iniziativa politico-militare, che si lanciò in una vera e propria avventura con forze e mezzi insufficienti rispetto ad obiettivi abbozzati sul tamburo a Palazzo Venezia, con Comandi di Corpi d'Armata improvvisati all'ultimo momento ed alla meglio, Organi d'Intendenza a stento adeguati alle esigenze di pace, organizzazione logistica di scacchiere (porti, strade, trasporti) addirittura rudimentale. Considerato quello che avvenne fra il 15 e il 28 ottobre 1940, le cose *non* potevano andare diversamente.

Allorché emerse in tutta la sua aspra crudezza il fallimento dell'offensiva iniziale — fallimento sul quale pesarono anche inopportune modalità operative prescritte da Visconti Prasca — si rese necessario un radicale cambiamento d'indirizzo. Occorreva arrestare l'inattesa e forte controffensiva greca in entrambi i settori, epirota e macedone; raccogliere, sotto la protezione di un «muro» formato al più presto, una massa di manovra con divisioni fresche o riordinate; iniziare appena possibile una ripresa difficile a realizzare.

---

(92) DSCS, vol. II, tomo II, p. 60 e pp. 160-162.

(93) Lettera personale del gen. Fornara al gen. Faldella in data 20 novembre 1965.

Subito l'ampiezza delle fronti venne ad assumere un ruolo negativo pressoché insostenibile. Era già stata sopportata con disagio durante l'avanzata oltre frontiera, ma adesso offriva imprevedibili possibilità di penetrazione al nemico. Fu vera fortuna che il Comando greco non abbia potuto o saputo approfittarne. Per quanto Mussolini avesse cercato immediatamente di correre ai ripari e trasformare l'ordine di battaglia delle truppe d'Albania portandolo al livello di gruppo di armate (e questo è da solo ampiamente sufficiente a mostrare l'abissale divario tra la valutazione politico-militare fatta il 15 ottobre e la realtà), per il momento erano disponibili le poche divisioni sul posto, già logore, scoraggiate e prive di un valido punto di appoggio. Inoltre, l'avversario mostrava di non essere disposto a concedere tempo né respiro; o, per meglio dire, mostrava di voler sfruttare al massimo l'iniziativa strategica così insperatamente — e meritatamente — conquistata.

Da questo momento cominciò il dramma italiano (94). Occorreva scegliere se tenere le posizioni di contatto ad ogni costo in attesa di rinforzi, oppure se sganciarsi e portarsi su una linea più economica per riorganizzare il dispositivo. Scegliere? La soluzione era obbligata. La resistenza in posto appariva precaria e comunque attuabile finché... consentito dai greci, troppi essendo gli elementi sfavorevoli che la condizionavano: la chiara crisi delle truppe, l'impossibilità di impedire penetrazioni negli ampi intervalli a stento controllati, il vuoto fra le due armate in corso di costituzione, l'assoluta mancanza di riserve, l'indisponibilità di artiglierie di grosso calibro, le gravissime carenze di natura logistica. D'altra parte, retrocedere in quelle condizioni sotto la pressione del nemico presentava il rischio di essere travolti e messi in rotta, senza possibilità di raccogliersi su una posizione arretrata approntata con altre truppe. In sostanza, un qualunque sfondamento sulla posizione di resistenza o durante l'arretramento avrebbe comportato il pericolo di un rovescio di dimensioni incontrollabili.

Inizialmente fu, dunque, quasi inevitabile ricorrere ad un provvedimento che i comandanti tutti accettarono soltanto perché con l'acqua alla gola: tamponare le falle che si aprivano in rapida successione qua e là, utilizzando i reparti a mano a mano che arrivavano dall'Italia, rompendo i vincoli organici divisionali e reggimentali e perfino trascurando il fatto che troppo spesso i battaglioni sbarcavano senza salmerie o mezzi di vario tipo. Risultato prevedibile ed inevitabile: l'impiego a spizzico dei rinforzi dava, è vero, un poco di ossigeno alle impegnatissime truppe in linea, ma portava al frammischiamento dei battaglioni, non consentiva la costituzione di riserve, chiudeva sempre la giornata in passivo ed il passivo aumentava ogni giorno di più, incidendo sulla consistenza delle divisioni. «*Siamo costantemente in ritardo rispetto al ritmo della battaglia*» scriverà avvilito il gen. Soddu (nuovo Comandante Superiore) al Comando Supremo il 3 dicembre. Ed in questo stato d'animo, il mattimo successivo telefonerà a Guzzoni, Sottocapo di Stato Maggiore Generale, rappresentando la necessità di un «*intervento diplomatico*» per risolvere la guerra (95).

Rinunciando ad impossibili contrattacchi di consistenza tale da respingere il nemico almeno localmente, rinunciando a movimenti retrogradi di ampiezza tale da obbligare l'avversario a spendere tempo per realizzare la ripresa del contatto, si in-

(94) Per lo svolgimento delle operazioni si rimanda a *La Campagna di Grecia* citata.
(95) DSCS, vol. II, tomo I, p. 494.

dietreggiò lentamente, a piccoli sbalzi, a scaglioni, frequentemente sotto la pressione ellenica, e si consumò quasi per intero la fascia montagnosa che dai laghi macedoni di Ohrida e di Prespa scende verso sud-ovest sino a raggiungere la costa fra Valona ed il confine greco-albanese. E così si riuscì ad evitare il peggio ed a costituire il «muro» tanto desiderato.

Dopo la conclusione della battaglia di Berat, a fine gennaio, pur affiorando taluni grossi timori per Valona, il «muro» poteva considerarsi costituito e divenne possibile pianificare il riassetto dello schieramento (cioè portare in linea unità organiche e ricomporre a tergo le divisioni usurate e sparpagliate) e la riorganizzazione delle grandi unità ritirate dalla linea (cioè reintegrarle in uomini, armi e materiali e ripristinare il tono addestrativo e morale).

L'opera del generale Cavallero, che il 30 dicembre era succeduto a Soddu, fu obiettivamente notevole (grazie anche al fatto che egli ricopriva pure la carica di Capo di S.M. Generale) nei campi operativo, logistico e morale, ma per raddrizzare una situazione strategica compromessa da un'errata impostazione occorrono tempo e pazienza. E riprendere l'iniziativa non era cosa semplice. Bisognava reagire all'ininterrotta pressione greca, evitando nel contempo di impegnarsi in azioni non sicure e non risolutive. Così, se per arrestare il nemico su una posizione di resistenza continua e di accettabile affidamento può essere comprensibile, almeno in buona misura, l'avviamento al fronte di unità incomplete ed il frammischiamento di reparti, molto meno persuadono le due controffensive tentate più per accontentare Mussolini che per validi motivi strategici: la cosiddetta contromanovra di Klisura (gennaio 1941) e la controffensiva in Val Deshnicës (marzo 1941).

È veramente dubbio che la prima di esse, affidata al XXV corpo d'armata, fosse proprio indispensabile e, d'altronde, la frettolosità dell'organizzazione, l'insufficienza della spinta d'attacco nonché l'incerto collegamento tattico con il contiguo VIII corpo d'armata, sulla sinistra, non potevano condurre ad un risultato favorevole. L'immediato commento tedesco fatto dal generale von Rintelen, anche se a titolo di parere personale, fu di netta critica: «*Noi non possiamo, purtroppo, accelerare in alcun modo il nostro intervento contro la Grecia, attraverso la Bulgaria. Ogni acceleramento, ogni precipitazione potrebbe riuscire di grave danno al successo che sta tutto in una rigorosa e sistematica preparazione. A questo proposito, i vostri contrattacchi in Albania, fatti con truppe appena sbarcate, in terreno sconosciuto e difficilissimo, e senza adeguata preparazione, sono più dannosi per voi che per il nemico*» (96).

La controffensiva in Val Deshnicës, di tono superiore dato il sensibile miglioramento della situazione complessiva nel mese di febbraio, del pari si palesò intempestivamente ed inutilmente logorante. Fu proposta con entusiasmo dal generale Gambara, Comandante dell'VIII Corpo, che prospettò il miraggio di grandi risultati, avallata da Cavallero ed accolta con soddisfazione da Mussolini, il quale volle perfino essere presente a quella che riteneva una brillantissima mossa. Soltanto una persona si tenne sul piano di un deciso scetticismo, Guzzoni. Secondi lui, l'operazione era destinata all'insuccesso: l'assenza di una soddisfacente superiorità di forze, la discutibile direttrice d'attacco, la mancanza probabile del fattore sorpresa pre-

(96) Appunto del generale Gandin per il Sottocapo di S.M. Generale, Guzzoni, in data 1° febbraio 1941.

sentavano incerta la rottura del fronte e problematico il raggiungimento dell'obiettivo strategico. Il 9 marzo scattò la controffensiva, il 15 venne sospesa. Guzzoni aveva visto giusto.

A nostro avviso, tuttavia, il principale errore forse è consistito nel non aver perseguito con tenacia, fermezza e durezza il progetto delineato sin dal gennaio, mirante alla riconquista del Korçano in un primo tempo e, successivamente, all'avvolgimento delle forze greche agendo lungo la direttrice Korça-Erseke-Kalibaki. Si trattava dell'operazione che verrà intrapresa in aprile, ma in circostanze ben differenti. Probabilmente, resistendo per due mesi e mezzo ad ogni appello dei comandanti d'Armata e ad ogni sollecitazione di Mussolini, si sarebbe potuto sferrare nella seconda metà di marzo la controffensiva risolutiva. E tutto per unico merito nostro.

Il mese di aprile vide l'entrata in campo della Germania, l'apertura del fronte iugoslavo e la battaglia dell'Epiro da noi varata in concomitanza con lo sforzo tedesco.

Certamente la Campagna di Grecia fu una delle più logoranti fra quelle combattute dal nostro esercito sui vari fronti. Iniziammo le operazioni alla frontiera greca con cinque divisioni binarie. Finimmo per impiegarne ventinove. E tutte si consumarono rapidamente, con i loro effettivi, i quadrupedi, gli automezzi, i materiali di ogni genere. Non si trattò solamente di una grave perdita di prestigio, ma altresì di una riduzione di efficienza immensa e determinante ai fini delle operazioni successive.

Una domanda sorge inevitabile. Per quale motivo non riuscimmo a rimontare celermente la situazione di inferiorità, pur possedendo l'Italia un potenziale bellico di gran lunga superiore a quello della Grecia? La risposta è semplice. La guerra contro la Grecia fu una guerra *oltremare*. Bisognò inviare letteralmente tutto dalla madrepatria attraverso l'Adriatico, che per quanto stretto era pur sempre un mare. E le difficoltà connaturate con ogni impresa oltremare vennero aumentate dall'esigua capacità di scarico dei due unici porti di Valona e di Durazzo, nonché dalla estrema povertà della rete stradale albanese.

Cosicché, quando si impose il problema di incrementare rapidamente lo strumento operativo per contrapporsi ai greci, nel suo duplice aspetto del potenziamento e dell'alimentazione, le difficoltà apparvero subito gravissime. Per quanto si facesse per meglio organizzare Valona e Durazzo (vi fu trasferita perfino buona parte della compagnia portuale di Genova) e per attivare altri punti di sbarco, non si arrivò mai ad ottenere una capacità di scarico proporzionata alle circostanze. Di conseguenza, dovendo utilizzare ogni mezzo di trasporto ed ogni approdo, le divisioni giunsero in Albania frazionate e per tempi successivi. All'inizio della terza decade di novembre 1940, mentre i comandanti si dannavano l'anima non sapendo come rifornire i reparti al fronte, a Bari si trovavano in attesa d'imbarco ben 14.000 muli.

Per il grosso dell'opinione pubblica, la travolgente avanzata della 12ª Armata tedesca del maresciallo List — messa in atto dopo quattro mesi di attenta organizzazione — ebbe, ed ha tuttora, un unico significato: la guerra italo-greca fu vinta dalla Germania. In apparenza è vero, ma sarebbe molto più esatto dire che i tedeschi accelerarono una conclusione inevitabile, a noi favorevole perché ormai il coraggioso esercito ellenico si era usurato in Albania e la superiorità complessiva era passata dalla nostra parte e non poteva che accrescere. E sarebbe anche opportuno ricordare che il Comando Supremo greco applicò alla lettera la determinazione assunta per una questione di più che giustificato orgoglio nazionale: «*Quasi tutto contro gli italiani, quasi nulla contro i tedeschi*».

LA GUERRA AEREA
Strategia d'impiego: concezioni contrastanti

FERRUCCIO BOTTI

Premessa

Più che su eventi bellici già ampiamente trattati nella loro dinamica e nelle loro conseguenze, questo studio sarà incentrato sui retroscena teorici e sulle decisioni che li preparano e li rendono in certo senso inevitabili, condizionandone l'esito. La strategia e il ruolo della Regia Aeronautica nel primo anno di guerra non possono infatti essere ricostruiti con una doverosa e oggi possibile obiettività, senza rifarsi sia pur brevemente alle scelte (o non-scelte) di politica estera e militare dalla guerra d'Etiopia in poi, al quadro strategico generale, ai criteri d'impiego e alla fisionomia organica delle forze di superficie. Occorre inoltre rifuggire il più possibile dall'esame degli avvenimenti in una ristretta e polemica ottica di Forza Armata, perché almeno dalla prima guerra mondiale in poi, anche l'*histoire-bataille* non si può fare prescindendo dal quadro interforze: ciò vale in particolar modo per l'Aeronautica.

Quando il 10 giugno 1940 Mussolini entra in guerra, la situazione strategica generale fornisce indubbiamente l'occasione più favorevole (o meno sfavorevole) all'Italia. L'esercito francese, giudicato specialmente in Italia il migliore d'Europa, e una costante pietra di paragone anche dopo il 1939, è ormai in ginocchio e con esso la Francia. L'aviazione francese è stata surclassata da quella tedesca e la flotta francese, pur essendo ancora intatta, non è manifestamente in grado di capovolgere da sola le sorti del conflitto. A sua volta l'Inghilterra, pur mantenendo ancora efficienti anche se poco numerose forze corazzate in Africa settentrionale e importanti basi e forze aeronavali nel Mediterraneo, sta spostando il centro di gravità della sua strategia e il meglio delle sue forze aeree nell'estrema difesa dell'isola e delle rotte atlantiche, con solo tre aeroplani a Malta.

Ciononostante, la visione di Mussolini e, più in generale della politica militare italiana, rimane come sempre essenzialmente «continentalista» e «terrestre». Negli anni Trenta, l'Italia si allea con una potenza che dispone di un grande Esercito e una grande Aeronautica e vuole cambiare la carta d'Europa, ma in tal modo diventa avversaria della più grande potenza navale e aeronavale del mondo da sempre padro-

na del Mediterraneo, e di una potenza aeronautica che rivaleggia con la Germania. Mussolini nel giugno 1940 non sembra dare gran peso non solo e non tanto al possibile intervento degli Stati Uniti, ma a tre fatti destinati a capovolgere le sorti del conflitto:

a) la *Royal Navy* conserva pressoché intatte le sue forze;

b) la *Royal Air Force* ha uomini e macchine di prim'ordine e non è stata ancora debellata come l'aviazione francese;

c) l'industria inglese, anche con il concorso degli Stati Uniti, è comunque ancora in grado di colmare rapidamente le perdite e di superare anche nel campo qualitativo e tecnico le nostre forze aeronavali.

Questa situazione meno favorevole di quanto possa sembrare di per sé sottolinea ancora di più quali sono le vere *chances* dell'Italia nel giugno 1940. Come affermato più volte da Mussolini, l'Italia entra in guerra per rompere le catene che la imprigionano nel Mediterraneo, mare che non è mai stato e non è, nemmeno nel 1940, «nostrum», ma «vostrum», cioè di altri. L'obiettivo strategico fondamentale dell'Italia nel 1940 è dunque — checché se ne dica — estremamente chiaro, ed è del resto rispecchiato almeno in parte dalle direttive dello stesso Mussolini: eliminare con un'azione il più possibile rapida e decisiva la presenza inglese nel Mediterraneo.

Un obiettivo che, tutto sommato, nel 1940 almeno va ritenuto alla portata del pur modesto potenziale militare italiano, ma tale da richiedere proprio ciò che l'Italia — non solo e non tanto per carenza di risorse — nel 1940 *non aveva:* un dispositivo militare integrato e con fisionomia strategica e ordinativa spiccatamente «mediterranea»; forze terrestri corazzate e meccanizzate equipaggiate per la guerra nel deserto e in grado di raggiungere rapidamente Suez; forze aeronavali in grado di neutralizzare o eliminare le corrispondenti forze inglesi e le loro basi, assicurando le comunicazioni con l'Africa settentrionale e più in generale mantenendo aperti i canali di rifornimento nel Mediterraneo.

Il ruolo delle forze aeree nella teoria strategica delle forze di superficie (1939-1940)

Per quali ragioni, nel concreto, le Forze Armate italiane — e non solo l' Aviazione — nel 1940 non sono minimamente in grado di sfruttare l'occasione favorevole che si presenta a causa del momento di massima crisi dell'Inghilterra? Va subito detto che l'aviazione, per le sue caratteristiche di flessibilità, mobilità e capacità offensiva a lungo raggio, in linea generale era indubbiamente il fattore nuovo e l'arma più adatta per una strategia rapida e offensiva, e al tempo stesso il baricentro dei rapporti tra Forze Armate. Occorre perciò chiedersi, in primo luogo, qual'era la strategia delle forze di superficie e quale ruolo esse intendevano assegnare all'Arma aerea.

Il fattore primario di inefficienza per l'Aeronautica come per le altre Forze Armate, è la ben nota mancanza di una dottrina strategica unitaria, con tale termine intendendo un concreto e ben definito indirizzo

"proprio di ciascuno Stato, che deriva da decisioni e scelte circa i princìpi, i concetti, le regole e le tecniche da seguire nella preparazione e nell'impiego delle forze per conseguire gli obiettivi contingenti della politica in una determinata situazione e in un certo ambiente" (1).

Nel 1940 Mussolini è Ministro di tutte e tre le Forze Armate, e secondo quanto egli stesso dichiara questo suo monopolio basterebbe, di per sé, ad assicurare quell'impiego coordinato e unitario dello strumento militare che pure era stato uno dei punti qualificanti del programma del regime, culminato nel 1926 con la costituzione di uno Stato Maggiore Generale, che però non dispone dei poteri necessari per imprimere un indirizzo unitario alla preparazione militare, all'impiego operativo delle forze e — non va dimenticato — anche al supporto logistico. In tal modo anche l'organizzazione dei rifornimenti, in presenza di una situazione di estrema scarsità di risorse, rimane dispersiva e antieconomica. Di fatto, dopo l'entrata in guerra, le tre Forze Armate rimangono rigorosamente separate e conducono ciascuna la sua guerra, percorrendo una sorta di binario obbligato che prescinde largamente dalle esigenze strategiche globali. Dati i molteplici impegni del dittatore, Mussolini Ministro delle tre Forze Armate significa che nella realtà quotidiana non esiste un Ministro e che per tutta la guerra i veri Ministri — particolarmente per l'Aeronautica e la Marina — sono i Capi di Stato Maggiore, ambedue molto gelosi della loro «indipendenza» nei riguardi dell'Esercito.

Ne nasce un clima di contrasti tra forze armate che assume forme aperte e virulente anche sulla pubblicistica militare ufficiale negli anni Venti, che cova sotto la cenere (non senza qualche significativa manifestazione) negli anni Trenta e riesplode dopo i primi eventi della guerra, proseguendo anche nel dopoguerra (2). Contrasti peraltro fisiologici nelle forze armate di tutti i Paesi, e definiti dal generale di squadra aerea Santoro «un male necessario». Purtroppo, aggiunge il generale,

"il male fu che questi contrasti non riuscirono a dare vita a una dottrina aerea di base, da tutti o dalla maggioranza accettata, nella quale incanalare la mentalità, non solo dell'Aeronautica ma anche dell'Esercito e della Marina, e sulla quale indirizzare le costruzioni, la preparazione e l'addestramento. Ed in questo mancò principalmente quello che era stata una grande creazione italiana, lo Stato Maggiore Generale, il quale, per motivi che non è qui il caso di esaminare, era stato posto in condizioni di risultare praticamente inoperante" (3).

Una dottrina aerea di base non poteva dunque esistere, per la semplice ragione che mancava una dottrina interforze. Solo l'Esercito aveva precisato la propria dottrina con le *Direttive per l'impiego delle Grandi Unità* del 1935, le quali — cosa rimarchevole — hanno una visione del ruolo generale delle forze aeree assai vicina al concetto (allora prevalente nell'Aeronautica) di preminenza al bombardamento strategico «indipendente» e a massa contro obiettivi nel cuore della nazione avver-

(1) C. Jean, *Il pensiero strategico*, Milano, Franco Angeli, 1985, p. 79.
(2) Sulla dialettica tra Forze Armate dagli anni Venti al secondo dopoguerra, che ruota intorno a motivi teorici e pratici largamente costanti, Cfr. F. Botti - V. Ilari, *Il pensiero militare italiano tra il primo e il secondo dopoguerra* (1919-1949), Roma, SME - Uf. Storico, 1985.
(3) G. Santoro, *L'Aeronautica italiana nella II[a] guerra mondiale*, Roma, Danesi, 1950, p. 19.

saria. Infatti esse, pur prendendo in esame le forme di concorso aereo in tutte le fasi della battaglia, ammettono (para. 35) che

> *«l'intervento dell'armata aerea è "subordinato agli altri compiti ch'essa assolve indipendentemente"* [nostra sottolineatura - N.d.R.], *ma che indirettamente influiscono anche sulle operazioni dell'esercito ai fini della comune vittoria. Spetta al comandante supremo di tutte le forze armate* [cioè, addirittura al Duce — N.d.R.] *di stabilire "quando e dove" un'aliquota dell'armata aerea — e anche tutta — cooperando nelle grandi battaglie che l'Esercito combatte — debba assolvere il più importante dei suoi compiti, quello di contribuire con tutte le sue forze alla vittoria comune e decisiva».*

Le predette *Direttive* prevedono anche che le prime azioni belliche saranno aeree, e che il loro successo è subordinato alla fulmineità dell'intervento. Per quanto riguarda l'Esercito, gli obiettivi saranno le basi aeree dell'avversario e tutti gli elementi che interessano la mobilitazione e la radunata delle forze nemiche. In questo quadro (para. 11):

> - *«le popolazioni, preparate, sin dal tempo di pace, a una opportuna valutazione, non sopravalutazione, dell'offesa aerea, dovranno resistere agli effetti materiali e morali del bombardamento;*
> - *le organizzazioni contraeree terrestri dovranno essere pronte, addestrate e capaci a collaborare efficacemente alla difesa, specie per impedire agli aerei nemici le basse quote;*
> - *le truppe e, soprattutto, i Servizi, dovranno essere sottratti, per quanto possibile, all'osservazione e all'offesa dall'alto».*

Sempre secondo le Direttive, l'Aviazione interviene nella battaglia per svolgere (con le unità di «aviazione ausiliaria» assegnate all'Esercito) compiti di esplorazione strategica e tattica e compiti di collegamento tra le colonne. Inoltre, con aliquote dell'Armata aerea, «concorre con bombardamenti poderosi e improvvisi alla disorganizzazione dei centri di vita delle Grandi Unità avversarie», oppure «piomba improvvisamente sul campo e nelle retrovie, con unità di assalto destinate a sorprendere, arrestare, sgominare reparti in marcia e in combattimento».

Nel complesso non si può dire che le *Direttive* trascurino il ruolo dell' Arma Aerea, anche se in esse rimane del tutto assente la prospettiva del *blitz-krieg* tedesco basato sul binomio carro-aereo, nel quale l'Aviazione — rappresentata dal famoso aereo da appoggio tattico ravvicinato "Ju. 87 Stuka" — aveva il ruolo preponderante. Infatti, come osserva il Canevari,

> *«bisogna notare che il generale Cuderian pone al centro del suo sistema l'aviazione e non i carri, come comunemente si crede: «È ormai pacifico — scriveva egli nel 1937 — l'enorme importanza che l'aviazione avrà in una futura guerra: ora, l'armata aerea ha bisogno di avere a terra un'arma compagna che possa sfruttare immediatamente i risultati che essa consegue, sia nell'esplorazione che nell'attacco: occorre un'arma veloce e potente... Solo la velocità, unita alla potenza, può impedire e prevenire la difesa: ogni orga-*

nizzazione militare che non trovi il mezzo di cooperare a tal uopo direttamente con l'aviazione, risulta evidentemente imperfetta» (4)...

Un altro aspetto che nelle stesse Direttive rimane assente, nonostante l'esperienza della guerra d'Etiopia, è l'impiego dell'aviazione in missioni di trasporto di personale e soprattutto di rifornimenti e materiali, impiego che pure avrebbe avuto largo sviluppo nel corso delle guerra (5). Ma, al di là delle proposizioni dottrinali, dove affiora una certa sottovalutazione del ruolo diretto e indiretto dell'aviazione è in un articolo del Capo di Stato Maggiore dell'Esercito generale Pariani dal titolo «La dottrina - lo spirito», contenuto nel volume unico dedicato alle tre Forze Armate dalla *Rassegna Italiana* nel 1939, con interventi di tutti e tre i Capi di Stato Maggiore e prefazione del maresciallo Badoglio (6).

In questa occasione il generale Pariani accenna alla necessità di ottenere la rapida distruzione dell'avversario e come strumento fondamentale per ottenere questo ambizioso obiettivo indica la Divisione di Fanteria «binaria» impiegata in modo offensivo, Grande Unità debole, troppo leggera, carente di fuoco e con scarsi automezzi. Nessun accenno alle nuove possibilità delle Grandi Unità corazzate e al concorso dell'Aviazione, tanto più necessario per supplire alla palese non competitività di forze terrestri male armate e equipaggiate, senza valide forze corazzate e con artiglierie scarse e antiquate.

L'articolo dell'ammiraglio Cavagnari, sullo stesso numero unico, è invece incentrato su una concezione strategica classica, ispirata alle teorie di A.T. Mahan (7): lo scontro tra flotte a forze riunite imperniate sulle grandi corazzate, per conquistare una volta per tutte il dominio assoluto del mare. Secondo Cavagnari la corazzata aumentando considerevolmente la protezione (e di conseguenza il dislocamento) e la velocità è ormai in grado di resistere con successo al siluro e all'offesa aerea, e, per il resto, egli accenna alla favorevole posizione geografica che consentirebbe alla nostra flotta di sfruttare la posizione centrale per neutralizzare la superiorità numerica della flotta franco-inglese. L'impiego delle corazzate, spina dorsale della flotta presentata dalla stampa militare italiana degli anni Trenta anche come la miglior piattaforma di fuoco antiareo, potrà essere perciò eminentemente offensivo, come sottolinea anche Mussolini al Senato il 30 marzo 1938.

In questo quadro operativo, la scorta alle navi maggiori diventa l'attività preminente del naviglio minore più moderno. Di conseguenza, «la scorta dei convogli è affidata al naviglio minore più antiquato», e per l' Arma Aerea vi è solo un accenno al «servizio prezioso» che è in grado di assolvere nel campo dell'esplorazione e del riconoscimento. Il 15 marzo 1938 alla Camera, Cavagnari si dichiara anche contra-

---

(4) E. Canevari, *Considerazioni politico-militari sopra due anni di guerra*, Roma, INCF, 1942, p. 19.

(5) Secondo dati forniti dalla stessa Aeronautica, in Etiopia erano state lanciate 1.890 tonnellate di esplosivo ed erano stati trasportati per via aerea 4.430 uomini con 1.360 tonnellate di viveri, posta e materiali; quindi il tonnellaggio logistico trasportato era più o meno pari a quello delle bombe (Cfr. M. Ajmone Cat, *Il concorso dell'Arma aerea alla conquista dell'Impero*, «Rassegna Italiana» agosto-settembre 1939).

(6) *Le Forze Armate dell'Italia fascista*, «Rassegna Italiana» giugno (Esercito), luglio-agosto (Marina), settembre (Aeronautica) 1939. Cfr. anche l'analisi comparativa in F. Botti - V. Ilari, *Op. cit.*, pp. 249-271.

(7) F. Botti, *La strategia marittima italiana negli anni Trenta*, «Bollettino d'archivio dell'Ufficio Storico Marina Militare» n. 4/1988.

rio alle portaerei, che in un mare ristretto come il Mediterraneo sono vulnerabili e possono essere vantaggiosamente sostituite da aerei basati a terra (8).

Questo orientamento è conseguente all'errata attribuzione del ruolo predominante alle corazzate e alla rinata prospettiva della battaglia risolutiva tra navi cannoniere tipo "Trafalgar", che — diversamente da quanto avviene per altre Marine più ricche — impongono alla Marina italiana, per reggere il confronto, di concentrare le scarse risorse su corazzate e naviglio di squadra, trascurando tipi di navi — come le portaerei — non a torto ritenute vulnerabili e le cui effettive possibilità operative negli anni Trenta non erano ancora state ben accertate. In tal modo, la scarsità di risorse induce a scelte conservatrici e a una sostanziale sottovalutazione del potere aereo, benché negli anni Venti il Bernotti sostenga la portaerei e un diverso indirizzo delle costruzioni (9).

D'altro canto, intorno alla metà degli anni Trenta la *Rivista Marittima* sostiene senza successo la necessità per la Marina di disporre di aerosiluranti, mentre l'articolo del 1939 dell'ammiraglio Cavagnari è seguito sullo stesso volume unico dedicato alle Forze Armate da un articolo dell'ammiraglio Di Giamberardino, nel quale si riconosce che «l'efficienza della Marina sarebbe monca senza la collaborazione degli aerei», chiamati ad assicurare diversi «indispensabili servizi» (sic) a favore della Marina: esplorazione strategica e tattica, scorta antisommergibile, osservazione del tiro, attacco di navi nemiche con bombe e siluri (per il quale possono essere impiegati anche interi reparti dell'Armata Aerea). Di Giamberardino non esclude nemmeno la possibilità per la Marina di dotarsi di portaerei:

> *«la nostra Marina non possiede, per ora, navi portaerei che permettano il decollo e la discesa su appositi ponti di volo in modo da fornire una massa aerea immediata sul posto. Si ritiene, a questo riguardo, che la favorevole distribuzione degli aeroporti sul continente, sulle isole, nelle nostre province dell'Africa e nel nostro possedimento in Egeo, con buona organizzazione e allenamento aeronavale, permette già di assicurare una buona collaborazione in tutto il Mediterraneo. Con eventuali, futuri sviluppi oceanici il possesso di navi portaerei potrebbe, s'intende, divenire necessario»* (10).

Se gli orientamenti dell'ammiraglio Cavagnari denotano indubbiamente un certo conservatorismo e una certa sottovalutazione del fattore aereo, va detto anche che la rinnovata fede nella grande corazzata come spina dorsale delle flotte grazie a una migliore protezione e al potente armamento antiaereo era condivisa da tutte le principali Marine del tempo, che tuttavia erano state in grado di affiancare alle corazzate le portaerei.

Strategia e mezzi dell' Aeronautica

Non si può dire che, all'inizio della guerra, le forze di superficie attribuiscano all'Arma Aerea un ruolo realistico e di rilievo nelle rispettive strategie: in senso con-

(8) Sulla vicenda della portaerei nella Marina italiana tra le due guerre Cfr. A. Santoni, *Il Duce e la portaerei Italia»*, «Storia Illustrata» dicembre 1984.

(9) F. Botti, *La strategia marittima negli anni Venti*, «Bollettino d' Archivio dell'Ufficio Storico Marina Militare» N. 3/1988.

(10) O. Di Giamberardino, *La Marina da guerra italiana nella sua efficienza attuale*, «Rassegna Italiana» luglio 1939.

trario, ciò avviene anche per l'Aeronautica (11). Nel suo intervento sul citato volume unico del 1939, il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica generale Valle indica come obiettivo preferenziale delle forze aeree *non le forze militari* dell'avversario, ma tutto ciò che le prepara, le alimenta e le sostiene *sia dal punto di vista morale che materiale,* quindi in primo luogo le popolazioni civili:

> *«nella concezione moderna, la guerra non può essere più considerata come urto di forze esclusivamente militari. Essa è, in primo luogo, l'opposto schieramento di interi popoli pretesi, in uno sforzo supremo e integrale, verso il raggiungimento della vittoria finale. Sorge, così, la necessità di estendere gli atti di guerra a tutto il territorio nemico allo scopo di fiaccare le forze morali di resistenza delle popolazioni e disseccarne le maggiori fonti di vita e di produzione. Hanno precedenza le forze morali perché sono esse che danno il tono alla condotta della guerra (...) ogni azione, pur rivolta contro obiettivi che non rivestono carattere nettamente militare, concorre a diminuire la potenzialità avversaria».*

Per poter colpire siffatti obiettivi, l'Armata Aerea deve anzitutto conquistare con azione indipendente il dominio dell'aria e ricercare la sorpresa, sfruttando anche le avverse condizioni meteo:

> *«supposti raggiunti o raggiungibili i due fattori prima accennati l'Arma Aerea procederà alla condotta della propria guerra. Le azioni saranno eseguite a massa con entità di volta in volta definite a seconda dell'importanza e della natura degli obiettivi da battere. La dottrina militare aeronautica non ammette l'impiego sminuzzato dell'aviazione».*

Di qui l'importanza preminente del bombardamento strategico in quota, non limitato ai soli obiettivi militari ma esteso a tutti i campi della nazione avversaria. Il generale Valle ritiene perciò antieconomico e di carattere eccezionale il bombardamento nel campo tattico, che pure aveva avuto molto sviluppo nella guerra di Spagna. Esso è di rendimento non proporzionato al rischio e al valore dei mezzi impiegati e d'altro canto

> *«nel campo tattico della guerra di superficie è il cannone che deve avere la esclusività. Gli eserciti moderni possiedono una tale attrezzatura di fuoco da rende e assolutamente superfluo l'intervento o dell'aviazione nella zona battuta dall'artiglieria».*

Tuttavia ad integrazione del bombardamento in quota, l'attacco al suolo — operando da quote molto basse ma *sempre nel campo strategico* — potrà ottenere notevoli risultati specie all'inizio del conflitto e contro le vie di comunicazione, perché potrà sfruttare la sorpresa meglio del bombardamento in quota, colpendo anche bersagli piccoli e sfuggendo meglio all'offesa della caccia nemica. Per l'offesa, gli apparecchi d'assalto si valgono del mitragliamento e del bombardamento.

---

(11) Sulla strategia aerea all'inizio della guerra cfr. anche F. Botti - M. Cermelli, *La teoria della guerra aerea dalle origini alla seconda guerra mondiale (1884-1939)* Roma, Stato Maggiore Aeronautica - Ufficio Storico, 1989, pp. 543-561.

Questi orientamenti strategici di fondo espressi dal generale Valle meritano un approfondimento particolare, perché da una parte sostanzialmente ispirano la strategia aerea (o meglio, tendono — spesso senza riuscirci — a ispirarla) nel primo anno di guerra, e dell'altra hanno implicazioni profonde nel rapporto tra forze aeree e forze di superficie e sottintendono un profondo retroterra teorico.

In prima approssimazione essi — pur con qualche differenziazione, tra le quali la principale è il rilievo dato all'aviazione da caccia — riprendono le teorie sviluppate negli anni Venti da Giulio Douhet (12), sostenitore del ruolo decisivo di un'armata aerea costituita quasi esclusivamente da una massa di grandi bombardieri superarmati, che impiegando anche i gas e colpendo di preferenza gli obiettivi più importanti e più debolmente difesi, cioè i centri abitati, sarebbe stata da sola in grado di decidere in poco tempo — quindi economicamente — la guerra. In una prospettiva strategica nella quale l'Aviazione ricopre un ruolo di arma di distruzione di massa del tutto analogo a quello attuale del binomio missile-arma nucleare, Esercito e Marina secondo Douhet avevano un ruolo meramente marginale, difensivo. Perciò ogni impiego di forze aeree per assicurare loro un concorso diretto avrebbe sottratto energie al compito principale e decisivo dell'Aviazione, e sarebbe stato «inutile, superfluo e dannoso». Quindi: impiego dell'aviazione *indipendente,* niente concorso aereo diretto — specie all'inizio della guerra — per le forze di superficie, niente difese aeree perché la miglior difesa è l'attacco, e tutto ciò che viene sottratto al bombardamento strategico in ultima analisi ostacola il favorevole esito della guerra.

Queste teorie rimangono sempre sullo sfondo della politica aeronautica tra le due guerre: a prescindere dalla coerenza o meno delle scelte che ne dovrebbero conseguire, esse infatti in un clima di separatezza e accesa dialettica tra Forze Armate e di scarsità di risorse assegnate all'Arma Aerea, ne giustificano la preminenza anche in termini di bilancio e quindi diventano una pedina del gioco. Anche se non si trasformano in una vera e propria dottrina, esse ricevono un autorevole avallo (rimasto per forza di cose puramente verbale) da parte di Mussolini, che il 2 aprile 1938 dichiara al Senato:

> *«spogliata da ogni passionalità polemica, la visione di Douhet ci appare come quella di un precursore. La guerra dall'alto deve essere condotta in modo da scompaginare i dispositivi del nemico, dominare il cielo, fiaccare il morale delle popolazioni...»* (13).

Va però notato che esse non possono diventare dottrina ufficiale, se non altro perché sono in contrasto con la stessa legge di guerra italiana del 1938 (R.D. 8 luglio 1938, n. 1415), oltre che con il codice penale militare di guerra entrato in vigore il 1° ottobre 1941. Infatti il titolo II, capo II, (Artt. 42, 44 e 51) della legge di guerra vieta il bombardamento su obiettivi civili e l'uso di armi chimiche e batteriologiche e dispone la protezione di determinati edifici e monumenti, mentre il titolo VI - capo III (Artt. 174-179) del Codice penale militare di guerra punisce il comandante che ordina o autorizza l'uso di mezzi di guerra vietati, omette i provvedimenti

(12) *Ivi,* pp. 309-457.
(13) B. Mussolini, *La difesa armata della Nazione,* La Fenice, Firenze-Roma, 1984, p. 17.

per la protezione di edifici e il prescritto preavviso in caso di bombardamento e ordina rappresaglie al di fuori dei casi previsti dalla legge.

A proposito di questi aspetti che investono il delicato rapporto tra la guerra e la morale, andrebbe ricordato che Clausewitz sosteneva l'estraneità di precetti di carattere morale alla guerra, e che le teorie sviluppate da Douhet dopo la prima guerra mondiale hanno un profondo retroterra — per ammissione dello stesso Douhet — negli aspetti marittimi delle teorie della *Jeune école* francese di fine secolo XIX («*Il n'y a plus de raison pour respecter une cité quelconque, à plus fort raison une cité prospère, que pour respecter une flotte commerciale*») (14). Esse sono ben vive anche nel 1940-1941 nella tradizione navale britannica, come dimostrano l'attacco alla flotta francese (alleata fino a pochi giorni prima) nel porto di Mers-El-Kebir (3 luglio 1940) e il bombardamento di Genova del 9 febbraio 1941 effettuato soprattutto per ottenere palesi effetti morali (15).

A parte l'aspetto morale, questi generici orientamenti teorici — perché solo di questo si tratta — hanno tre riflessi estremamente negativi:

a) danno alla preparazione e all'impiego dell'Arma Aerea un'impronta tendenzialmente «continentalista» e non «mediterranea» e «extraeuropea» come sarebbe necessario. Se l'obiettivo preferenziale è costituito dai centri demografici e industriali, questi non possono essere che oltr'alpe e in Europa. Inoltre si ritiene più proficuo bombardare i porti e le basi navali, che le forze navali in navigazione. Tutto ciò significa, nel concreto, bombe non adatte a perforare le corazze delle navi, scarsa importanza agli aerosiluranti e — più in generale — all'attacco contro navi in movimento, e infine, schieramento delle forze aeree gravitante a nord e non nel centro-sud della Penisola; (16)

b) non sono seguiti da una coerente politica delle costruzioni e portano a trascurare gravemente le difese aeree, anche per ragioni di economia. Nel 1940-1941 l'aeronautica è imperniata su bombardieri medi veloci ("S.M. 79", "B.R. 20 CANT. Z 100 7") costruiti a partire dalla metà degli anni Trenta per sfuggire alla caccia e quindi per fare a meno della scorta, con armamento insufficiente e ridotta portata e autonomia, che ben presto sono superati in velocità anche dalla caccia inglese ("Spitfire", ecc.). Nessuna traccia quindi, del grande bombardiere strategico douhetiano (17);

c) rendono superflua un'autentica cooperazione con le forze di superficie, cooperazione intesa nel senso autentico e tecnico del termine, cioè come un sistema codi-

---

(14) Comm. Z. E.H. Montechant, *Réforme navale*, p. 136 (Cit. in G. Douhet, *L'Armata aerea*, «Rassegna Marittima Aeronautica Illustrata» 1920, pp. 26-29).

(15) F. Botti, *I riflessi strategici della guerra totale* «Bollettino d' Archivio della Marina Militare» n. 1-2/1989.

(16) Cfr. F. Botti, *Strategia continentale e strategia mediterranea nel pensiero aeronautico italiano tra le due guerre mondiali* (in *Atti del convegno internazionale su la vita e l'opera di Giulio Douhet*, Caserta, Società di storia patria di terra di lavoro, 1987, pp. 185-201).

(17) Sull'indirizzo delle costruzioni aeronautiche Cfr. L. Ceva, *L'evoluzione dei materiali bellici in Italia*, in *L'Italia e la politica di potenza in Europa* (a cura di E. Di Nolfo, R. N. Rainero, B. Vigezzi), Milano, Marzorati, 1985, pp. 343-390; G. Alegi, *Qualità del materiale bellico e dottrina d'impiego italiana nella seconda guerra mondiale: il caso della Regia Aeronautica*, «Storia Contemporanea» n. 6/1987; G. Santoro, *Op. cit.*, pp. 19-29.

ficato di regole, intese e accordi per consentire di raggiungere con il massimo rendimento lo scopo operativo comune, con una serie di predisposizioni: convivenza fisica finché possibile di Comandi e Comandanti, scambio di nuclei di collegamento è accurata rete di trasmissioni dirette estese anche ai livelli inferiori, specifico e continuo addestramento fin dal tempo di pace. Per tutto il primo anno di guerra, oltre a mancare una precisa regolamentazione, mancano così collegamenti radio diretti tra aerei e navi, e tra Comandi terrestri e aerei.

Non va nemmeno trascurato il fatto che, in pratica, i bombardamenti strategici «contro città» potevano essere effettuati solo contro la Francia, e che una volta uscita la Francia dal conflitto, il problema dell'impiego dell'aviazione diventava a maggior ragione «contro forze» e mediterraneo. A ciò si aggiunga che, in ogni caso, un impiego dell'aviazione «contro città» e non «contro forze» andava a tutto svantaggio dell'Italia, e non solo perché l'Italia non possedeva un'attrezzatura industriale in grado di costruire migliaia di bombardieri pesanti (non si era mai stati in grado di mettere a punto il quadrimotore a grande autonomia p. 108).

Su quest'ultimo aspetto, merita di essere ricordato un promemoria dell'ufficio operazioni del Comando del Corpo di Stato Maggiore dell'aprile 1938 che valuta le decisioni prese il 1° aprile 1938 in una riunione interministeriale presso il Ministero degli Esteri a proposito della linea di condotta che la delegazione italiana dovrebbe tenere alla XV Conferenza di Londra indetta dal Comitato Centrale della CRI per il giugno seguente (18).

Nella riunione interministeriale era stato deciso di non contrastare apertamente il progetto di estensione della Convenzione di Ginevra alla popolazione civile, ma di rinviare il più possibile la sua attuazione, in quanto tale estensione avrebbe potuto «costituire una limitazione alla condotta delle operazioni, specie nei riguardi dell'Aeronautica». L'Ufficio Operazioni ritiene invece che la linea di condotta prescelta per la delegazione italiana potrebbe risultare più dannosa per noi che per i probabili avversari, per una serie di ragioni quanto mai calzanti, ben presto confermate dagli eventi:

a) *«i nostri grossi centri urbani risultano più vicini alle basi aeree avversarie, di quanto non lo siano quelli di oltre Alpi* [questo valeva anche dopo la caduta della Francia - N.d.R.];

b) *le nostre organizzazioni D.I.C.A.T.* [difesa contraerea territoriale, affidata alla Milizia - N.d.R.] *e U.N.P.A.* [Unione Nazionale Protezione Antiaerea, che organizza e coordina la difesa - N.d.R.] *non offrono allo stato attuale alcuna garanzia di difesa;*

c) *dal lato psicologico, gli effetti dei bombardamenti sulla popolazione civile influirebbero fortemente sul morale delle nostre truppe operanti;*

d) *tali offese hanno sempre provocato violenti reazioni avversarie;*

e) *l'armata aerea potrebbe concentrare la sua attività di bombardamento sugli eserciti avversari in zona di guerra, facilitando la condotta delle operazioni».*

(18) Archivio Ufficio Storico Esercito (d'ora in poi A.U.S.S.M.E.), Rep. L/3, Racc. 155/3.

Questo «diverso parere» sottintende un diverso concetto della guerra aerea, che non può essere giudicato solo come tesi limitata ad una sola Forza Armata e consente di chiarire qual'è, la reale discriminante teorica e pratica — non risolta e confermata dagli avvenimenti — sulla guerra aerea nel 1940: o impiego dell'aviazione «controcittà» o impiego dell'aviazione «contro forze». Tutto il resto deriva dalla scelta dell'una o dell'altra possibilità e attiene più che altro alle modalità più opportune da individuare di volta in volta, tenendo presente che i due diversi impieghi presuppongono una diversa organizzazione, diversi rapporti tra Forze Armate, diversi materiali e diverso addestramento.

Anche nell'ambito di un impiego «contro forze» sono infatti accettabili i concetti fondamentali ben espressi dal generale Valle, con la sola avvertenza che non possono essere dei dogmi e delle regole fisse. Ciò vale specialmente per l'impiego a masse delle forze aeree e per l'innegabile, scarsa convenienza di impiegare un mezzo costoso e sempre scarso come quello aereo *nel raggio del cannone e contro obiettivi puntiformi,* che almeno nei casi normali possono benissimo battere, con migliore rendimento, l'artiglieria o le stesse armi della fanteria. Più discutibile l'affermazione della non convenienza dell'impiego dell'aviazione «nel campo tattico», perché tutto dipende dal significato da attribuire ai termini «tattico» e «strategico», allora come oggi tutt'altro che ben definito e comunque non legato solo a valori di distanza. Se per esempio nel termine «appoggio tattico» si includono anche le retrovie, gli organi logistici, le vie di comunicazione a ridosso della linea di contatto, allora l'affermazione è contestabile. Essa è invece giusta, anche oggi, se con tale termine si intende indicare obiettivi ravvicinati di piccole dimensioni o le forze nemiche a più diretto contatto, che *normalmente* non conviene battere con l'aviazione, da riservare a interventi non altrimenti possibili e contro obiettivi di spiccato rilievo nell'azione delle forze di superficie.

Del resto anche nella guerra di Spagna, che aveva spesso visto un impiego dell'aviazione in appoggio diretto alle fanterie, emerge la frequente non convenienza di impiegarla per battere obiettivi ravvicinati, e la convenienza di battere invece le retrovie. Nella relazione sulla quarta battaglia di Madrid (6-28 luglio 1937), il Capo della Delegazione italiana presso il Quartier Generale di Franco, generale Gelich, a proposito dell'efficacia dei bombardamenti aerei afferma:

> *«considero il rendimento del bombardamento aereo sul campo strettamente tattico esiguo rispetto al rischio e al dispendio; grandissimo il rendimento delle immediate retrovie. Nelle ultime operazioni si è constatato che il difensore è rimasto intatto con le sue mitragliatrici su posizioni ripetutamente bombardate. Insomma il bombardamento aereo non può ancora sostituire il tiro di artiglieria nello spianamento, mentre esercita grande influenza sulle costruzioni (abitati, centri di vita, fabbriche) sostituendo in ciò, e anzi ampliando e allungando gli effetti della cosiddetta interdizione lontana dall'artiglieria di grande gittata»* (19).

Se l'importanza del binomio carro-aereo rimane assente sia nella visione del generale Valle sia in quella degli esponenti dell'esercito, l'esperienza spagnola non

(19) A.U.S.S.M.E., Rep. F/6, Racc. 83.

contribuisce affatto a chiarire bene ciò che ci si aspetta, nel concreto, dell'aviazione, che cosa essa può e deve fare da sola e che cosa invece deve fare per dare un efficace concorso alle forze di superficie. Nella stessa Aeronautica i pareri sono contrastanti. Prevale l'idea (sostenuta dal generale Pricolo e del colonnello Raffaelli) che l'esperienza spagnola non può fare testo e che in ogni caso l'aviazione avrebbe potuto ottenervi risultati decisivi anche nel bombardamento contro città (al quale non si è potuto ricorrere per remore politiche) (20), mentre il colonnello Amedeo Mecozzi, sostenitore fin dagli anni Venti del bombardamento «a volo rasente» o in picchiata effettuato sfruttando la sorpresa con piccoli gruppi di «aerei d'assalto», trae spunto dalle guerre d'Etiopia e Spagna per sostenere che il bombardamento strategico in quota contro le città è poco redditizio, e non ha fornito e non fornisce risultati decisivi. Pertanto l'aviazione deve battere di preferenza *obiettivi militari* direttamente connessi con l'azione delle forze di superficie e deve essere composta per la maggior parte da «aerei d'assalto» plurimpiego, che attaccano gli obiettivi con bombe, bombe a razzo o siluri preferibilmente nelle retrovie (21).

In effetti, nella battaglia di Guadalajara l'aviazione repubblicana attacca con successo e con grande effetto morale le colonne motorizzate italiane ammassate sull'unica rotabile disponibile, e Emilio Canevari, che pure era stato acceso douhetiano, ne trae spunto per esaltare l'efficacia dell'azione di aerei impiegati contro le truppe e soprattutto contro le autocolonne. Pertanto secondo Canevari

> *«la specialità d'assalto è destinata ad avere parte, se non preponderante, certo cospicua nelle armate aeree di domani [...] L'Aviazione deve essere e sarà in avvenire impiegata, naturalmente, a seconda degli obiettivi generali del Comando Supremo, ma è certo che tale impiego avverrà, di massima per quei compiti per cui ha dimostrato maggiore efficienza, e cioè in cooperazione con l'Esercito e la Marina»* (22).

Anche l'unica pubblicazione ufficiale dell'Esercito sugli ammaestramenti della guerra di Spagna riconosce che, più che l'artiglieria, la fanteria italiana si preoccupava dei carri armati e dell'aviazione d'assalto (23).

In conclusione, nonostante un frequente impiego anche «antinave» la guerra di Spagna lascia ciascuno della sua opinione e non colma certo il solco profondo esistente tra la visione «contro città» dell'Aeronautica, che rimane tale, e quella delle altre forze armate. Notevole influsso hanno invece gli strepitosi successi ottenuti dal binomio carro-aereo nella Campagna di Polonia, che non spingono ad adottare formule analoghe ma almeno spostano l'accento sull'impiego «contro forze» delle forze aeree, imponendo una revisione concettuale. Il generale di squadra aerea Ajmone

---

(20) F. Botti - M. Cermelli, *Op. cit.*, pp. 529-541.

(21) Dulle teorie mecozziane — rovescio della medaglia di quelle douhetiane — Cfr. F. Botti, *Amedeo Mecozzi*, "in Service Historique de l'armee de l'air", *Colloque Air 90*, Paris, 8-10 octobre 1990 (Atti in corso di pubblicazione). Sugli aspetti marittimi delle sue teorie Cfr. inoltre F. Botti, *Aspetti marittimi delle teorie di Amedeo Mecozzi*, «Rivista Marittima» n. 10/1990.

(22) E. Canevari, *Insegnamenti tattici della guerra spagnola*, «La Vita Italiana» 15 luglio 1937. Sull'efficacia degli attacchi aerei «contro forze» a Guadalajara Cfr. anche articolo del *Daily Telegraph* dell'8 aprile 1937 (A.U.S.S.M.E., Rep. F/6, Racc. 83).

(23) Circolare Stato Maggiore Esercito (d'ora in poi S.M.E.) n. 6800 in data 20 maggio 1938 - Premessa.

Cat in uno scritto sul volume di ispirazione ufficiosa *Un secolo di progresso italiano nelle scienze militari* abbandona almeno in parte — pur riservandogli sempre un posto d'onore — il tanto influente bagaglio teorico douhetiano, anche se nella guerra futura ritiene inevitabile la stabilizzazione delle fronti e quindi il ruolo preminente del bombardamento strategico all'interno della nazione avversaria:

> *«la dottrina aeronautica, prescindendo dai suoi primitivi assolutismi e dalle sue previsioni estremistiche, si è venuta gradualmente accostando a quella delle altre forze armate, non sconfessando tuttavia i suoi asserti iniziali, sempre realizzabili; e soprattutto non transigendo sul postulato fondamentale del suo impiego a massa, in ogni caso e in ogni campo [...] l'Aeronautica non sa in quale dei tre settori dovrà preponderare l'esercizio della sua potenza: se in quello della guerra aerea integrale* [cioè: bombardamento strategico anche o prevalentemente contro le popolazionei civili — N.d.R.], *se in quello della guerra terrestre o nell'altro della guerra marittima. Sa per certo che dovrà porsi in grado di agire con tutto il peso della sua forza, in tutti e tre questi settori, secondo le necessità contingenti che soltanto la realtà della guerra potrà determinare. Essa mantiene per sè la convinzione che la inevitabile stabilizzazione dei punti di superficie, la scaglierà di preferenza nell'interno del Paese nemico; e nella previsione che anche in questo caso dovesse essere esclusa la convenienza di battere i vistosi obiettivi della guerra terroristica, studia e preordina l'azione della sua massa, contro gli obiettivi produttivi e alimentatori della potenza militare avversaria»* (24).

Questa parziale apertura alle concrete esigenze che si potranno presentare per le Forze Armate italiane nella guerra ignora però i due fatti — non trascurabili — che ognuno dei tre possibili impieghi richiede diversa organizzazione di comando e controllo e soprattutto diversi mezzi e diverso addestramento e che, comunque, per il bombardamento strategico (che rimane la forma d'intervento preferenziale) mancano del tutto mezzi adeguati per quantità e qualità.

Una seconda e più sensibile correzione di rotta si verifica nei primi mesi del 1940, quando il nuovo Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica generale Pricolo, succeduto a Valle il 31 ottobre 1939, pur essendo stato negli anni Trenta sostenitore del bombardamento decisivo in quota contro le città e i porti e perciò fin dagli anni Venti nemico dell'aviazione d'assalto e del siluro (25), dichiara alla Camera (e scrive) che bisogna prendere atto della realtà:

> *«Oggi sarebbe vano tentare di accomodare le interpretazioni dei fatti per giudicare a priori su schemi teorici, perché le forme di guerra dipendono dalle circostanze mutevoli e dall'evoluzione dei mezzi [...] È anche stata confermata, specialmente nella campagna di Polonia, la necessità di una collabo-*

---

(24) M. Ajmone Cat, *Dottrina di guerra aerea*, in un *Secolo di progresso italiano nelle scienze militari* (1839-1939), Roma, Società italiana per il progresso delle scienze, 1940, pp. 511-520. Da notare che, al tempo, per l'Aeronautica (e anche per la Marina) si parla molto frequentemente di *dottrina*, quando invece si tratta più che altro di una *teoria strategica* (e *teorie*, non dottrine, sono quelle di Douhet, Mecozzi e Mahan).

(25) F. Botti - M. Cermelli, *Op. cit.*, pp. 413-417 e 511-516.

razione sempre più stretta tra le forze armate; nessuno più pensa ad una ipotetica indipendenza di procedimenti e scopi, nè ad una subordinazione di principio di una forza armata all'altra; le tre forze spirituali e materiali debbono agire come uno strumento solo [...] Noi riteniamo che l'autonomia dell'aviazione significhi un maggiore sviluppo organico ed una maggiore possibilità d'iniziative [...] In Italia non un'aliquota dell'aviazione ma tutta l'aviazione è disponibile per collaborare, se parte può considerarsi per cooperazione più diretta e immediata, sotto il nome di Aviazione per l'Esercito e Aviazione per la Marina, tutto il resto delle ali armate lavora quando occorre col Fante, col Marinaio, con la Mariana. L'Aviazione italiana opererà con solidale spirito con l'Esercito e con la Marina fino all'estremo delle proprie forze, fino all'ultimo velivolo e all'ultimo pilota. Il fine è comune a tutte le forze armate e tutte cooperano al successo. Naturalmente l'impiego è determinato dalle caratteristiche di ciascuna forza. L'intervento dell'aviazione nelle azioni tattiche non può costituire l'impiego essenziale delle forze del cielo» (26).

Non è cosa da poco la rinuncia all'«indipendenza» (costante douhetiana fin dagli anni Venti) e l'accettazione di principi teorici che sono assai affini a quelli «contro forze» di Amedeo Mecozzi, anch'egli accesamente contrario all'impiego dell'aviazione d'assalto in campo tattico. Sta di fatto, però, che benché lo stesso Pricolo si adoperi per fare dell'Aeronautica un efficiente strumento di guerra (e non solo un'Arma dedita alla ricerca di primati, a crociere e a imprese memorabili del tempo di pace), queste parole per diverse ragioni non hanno un seguito concreto nella regolamentazione, nelle costruzioni, nell'addestramento.

Si deve anche ricordare che, in campo marittimo, l'esperienza dei primi mesi di guerra sembra piuttosto portare acqua al mulino dei conservatori e dei sostenitori della scarsa efficacia del potere aereo contro navi da guerra in movimento. Se il generale Moizo dopo la Campagna di Norvegia ritiene «definitivamente superato» il vecchio concetto di dominio del mare esclusivamente basato sul potere navale (27), l'11 maggio 1940 l'ammiraglio Cavagnari nel discorso al Senato sul bilancio della Marina mette in evidenza che l'arma aerea incontra gravi difficoltà a colpire navi da guerra in manovra ad alta velocità, e nel giugno 1940 il generale del genio navale Rota (uno dei principali progettisti delle nuove corazzate) scrive che, grazie all'aumento della corazzatura orizzontale delle nuove navi da battaglia,

«l'aumentata potenzialità dell'Arma Aerea nei confronti con le possibilità delle forze navali è ben lontana da far prevedere il suo pieno predomonio sui mezzi bellici esistenti [...] La difesa contro gli aerei, mediante i provvedimenti ora accennati, potrà avere, ripeto, una più efficace integrazione della grandezza della nave [...], una nave maggiore così fatta potrà affrontare ogni contingenza bellica con la sicurezza del mantenimento della sua galleggiabilità, non solo ma delle facoltà di navigazione e combattimento, facendo af-

(26) Discorso alla Camera del 15 marzo 1940 e articolo su *le Vie dell'Aria* del 3 febbraio 1940. Cfr. anche F. Pricolo, *La Regia Aeronautica nella seconda guerra mondiale*, Milano, Longanesi, pp. 166-173.

(27) «Echi e commenti» 20 maggio 1941.

fidamento sulla disponibilità di una maggior parte dei suoi mezzi bellici, pur sopportando devastazioni le quali rimarranno localizzate» (28).

Così stando le cose, il 10 giugno 1940 è l'Aeronautica — a risentire di più di una situazione caratterizzata da teorie strategiche divergenti e incomunicabili, mezzi e materiali non adeguati alle strategie e — quel che più importa — tutte estremamente lontane dalle effettive possibilità dell'Italia e dal tipo di guerra che sarebbe stato poi necessario condurre. Viene anche da chiedersi perché, al di là delle parole di Pricolo, le teorie douhetiane (o meglio una loro sommaria, approssimata e acritica versione, basata sull'indipendenza e sulla preminenza dell'aviazione rispetto alle altre forze armate) erano molto popolari tra i piloti, anche se manifestamente mancavano le concrete premesse per realizzarle. In realtà esse erano viste più che altro come lo specchio delle aspirazioni e delle speranze della forza armata, a prescindere dalla loro aderenza o meno alla realtà. E, come osserva il D'Avanzo,

«anche molti di coloro i quali erano portati a condividere il pensiero del Mecozzi, si mantenevano fermi sugli schemi douhettiani, pur considerandoli assurdi, nella convinzione che «come abbiamo avuto prova in Africa orientale e in Spagna, non appena si parla di collaborazione, l'Esercito e la Marina ci saltano addosso e ci sbranano». Non si può dire che dal loro punto di vista avessero completamente torto» (29).

Il ruolo attribuito alle Forze Aeree nella preparazione al conflitto e nelle riunioni dei Capi di Stato Maggiore

Nel 1939-1940 all'accentuata divergenza di strategie e ordinamenti delle tre forze armate si aggiunge l'ambiguità della politica estera di Mussolini, che mira a procrastinare l'intervento e a conservre il più possibile le mani libere senza preoccuparsi dei riflessi militari e senza indicare per tempo delle precise e categoriche opzioni strategiche sulle quali impostare la pianificazione d'impiego. Ancora una volta ciò va a tutto danno dell'Aeronautica, che dovrebbe essere pronta a qualsiasi eventualità che si presenti in terra o in mare, quando la scarsità di forze consiglierebbe invece il loro concentramento negli scacchieri ritenuti decisivi (30).

Estremamente indicative, a tal proposito, le riunioni dei Capi di Stato Maggiore del 26 gennaio e del 18 novembre 1939, che fissano, in pratica, gli orientamenti strategici iniziali e la conseguente organizzazione delle tre Forze Armate (31). Nella prima emergono gli errati orientamenti e i perniciosi contrasti provocati dalla scarsi-

(28) G. Rota, *Le navi da guerra di fronte alla potenza dell'Arma aerea,* «Nuova antologia» 16 giugno 1940 - fasc. 1638.

(29) G. D'Avanzo, *Ali e poltrone,* Roma, Ciarrapico, 1986, pp. 266- 267.

(30) Sulla linea di condotta di Mussolini Cfr. F. Minniti, *Profilo dell'iniziativa strategica italiana dalla «non belligeranza» alla «guerra parallela»,* «Storia Contemporanea» n. 6/1987.

(31) S.M.E. - Uf. Storico, *Verbali delle riunioni tenute dal Capo di Stato Maggiore Generale,* Vol. I (26 nov. 39 - 29 nov. 40), Roma, 1983, pp. 1-31.

tà di risorse, su due questioni vitali: gli aerosiluranti e la difesa antiaerea. È stato studiato un ottimo tipo di siluro ordinato anche dalla Germania in 300 esemplari, ma vi è una forte divergenza tra Aeronautica e Marina sia su chi deve pagare un primo ordinativo di 30 siluri, sia su come impiegare i siluri stessi. La Marina ritiene che lo scarso naviglio silurante deve essere sostituito almeno in parte da aerosiluranti con equipaggi specializzati e addestrati *ad hoc;* l'Aeronautica, al contrario, a causa della scarsità di risorse e personale tende a impiegare anche per il trasporto e il lancio di siluri vari tipi velivoli, ruotando al bisogno anche gli equipaggi. Il Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica generale Valle ritiene perciò che non si tratti di una questione di dottrina, ma sempre e solo di bilancio:

> *«solo 4 anni fa un apparecchio per l'Aviazione per la Marina costava 300.000 lire; oggi costa 1.500.000 lire; un apparecchio per l'Esercito costava 270.000 lire; oggi costa 1.200.000 lire. Il bilancio dell'Aeronautica è di appena 1 miliardo e 900 milioni e anzi, praticamente, di 1.600.000.000; mentre il bilancio inglese è di 20 miliardi e quello francese di 23 miliardi. E la Francia può, così, spendere 12 miliardi per materiale di volo e costruire 200 apparecchi al mese. L'Aeronautica è costretta, per economia di mezzi, a costruire apparecchi che con equipaggio ben addestrato (i nostri sono i migliori del mondo) possono essere adoperati per varie forme d'impiego, e cioè bombardamento, siluramento, trasporto, osservazione terrestre, osservazione marittima. Se l'Aeronautica avesse qualche miliardo in più potrebbe benissimo costruire dei reparti da impiegare come aerosiluranti».*

Nella difesa antiaerea, analogo e ugualmente pernicioso scarica-barile, sempre provocato da scarsità di risorse. Della difesa antiaerea dei centri demografici e industriali e contro i bombardamenti in quota è incaricato l'Esercito, che però ha ricevuto solo 500 milioni dei 10 miliardi a suo tempo richiesti per questa esigenza. Marina e Aeronautica provvedono in proprio alla difesa delle basi e aeroporti: ma l'Aeronautica ha organizzato la difesa degli aeroporti solo contro gli attacchi a bassa quota, al di sotto dei 1000 metri e con mitragliatrici. Il generale Valle dichiara, in proposito:

> *«Oggi la precisione dei tiri da 6.000 m di quota, è divenuta ottima. E non vi sono solo i campi d'aviazione come obiettivi d'interesse aeronautico. Se dovessi provvedere alla difesa* [a media e alta quota — N.d.R.] *dei campi d'aviazione, dovrei comprare dell'artiglieria e istruire del personale per impiegarla. Se l'Aeronautica deve spendere per la difesa contraerea terrestre essa dovrebbe, per analogia essere indennizzata per la difesa aerea che fa con le squadriglie da caccia a vantaggio dell' Esercito e della Marina. Non posso spendere contemporaneamente per cannoni e aeroplani. L'Esercito provvede per i cannoni e l'Aeronautica agli aerei da caccia. Come l'Aeronautica presta le squadriglie, così l'Esercito presti i cannoni».*

Ancor più gravida di riflessi negativi su un corretto impiego dell'aviazione è la riunione del 18 novembre 1939, assai ben commentata dal generale Faldella (32)

(32) E. Faldella, *L'Italia e la seconda guerra mondiale - revisione di giudizi,* Bologna, Cappelli, 1967 (3ª Ed.), pp. 70-84.

il quale fa notare che il maresciallo Badoglio anziché pianificare operazioni offensive, è dominato dalla preoccupazione di «chiudere le porte di casa» e pur escludendo che gli inglesi possano lasciare l'Egitto, ritiene «lavoro tecnico e inutile» e «perdita di tempo» la pianificazione di operazioni offensive su Suez. Ancora una volta, dunque, la povertà dei mezzi spinge ad aprioristiche autolesionistiche rinunce e non alla ricerca di un miglior sfruttamento dei pochi mezzi, anche con provvedimenti drastici. Non si parla nemmeno di Malta, e la fondamentale questione del coordinamento interforze viene liquidata con il solo invio di ufficiali di collegamento delle tre Forze Armate presso l'Ufficio del Capo di Stato Maggiore Generale, perché, osserva Badoglio, «in tempi normali per il collegamento fra gli Stati Maggiori bastava la corrispondenza. Ma questa è lenta, mentre invece i tempi serrano».

Badoglio comunque esclude — su esplicita richiesta del nuovo Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica generale Pricolo — che «la guerra sia rapida» e indica *come linea di tendenza* le scorte logistiche per un anno per i settori oltremare. Pricolo fa presente — particolare non trascurabile — che non esiste nemmeno un'unità di misura comune alle tre forze armate per il calcolo delle scorte logistiche, e indica l'estrema esiguità dei livelli delle scorte stesse per l'Aeronautica, che, in pratica, *nella migliore delle ipotesi* è in grado di combattere solo una guerra di 5 mesi: Africa settentrionale 2 mesi di carburanti (che si cercherà di portare a 5 mesi entro il maggio 1940) e 5 mesi di munizioni; Africa orientale 1,5 mesi di carburanti al maggio 1940 e 5 mesi di munizioni; Egeo 2 mesi di carburanti al maggio 1940 e 4 mesi di munizioni.

Come sottolinea il generale Faldella, in questa occasione il generale Pricolo è l'unico a sollevare, senza successo, una questione di fondamentale importanza strategica:

> *«Le Forze Aeree, data la loro caratteristica mobilità possono con sufficiente facilità essere chiamate ad operare in svariati settori corrispondenti a diverse ipotesi operative. Tali ampie possibilità impongono, come necessaria e logica conseguenza, lo studio delle varie ipotesi di guerra in tutti quei settori nei quali l'Aviazione può effettivamente e materialmente essere impiegata. Per fare ciò, affinché l'intervento dell'aviazione possa assumere forme imponenti è necessario che in questi settori venga convenientemente e preventivamente organizzata l'indispensabile attrezzatura a terra»* (33).

Il mancato accoglimento di questa richiesta ha riflessi pratici di grande rilievo, perché alle carenze nella strategia, nel materiale di volo e nella difesa antiaerea degli aeroporti si aggiungono la limitata flessibilità effettiva, la maggiore vulnerabilità, la minore aderenza delle basi aeree alle esigenze d'impiego nei vari scacchieri, che sono provocate dalle forti carenze infrastrutturali (34).

---

(33) *Ivi*, p. 77.

(34) Cfr. anche, in merito, G. Santoro, *Op. cit.*, pp. 66-71.

Nelle esigenze strategiche all'inizio della guerra delineata nelle direttive di Mussolini in data 31 marzo 1940 (35) compare la guerra offensiva nel Mediterraneo, ma in forma distorta e superficiale. Mussolini prescrive, solo sul mare, «offensiva su tutta la linea del Mediterraneo e fuori», e su tutti i fronti terrestri (tranne quello, eccentrico, dell'Etiopia) un atteggiamento sostanzialmente difensivo e di attesa, precisando che l'Aeronautica deve «adeguare la sua attività a quelle dell'Esercito e della Marina: attività offensiva o difensiva a seconda dei fronti e a seconda delle iniziative nemiche». Questa direttiva se non altro esclude chiaramente un'azione indipendente e «contro città» dell'aviazione, che deve subordinare la sua attività operativa a quelle delle forze di superficie; per il resto, prescrivendo un'offensiva solo navale (e non aeronavale) nel Mediterraneo tiene in scarso conto sia il ruolo dell'Aviazione nel Mediterraneo, sia le esigenze di coordinamento con la Marina, e non indica con precisione dove le forze aeree e navali devono gravitare. Con la sua Memoria del 14 aprile a Mussolini, l'ammiraglio Cavagnari non a torto *gli chiede* di precisare più concretamente gli obiettivi per la Marina, aggiungendo che «se non si pensa a operazioni concomitanti delle tre forze armate per conseguire un importante obiettivo strategico il compito della flotta italiana sarà principalmente quello di battere le forze navali nemiche». E, in tal caso — rinunciando d'un solo colpo all'impiego offensivo delle navi da battaglia tanto proclamato negli anni Trenta — Cavagnari ritiene concretamente possibile solo un impiego difensivo della flotta, anche perché la ricognizione marittima è troppo scarsa e dato lo schieramento dell'avversario l'armata aerea probabilmente non sarà in grado di fornire un concorso sufficiente.

L'Aeronautica non è più ottimista. Nella riunione dei Capi di Stato Maggiore del 9 aprile 1940 (36) — dove per inciso, il Sottosegretario alla guerra generale Soddu lamenta che «si sparpagliano mezzi in tutte le direzioni» — il generale Pricolo ritiene, come Cavagnari, che «ci si fa troppe illusioni su offensive aeronavali. Le possibilità di queste sono pochissime» e fa eco anche al generale Soddu, facendo notare che «quello che è più grave è dover fare uno schieramento senza un orientamento preciso». Escluso anche, in questa riunione, qualsiasi raccordo strategico con l'alleato tedesco, in omaggio al principio della «guerra parallela» enunciato da Mussolini il 31 marzo, principio al quale Badoglio tiene particolarmente anche se penalizza soprattutto le Forze Armate italiane.

In conclusione, già diversi mesi prima della guerra si rinuncia non solo a preparare ma anche a pianificare operazioni offensive suggerite, anzi imposte dalla situazione strategica generale e dall'impossibilità per l'Italia di condurre una guerra lunga, e soprattutto mancano tutte le premesse per un impiego redditizio (o per rapidi adeguamenti alla situazione strategica) di tutte e tre le forze armate. In questo quadro, le forze aeree perdono quasi del tutto le loro caratteristiche di flessibilità e la capacità di fare massa, e inoltre sia l'Aeronautica che la Marina non sono preparate nemmeno alla guerra dei convogli che sarà il carattere saliente e permanente della guerra nel Mediterraneo. Eppure sarebbe stato possibile, anche se non facile, conciliare le giuste esigenze di unità e autonomia dell'Arma aerea e il suo concetto prefe-

(35) Cit. anche in A. Jachino, *Tramonto di una grande Marina*, Milano, Mondadori, 1961 (3ª Ed.), pp. 30-33.
(36) SME - Uf. Storico, *Op. cit.*, pp. 32-42.

renziale di impiego in profondità con le altrettante giuste esigenze di concorso da parte delle forze di superficie. Invece non si perviene ad alcuna concreta intesa per definire le procedure per un impiego coordinato in guerra, e l'Aeronautica il 10 giugno 1940 come sempre non ha aerei d'assalto e non ha nemmeno bombardieri strategici, mentre anche la difesa antiaerea - di competenza dell'Esercito e della Marina e non dell'Aeronautica come sarebbe opportuno, per un impiego coordinato con la caccia — è inefficiente e gravemente trascurata. Al tempo stesso, l'Aeronautica rimane spezzettata in aliquote alle piene dipendenze operative dei comandanti dei vari scacchieri oltremare, e in tal modo si assommano i due inconvenienti della mancanza di unità delle forze aeree e della mancanza di valide procedure per la cooperazione.

A ciò si aggiunga che l'Esercito non ha nemmeno armi valide e in numero sufficiente per la difesa contraerea a bassa quota delle truppe, perché la recente mitragliera da 20 m/m mod. 35 si era rivelata già nella guerra di Spagna non idonea — per carenze nel sistema di puntamento — all'impiego contro gli aerei più veloci e moderni. Poco curate anche le procedure e predisposizioni per la difesa passiva, nella quali vi è anzi un regresso: infatti mentre la dottrina logistica del 1924, dovuta al generale Liuzzi, dà notevole risalto alle modalità per sottrarre gli organi logistici all'offesa aerea, le norme per l'organizzazione logistica del 1932 e del 1940 non sentono il bisogno di dedicare una parte specifica a questa importante esigenza, che pure si era fatta sentire nella guerra di Spagna (37).

Gli eventi della guerra: una inevitabile riprova

I primi mesi di guerra sono decisivi: mai come in questa occasione il tempo lavora contro l'Italia. Gli avvenimenti sembrano confermare il tipo di guerra teorizzato nel 1935 dalle *Direttive per l'impiego delle Grandi Unità,* secondo le quali l'Italia, Paese povero di risorse e dipendente dai rifornimenti via mare, doveva essere in grado di condurre una guerra «di rapido corso», cioè dinamica, offensiva e in grado di raggiungere in breve tempo risultati decisivi. V'è perciò da concordare sostanzialmente con il Canevari, quando afferma (sia pure con accenti eccessivamente categorici e polemici):

> *«Dal giugno al 4 dicembre 1940 l'Italia ha perduto la sua guerra per il Mediterraneo. Nelle due Campagne dell'Africa settentrionale e di Albania è stata, infatti, perduta una guerra che non solo era facilissimo vincere ma che il destino ci presentava in circostanze così sfacciatamente favorevoli come sarebbe stato follia sperare anche da parte del più ottimista dei capi politici e militari»* (38).

---

(37) Ai primi di aprile del 1938, dopo un fruttuoso attacco alle retrovie italiane da parte dell' Aviazione repubblicana, il Comandante delle truppe italiane in Spagna richiama severamente i Comandanti delle Grandi Unità, invitandoli a una più rigorosa osservanza delle disposizioni più volte impartite, con particolare riguardo ai movimenti delle colonne di rifornimento (che devono essere solo notturni), agli automezzi e organi logistici (ben mascherati e fuori dai centri abitati), ecc. (Let. n. 66 in data 2 apr. 38 - A.U.S.S.M.E., Rep. F/6, Racc. 5).

(38) E. Canevari, *Italia 1861-1943 - Retroscena della disfatta,* Vol. II, Roma, Ed. Collana "Rivista Romana", 1965, p. 569.

A fronte delle concrete esigenze strategiche, nel quadro prima delineato affiorano pesanti elementi di rigidità e di immobilismo non certamente eliminabili a breve termine. Gli eventi del primo anno di guerra, perciò, non sono e non possono essere che la «prova del 9», la conseguenza inevitabile di una serie di fattori di segno concordante solo nei loro riflessi negativi, dei quali l'Aeronautica è la prima vittima nonostante il valore e lo spirito di sacrificio dei piloti. A rigor di termini le sorti della guerra si decidono nel periodo del giugno 1940 al febbraio 1941, cioè in meno di otto mesi, in un ciclo operativo costellato da eventi sfavorevoli o poco favorevoli: inconcludente battaglia aeronavale di Punta Stilo (8-9 luglio 1940), micidiale attacco aerosilurante inglese a Taranto (11 novembre 1940), rovinosa (anche se vittoriosa) campagna di Grecia (novembre 1940 - aprile 1941), offensiva inglese e dura sconfitta di Graziani in Africa settentrionale (dicembre-gennaio 1941), indisturbato bombardamento delle corazzate inglesi su Genova (9 febbraio 1941). Questo, senza contare l'impiego di un corpo aereo italiano contro l'Inghilterra (settembre-dicembre 1940), che secondo il generale Santoro «mette in luce le deficienze tecniche del nostro materiale e le lacune della preparazione del personale navigante e specialista; deficienze e lacune in gran parte purtroppo già note» (39).

C'è, però, ancor di meno da attendere per trovarsi di fronte al momento della verità, rappresentato rispettivamente dalla battaglia di Punta Stilo (a nemmeno un mese dall'inizio della guerra) per i rapporti tra strategia aerea e strategia navale, e dalla campagna di Grecia per i rapporti tra strategia aerea e strategia terrestre. La battaglia di Punta Stilo, evento solo in apparenza interlocutorio e non di grande portata, oltre a rimanere l'unico e ultimo scontro tra corazzate nella guerra del Mediterraneo è anche il primo episodio di cooperazione aeromarittima e il più lungo e duro scontro della guerra tra l'aviazione italiana — impiegata a massa, con azione concomitante più che cooperante e con bombardamento orizzontale in quota — e la flotta inglese.

Sotto questi aspetti si tratta di un'indubbia sconfitta, perché dimostra senza possibilità di equivoci la scarsa rispondenza con la realtà dei criteri d'impiego fondamentali, sui quali sia l'Aeronautica sia la Marina avevano fondato la loro strategia e la politica delle costruzioni nell'anteguerra, criteri dai quali spesso traspariva da ambedue le parti un superato, irrealistico e troppo ambizioso concetto di guerra «indipendente». Infatti:

a) per l'Aeronautica, ne risulta inequivocabilmente dimostrato lo scorso rendimento del bombardamento a massa e in quota, che proprio la relativa precisione dei lanci e la maestrìa dei puntatori — ammesse anche dagli inglesi — mettono vieppiù in luce. Cosa ancor più importante, emerge chiaramente che l'intervento delle forze aeree in concomitanza con l'impiego della flotta per essere efficace deve essere *continuamente* indirizzato e guidato sia dalla ricognizione aerea, sia dalle navi, e che i tipi di bombe usate non sono efficaci;

b) per la Marina, l'impiego offensivo delle corazzate si rivela impossibile senza un'efficace e continua copertura aerea, e cade quindi il principio che considera la corazzata il nerbo della flotta di per se dotato di potente reattività controaerei e concepisce il fattore aereo solo un «servizio», prima di tutto di esplorazione,

(39) G. Santoro, *Op. cit.*, p. 147.

e non un fattore paritetico e anzi incrementale rispetto alla potenza espressa dai cannoni delle navi, come aveva sostenuto senza successo negli anni Venti l'ammiraglio Bernotti (40).

Ne consegue che da Punta Stilo in poi la mancanza di un'efficacia e sicura copertura aerea (che l'Aeronautica, pressata da mille richieste, non può sempre garantire) sarà il freno maggiore per un impiego proficuo e aggressivo delle nuove corazzate entrate in linea. Dal canto suo l'Aeronautica deve constatare che 72 velivoli da bombardamento provenienti dalle basi della Libia e dell'Egeo che attaccano le navi inglesi il giorno 8 e altri 176 aerei provenienti dalle basi della Sardegna, della Sicilia e delle Puglie che intervengono il giorno 9 non solo non ottengono risultati di rilievo, ma anche bombardano per errore le nostre navi, dando naturalmente origine a una lunga e dolorosa polemica con opposte argomentazioni (tutto sommato scontate e prevedibili), ben messe in luce dal recente e ottimo libro di Francesco Mattesini pubblicato dall'Ufficio Storico della Marina e dalle memorie e articoli dei generali Santoro e Pricolo e dell'ammiraglio Iachino (41).

Senza entrare troppo nel merito della polemica e prescindendo da un minuto esame degli avvenimenti dal 3 all'11 luglio, basta qui constatare che a Punta Stilo:

a) l'aviazione da caccia basata a terra, a parte la sua scarsità complessiva a fronte delle molteplici esigenze nei vari scacchieri, non è in grado di intervenire efficacemente e tempestivamente nel cielo della flotta, per fue ragioni: macchinosità delle procedure per le richieste di intervento da parte del comandante in mare, che devono percorrere troppi gradini, e mancanza di una portaerei da parte italiana;

b) nonostante le tempestive predisposizioni dei Comandi aeronautici per un intervento a massa, l'aviazione da bombardamento non interviene tempestivamente, non «lega» la sua azione con quella della flotta e bombarda anche le navi italiane per una serie di ragioni: richieste di intervento troppo generiche da parte della Marina; mancata tempestiva individuazione della posizione della flotta inglese il giorno 9 da parte dell'aviazione da ricognizione marittima (alle dipendenze dirette della Marina); mancato tempestivo aggiornamento delle informazioni sulle posizioni reciproche delle due flotte; ritardi nella trasmissione di importanti saggi; difficoltà degli equipaggi degli aerei nel riconoscere le navi amiche dovute — oltre che al clima della battaglia e alla conseguente scarsa visibilità — a scarso addestramento d'insieme e a inefficacia delle procedure e segnali di riconoscimento.

I generali Pricolo e Santoro riconoscono il vantaggio rappresentato dalle disponibilità di una portaerei per la flotta inglese (42) e gli errori dalle due parti: le nostre navi aprono un nutrito fuoco contro gli aerei italiani che le attaccano, e ciò confer-

(40) Sulle tesi dell'ammiraglio Bernotti Cfr. F. Botti, *La strategia marittima negli anni Venti*, «Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico Marina Militare» n. 3/1988.

(41) F. Mattesini, *La battaglia di Punta Stilo*, Roma, Uff. Storico Marina Militare, 1990 (di particolare interesse per la parte aeronautica sono gli allegati); G. Santoro, *Op. cit.*, pp. 484-497; F. Piccolo, *Op. cit.*, pp. 247-273 e *Non è colpa dell'Aviazione*, «Rivista Aeronautica» maggio 1947; A. Jachino, *Op. cit., pp. 201- 205 e 47-57; V. Lioy, La cooperazione aeronavale in «Tramonto di una grande Marina»*, «Rivista Aeronautica» aprile 1960.

(42) G. Santoro, *Op. cit.*, p. 510.

ma a questi ultimi l'erronea convinzione di stare attaccando il nemico; il comandante dell'Aeronautica della Sicilia dimostrando scarsa iniziativa non invia gli aerei da caccia anche in presenza di richieste imprecise, e soprattutto non sospende le partenze degli aerei, non appena il comandante della flotta in mare gli comunica che si stanno verificando bombardamenti per errore; Pricolo, infine, si rammarica di non aver prevenuto il grave inconveniente proibendo agli aerei di sorvolare le navi amiche.

Non mancano prese di posizione, sempre da parte degli esponenti dell'Aeronautica, su questioni di carattere generale. Secondo il generale Santoro Punta Stilo dimostra che non esisteva, e che occorreva stabilire fra i Comandi delle due Forze Armate

> *«..... una più completa reciproca comprensione e una più accurata collaborazione, risultanti da una preliminare conoscenza dei problemi comuni, da intese sicure, da pronte e precise segnalazioni di situazioni e di finalità da raggiungere, dalla premessa indispensabile che Comandi e reparti aeronautici non fossero considerati soltanto «fornitori» di mezzi aerei, ai quali rivolgere all'ultimo momento richieste indeterminate e astratte»* (43).

Il generale Pricolo spezza ancora una lancia a favore del bombardamento in quota antinave a formazioni serrate e mette in evidenza gli ottimi risultati anche da lui personalmente ottenuti nelle esercitazioni anteguerra (ma prescindendo dall'effetto e dall'idoneità delle bombe, che erano da esercitazione, dai legami di cooperazione, dalla reazione antiaerea, dalla visibilità e dal clima frenetico della battaglia, che naturalmente mancavano). A queste molto discutibili tesi, aggiunge però che

> *«gli effetti dei bombardamenti avrebbero potuto essere più efficaci e conclusivi: ma questo non fu davvero colpa dei piloti, i quali fecero superbamente il loro dovere. Fu colpa di alcuni ufficiali dello Stato Maggiore Aeronautica, i quali contrariamente a quanto si faceva in tutte le altre nazioni, avevano una spiccata predilezione per le bombe di piccole calibro; ed anzi uno dei loro capi aveva stabilito che, con le bombe da 50 o al massimo da 100 chili, si potessero affondare tranquillamente le navi da guerra»* (44).

In sostanza, da queste affermazioni di Pricolo e Santoro e dalle lettere scambiate tra i due Stati Maggiori dopo Punta Stilo (45) si può dedurre che, al di là delle riconosciute deficienze negli indirizzi costruttivi delle due forze armate, gli errori e le incomprensioni dalle due parti sono non solo favoriti, ma resi inevitabili da quattro fatti essenziali: a) mancanza di reciproca conoscenza e affiatamento dei gradi più elevati, che non hanno frequentato scuole di guerra in comune, non si sono addestrati insieme, vivono separati nei rispettivi Comandi e Ministeri e corrispondono normalmente per iscritto anche se — almeno a Roma — si trovano solo a qual-

(43) *Ivi*, p. 504.
(44) F. Pricolo, *Non è colpa...* (Art. cit.). Effettivamente anche Badoglio aveva intuito l'importanza degli aerosiluranti e si era impegnato, senza riuscirvi, per una loro pronta adozione.
(45) F. Mattesini, *Op. cit.*, Allegati da 36 a 44.

che chilometro di distanza; b) mancanza di un codice comune di intese e accordi al quale fare riferimento; c) mancanza di procedure standard per le comunicazioni e le richieste, in grado di assicurare tempestività e precisione, con particolare riguardo ai collegamenti diretti aerei-navali che sono l'unico rimedio per evitare errori e migliorare l'efficacia e tempestività dell'intervento aereo; d) eccessivo centralismo imperante in ambedue le Forze Armate, e conseguente mancanza d'iniziativa dei livelli inferiori a contatto con il nemico (comandante della flotta in mare e comandanti di Squadra Aerea), ciò che ostacola la tempestività degli interventi.

Nella prospettiva da noi prescelta, la Campagna di Grecia riveste minore importanza, perché non fa che ripetere in campo terrestre gli errori e le incomprensioni che già si erano verificati a Punta Stilo. L'unica differenza è, purtroppo, in negativo: la polemica tra Forze Armate scade a livelli di polemica personale e di reciproci pesanti apprezzamenti, specie tra il comandante terrestre (ben presto esautorato) generale Visconti Prasca e il generale Pricolo, autore di una sorta di libello contro la condotta delle operazioni terrestri, *Ignavia contro eroismo* (46), nel quale raccoglie la sostanza dei rapporti inviati a Mussolini più che come Capo Stato Maggiore dell'Aeronautica, come informatore di fiducia dello stesso Duce (in questo periodo, Pricolo si occupa quasi esclusivamente di quest'ultima incombenza).

L'obiettivo strategico iniziale delle scarse, male armate e male equipaggiate forze terrestri italiane che il 28 ottobre 1940 iniziano l'attacco alla Grecia in zone montagnose e impervie, con poche strade e con cattivo tempo è una rapida progressione in profondità per conquistare in un primo tempo l'Epiro marciando poi in un secondo tempo possibilmente su Atene, con una specie di «colpo di mano» il cui successo è basato soprattutto sull'errata previsione di una scarsa resistenza greca, che avrebbe consentito di attuare la guerra breve, rapida e decisiva. In questo quadro, il ruolo assegnato all'aviazione anche dallo stesso Mussolini era fondamentale, specialmente in campo tattico:

> *«tanto per le operazioni offensive in Epiro quanto per l'azione difensiva nel Korciano era stato previsto un adeguato impiego dell'aviazione da osservazione e largo intervento dell'aviazione da bombardamento in concorso diretto delle truppe operanti e per neutralizzare le zone fortificate costituenti obiettivi della fanteria e sulle zone di raccolta della Macedonia per disorganizzare e immobilizzare le unità nemiche eventualmente incaricate di missioni offensive nel Korciano. L'intervento dell'aviazione per tali compiti era reso indispensabile dalla limitata disponibilità di artiglieria e dalla difficoltà di far procedere con la dovuta tempestività, all'immediato seguito delle fanterie, le artiglierie ippotrainate e motorizzate. Ciò specialmente in seguito al maltempo e per le interruzioni stradali che si sapevano predisposte»* (47).

Nella fattispecie, quindi, l'Esercito voleva assegnare all' Aviazione — à maggior ragione a favore delle deboli divisioni di fanteria — lo stesso ruolo di sostituzione dell'artiglieria in crisi di movimento che avevano ricoperto gli "Stukas" tedeschi a favore delle potenti divisioni corazzate in Francia e Polonia, ma in Grecia

(46) Roma, Ruffolo, 1946.
(47) S. Visconti Prasca, *Io ho aggredito la Grecia*, Milano, Rizzoli, 1946, p. 98.

è tutto diverso: mancano anche in questo caso intese e accordi e un codice comune per una vera cooperazione; mancano collegamenti e trasmissioni e persino carte topografiche; l'ambiente naturale è diverso e tale da limitare di per sé il rendimento delle azioni aeree in campo tattico; diverse sono le forze amiche (terrestri e aeree) e diverse anche le forze nemiche, sorprendentemente agguerrite e niente affatto disposte a cedere, anche se prive di un valido sostegno aereo.

Come se ciò non bastasse, la quantità e qualità delle forze aeree disponibili in Grecia e la situazione delle infrastrutture in Albania sono sicuramente tali, da far escludere in partenza il conseguimento di risultati di grosso rilievo tanto in campo tattico che in campo strategico (48). Ne consegue che i comandanti terrestri — e non solo il generale Visconti Prasca — concordemente indicano nella *défaillance* dell'aviazione, impegnata più che altro a battere lontani obiettivi senza risultati apprezzabili, una delle principali cause dell'insuccesso iniziale. Al contrario l'Aeronautica ritiene di essere stata distolta da più redditizie missioni strategiche da pressanti richieste di appoggio diretto, peraltro inoltrate in numero eccessivo e, come sempre, in modo caotico e impreciso, oltre che indistintamente a favore di tutte le punte avanzate.

Che dire? Che, evidentemente, Punta Stilo non aveva insegnato nulla, mentre invece anche in questo molto diverso ambiente poteva dire qualcosa. Ancora una volta, il problema essenziale sta nella mancanza di affiatamento e di conoscenza delle reciproche possibilità, in precise intese e accordi nel quadro di un'accurata preparazione comune, nelle trasmissioni, ecc. E se da una parte, come scrive il generale Pricolo, l' Aviazione non ha aerei adatti per intervenire in campo tattico e comunque l'ambiente montano rende tali interventi poco efficaci (49), è anche un fatto che, in linea generale, la scelta degli obiettivi e delle relative modalità di intervento non può rispondere a canoni fissi e a situazioni ottimali ma va di volta in volta riferita a tutti i dati della concreta situazione.

Nel caso specifico, a fronte della supercificialità e della mentalità angustamente «terrestre» con la quale si prepara e organizza la Campagna (tra l'altro, alla riunione decisiva del 15 ottobre 1940 non vengono neppure invitati i Capi di Stato Maggiore dell'Aeronautica e della Marina) va considerato che, se da una parte i comandanti terrestri fanno generico assegnamento sull' Aviazione senza accertarsi che esistono le concrete premesse per un suo redditizio impiego e senza definire bene i particolari del suo intervento, dall'altra in questo caso come, in generale, in quello della guerra mediterranea i comandanti dell'aviazione non tengono conto di una realtà già intuita da Mecozzi e dimostrata nell'anteguerra dall'economista tedesco Possony:

---

(48) Cfr. F. Pricolo, *Op. cit.*, pp. 299-388 e 414-417; G. Santoro, *Op. cit.*, pp. 153-238; F. Roluti, *L'attacco alla Grecia e l'Aviazione,* «Rivista Aeronautica» novembre 1946; A. Curami, *Appunti sulla Regia Aeronautica nei Balcani* 1940-1941 - Bozza (Convegno sulla seconda guerra mondiale della Fondazione Micheletti, Brescia, 1989).

(49) A tal proposito, dopo la fallita offensiva in Grecia nella primavera 1941 Mussolini parlando ai generali insirisce il problema della «collaborazione tattica» con l'aviazione nel più vasto contesto di un coordinamento che è mancato anche tra fanteria e artiglieria, mentre nel rapporto al Re del 21 marzo 1941 scrive che «Le squadriglie di Albania e di Puglia si sono prodigate. Le perdite sono state notevoli, ma bisogna finalmente convincersi che, salvo ben determinate circostanze, l'impiego dell'Aviazione in campo tattico, specie in terreno montuoso, è semplicemente assundo. L'aviazione non può sostituire le artiglierie se non nel campo strategico (B. Mussolini, *La difesa armata della Nazione,* Firenze - Roma, La Fenice, 1984, pp. 68 e 73).

«Una delle forze maggiori dell'Arma Aerea pare stia appunto nella sua facoltà di paralizzare la vita economica dell'avversario. Perciò è sbagliato considerare l'aeroplano come una delle armi o addirittura l'arma per eccellenza della strategia di distruzione. Al contrario, l'aeroplano è proprio l'arma per eccellenza della strategia di esaurimento. L'unico che veramente abbia visto bene questo fatto è il Bäumker. La guerra diretta contro la produzione e contro la popolazione civile del nemico non ha per mira la distruzione, ma l'esaurimento dell'avversario. Il grande errore di Douhet era appunto il posto strategicamente sbagliato che egli assegnava all'Arma Aerea. Per poter avere un'azione decisiva l'Arma Aerea dovrebbe avere uno sviluppo che, almeno nel periodo di pace precedente alla guerra, essa non potrà raggiungere mai. Perciò è possibile un'azione decisiva solo quando l'arma aerea possegga effettivi molto potenti e possa vincere l'azione antiaerea. Ma anche allora quest'azione decisiva non è punto facile, giacché il tentativo d'impaurire la popolazione civile non è nuovo nella storia» (50).

Se così è, nella campagna di Grecia si doveva tenere conto della scarsità delle forze terrestri, della sempre possibile resistenza nemica, dell'esiguità delle stesse forze aeree, che non consentiva efficaci interventi a massa nel campo strategico, e infine della scarsa consistenza e densità delle infrastrutture industriali e delle comunicazioni nemiche, che rendeva non facile la ricerca di obiettivi strategici realmente paganti. E poiché si doveva ricercare una decisione in tempi ristretti, l'impiego dell' Aviazione non poteva essere che «contro forze», in settori ristretti e contro obiettivi che avessero riflessi *diretti* e *immediati* sull'efficienza delle forze militari avversarie, a prescindere dal significato sempre incerto da attribuire a «tattico» o «strategico» e prendendo invece come unico metro di giudizio l'effettiva possibilità di neutralizzare efficacemente gli obiettivi stessi e gli effettivi riflessi della neutralizzazione: solo procedendo in tal senso gli obiettivi da battere si sarebbero di molto ridotti e l'aviazione avrebbe potuto dare, senza inutili dogmatismi teorici, il meglio.

Anche la sconfitta in Africa settentrionale nel dicembre-gennaio 1941, dove affiancata alle truppe di Graziani opera la 5ª Squadra Aerea al comando del generale Porro, non fornisce spunti nuovi: scarsa intesa, lamentele e accuse reciproche dei due comandanti (51), carenze infrastrutturali e impiego improprio dei reparti aerei, elevato numero di aerei inefficienti o distrutti a terra, eccezionale sviluppo dei trasporti per via aerea che già avevano ricevuto notevole impulso in Grecia (52), e ai

(50) S. TH. Possony, *L'economia nella guerra totale*, Torino, Einaudi, 1937, pp. 126-127.

(51) Per la parte aeronautica Cfr. specialmente G. Santoro, *Op. cit.*, pp. 299-448 e F. Porro, *L'Aviazione nella guerra di Libia*, Roma, Associaz. Cultur. Aeron., 1948. Per la parte terrestre Cfr. soprattutto R. Graziani, *Africa Settentrionale* 1940-1941, Roma, Danesi, 1948, pp. 53, 63, 91,141, 155, 163-166, 172, 180-182, 186, 192-198, 200, 225, 235-236, 270-271, 293. La polemica di Graziani più che contro il comandante della 5ª Squadra, generale Porro, è rivolta al generale Pricolo e al successore del Porro. Quest'ultimo — egli afferma — è stato esonerato dal Pricolo perché troppo accondiscendente alle sue richieste.

(52) Secondo dati forniti dal Santoro, dal 15 ottobre 1940 al 31 marzo 1941 sono aerotrasportati in Albania (con il concorso di un gruppo trasporti tedesco) ben 48126 uomini e 5413 tonnellate di materiali, e sono lanciate con aerei da bombardamento 250 tonnellate di aerorifornimenti. In Africa settentrionale, dall'11 giugno 1940 al 6 febbraio 1941 sono aerotrasportati 584 t di materiali e 3090 uomini (G. Santoro, *Op. cit.*, p. 229 e 385); la maggior parte dei trasporti aerei avviene però nel 1942 e 1943.

quali Mussolini (secondo Graziani mal consigliato da Pricolo) vorrebbe addirittura affidare il compito di sostituire gli autocarri per i trasporti logistici di Intendenza, che mancano. Niente di nuovo nemmeno nell'attacco di sorpresa a Genova da parte delle corazzate inglesi, che poi riescono a sganciarsi senza danno nonostante la presenza di una potente flotta italiana in posizione molto favorevole per intercettarle, e nonostante che Superaereo abbia subito allarmato le Forze Aeree del Nord Italia. Ancora una volta, ritardi e imprecisioni nell'inoltro delle comunicazioni, scarsa efficacia della ricognizione, incomprensioni tra Comandi, esitazioni e scarsa iniziativa dei Comandi di Aeronautica periferici, duramente richiamati da Pricolo (53).

Errare humanum est, sed perseverare... Queste poco felici esperienze operative iniziate nel 1941-1942 avrebbero dovuto almeno spingere a un deciso, rapido e realistico cambiamento di rotta nei rapporti tra Forze Armate, ma i meritori tentativi del maresciallo Cavallero (succeduto a Badoglio nella carica di Capo Stato Maggiore Generale il 6 dicembre 1940) di imporre alle tre Forze Armate, fin dai primi giorni dell'assunzione effettiva del suo nuovo incarico, una strategia unitaria e anche una politica delle costruzioni in armonia con le esigenze della guerra del Mediterraneo, danno modesti risultati (54).

In campo terrestre, solo con la Circolare n. 18000 *Impiego delle Grandi Unità corazzate (norme provvisorie)* del 18 agosto 1941, la dottrina ufficiale prende atto dell'importanza del fattore aereo e afferma (para. 36) che la cooperazione con l' Aviazione «deve essere il più possibile costante e aderente, soprattutto nelle fasi preliminari dell'azione e nello sfruttamento dell successo», richiamando anche l'attenzione (para. 74) sull'importanza dei collegamenti per l'aerocooperazione.

In campo navale, lo Stato Maggiore Aeronautica in data 15 marzo 1941 emana la Circolare 1B/5340 «collaborazione con la Regia Marina». La circolare — va notato — non parla di *cooperazione* ma più restrittivamente di *collaborazione,* accenna a nuove norme di riconoscimento emanate in data 15 febbraio 1941, proibisce agli aerei — evidente il ricordo di Punta Stilo — di avvicinarsi alle unità nazionali o di sorvolarle, indica la corrispondenza tra Comandi di Aeronautica e Comandi navali per la trasmissione dei segnali di scoperta.

La reciproca autonomia non viene certo intaccata: l'innovazione più importante rimane il distacco di un ufficiale superiore di Marina presso i Comandi di Grande Unità aerea, con il compito di fornire agli stessi Comandi informazioni sulla dislocazione e attività operativa delle forze navali e informare queste ultime sulle attività aeree, curare i collegamenti ecc... Ma sul vitale problema dei collegamenti diretti tra Comandi navali e aerei, che deve essere risolto per eliminare i ritardi e attuare una vera cooperazione, la circolare (para. 7) conserva il laborioso sistema di cifratura in uso e rimanda a un imprecisato futuro più incisivi provvedimenti:

> *«lo scambio di notizie e chiarimenti fra i predetti Comandi risulterà necessariamente assai intenso, e particolari accortezze* [quali? bisognerebbe indicarle — N.d.R.] *dovranno essere concordate per superare eventuali difficoltà nelle comunicazioni che devono essere effettuate via filo (telefoni e tele-*

(53) F. Mattesini, *Il bombardamento di Genova del 9 febbraio 1941,* «Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico Marina Militare» n. 6/1990.

(54) Cfr. V. Cavallero, *Diario 1940-1943* (a cura di G. Bucciante), Roma, Ciarrapico, 1984.

scriventi). Sono attualmente in corso degli accordi fra gli Stati Maggiori della R.M. e della R.A. per realizzare collegamenti diretti in telefonia e in telescriventi fra ogni C.G.U.A. e il corrispondente Comando Marittimo».

Di fronte a questo persistente immobilismo su problemi vitali, si deve constatare che, a quanto risulta, nessuno degli Stati Maggiori delle tre Forze Armate assume concrete iniziative e formula un complesso organico di proposte per rendere possibile un proficuo e coordinato impiego delle forze aeree in concorso con le forze di superficie. Ciò danneggia soprattutto l'Aeronautica, perché un impiego «contro forze» senza conoscenza reciproca e adeguata preparazione non può che causare quegli inconvenienti che l'Aeronautica ha sempre temuto, cioè l'«asservimento» alle forze di superficie e la tendenza a chiedere al vettore aereo ciò che esso non può dare o a logorarlo prematuramente. In tal modo, all'encomiabile sacrificio di piloti e aerei a favore delle forze di superficie preannunciato da Pricolo nel citato discorso del 1940 e effettivamente avvenuto, non corrispondono risultati adeguati.

Conclusione

Il primo anno di guerra riassume in sé, non solo dal punto di vista della strategia aerea, i caratteri e gli ammaestramenti dell'intero conflitto. Nonostante i tentavi di Cavallero e qualche sporadico episodio favorevole, non si riesce mai infatti a coordinare bene le strategie italiana e tedesca e, nel campo italiano, a coordinare bene la strategia operativa e la conseguente filosofia della produzione di armamenti delle tre Forze Armate.

Nella guerra mediterranea e nel rendimento del dispositivo aeronavale, il fattore che pesa di più non è la pur sentita mancanza di portaerei (55), ma la mancanza di una reale cooperazione e di criteri d'impiego unitari e idonei a condurre la guerra dei convogli, sfruttando di conseguenza al meglio le poche forze aeree e utilizzando, per tutto quello che poteva dare (e non era poco), l'ottimo sistema di basi delle quali disponeva la nostra Aeronautica nel Mediterraneo, in Libia, Sicilia e Sardegna, Italia meridionale, Grecia e Egeo. Sotto questo aspetto, fatti salvi i princìpi di unità e autonomia delle forze aeree e della priorità generale da assegnare a interventi nel campo strategico, si deve riflettere sul vantaggio decisivo che avrebbe rappresentanto in alcune fasi critiche del conflitto — a cominciare dai primi mesi — la disponibilità di una strategia autenticamente interforze di 150-200 aerosiluranti e aerei da appoggio tattico (questi ultimi, in mancanza di macchine nazionali, furono poi frettolosamente richiesti, già a fine 1940, alla Germania).

È questo l'aspetto essenziale della problematica d'impiego del mezzo aereo da parte italiana. Un breve sguardo a quanto avviene negli anni Trenta e durante la guerra, infatti, consente di stabilire che l'attribuzione di un ruolo decisivo all'impiego strategico «contro città» era molto diffusa anche in altre nazioni, e che i contrasti tra l'Aeronautica (che tende sempre a essere indipendente) e le altre Forzè Armate sono da lungo tempo vicenda comune all'apparato militare di tutti i Paesi. Questi

(55) Dal maggio 1941 in poi, ad eccezione delle brevi incursioni nel Mediterraneo della «forza H» l'Inghilterra non ha più mantenuto portaerei nel Mediterraneo, (cfr, A. Santoni, *Da Lissa alle Falkland*, Milano, Mursia, 1987, p. 192).

aspetti sono emersi in particolar modo in un recente Convegno internazionale (*Colloque Air 90,* promosso dall'Ufficio Storico dell'Aeronautica francese, Parigi, 8-10 ottobre 1990), che ha confermato la vasta influenza esercitata in tutti i Paesi dalle teorie douhetiane, a prescindere dai criteri d'impiego ordinativi poi concretamente adottati, naturalmente dipendenti da ben definite esigenze della rispettiva politica militare.

In particolare l'Inghilterra e gli Stati Uniti, non a caso grandi Potenze industriali con interessi mondiali, sono le uniche Nazioni che fin dai primi anni Trenta orientano la politica aeronautica su concetti di stampo douhetiano (Trenchard, Mitchell, De Seversky) (56), e ben presto riescono a mettere a punto lo strumento-base di tale politica, il grande bombardiere strategico che colpirà duramente la Germania, il Giappone e anche l'Italia specie dal 1942 in poi. La RAF effettua bombardamenti strategici sulle città tedesche fin dai primi mesi di guerra. Ciò non impedisce, però all'Inghilterra di curare la difesa aerea, di creare un'efficiente aviazione di Marina, di costruire portaerei e di mettere un atto con empirismo tutto inglese un efficiente sistema di coordinamento tra forze aeree e forze terrestri, basato sull'affiancamento e sul rispetto della reciproca autonomia, che fa sentire i suoi effetti in Africa settentrionale a tutto nostro danno (57).

Dal canto suo la *Luftwaffe* dopo aver seguito le teorie di Douhet nei primi anni Trenta (58) si è chiaramente orientata alle reali esigenze della guerra breve e decisiva, sviluppando anche un'aviazione idonea a operare in campo tattico. L'accento va messo sull'*anche*: infatti nella Campagna di Polonia i tedeschi impiegarono solo 150 aerei a tuffo "Stuka" contro 700 bombardieri bimotori, 250 aerei da trasporto e 400 caccia. Ne consegue che anche la *Luftwaffe* dava la prevalenza al bombardiere medio in quota, e che la sua carenza vera era di non avere previsto che la guerra «breve» poteva trasformarsi in logoramenteo, quindi servivano *anche* bombardieri strategici in grande quantità (59). E anche la *Kriegsmarine* non aveva aviazione in proprio, con i conseguenti contrasti nei quali Göering ha un ruolo analogo a quello di Balbo (60).

Alla fin fine, solo la preparazione e l'impiego dell' Aviazione francese nel 1939-1940 hanno diverse analogie con quelle dell' Aviazione italiana, al di là dell'omaggio rimasto puramente formale — e perciò fuorviante — di quest'ultima alle teorie douhetiane. Le forze aeree francesi hanno un orientamento «contro forze», al quale però corrispondono confusione e scarso rendimento nelle costruzioni, frazionamento delle forze aeree tra le armate, molti aerei sulla carta ma pochi veramente competitivi e moderni, criteri addestrativi e d'impiego antiquati, ecc. (61).

---

(56) Cfr. le seguenti comunicazioni al citato *Colloque Air 90:* I. Madelin, *Trenchard: the master builder;* D. Mac Isaac, *The legacy of Billy Mitchell;* R. Beaumont, *Alexander P. De Seversky as a Lay Prophet of aire power.*

(57) La base teorica di questo atteggiamento pragmatico è rappresentata dalle teorie di J. Slessor (Cfr. H.A. Probert, *Marshal of the Royal Air Force Sir John Slessor-Colloque air 90,* Cit. e dall'esperienza coloniale, che invece in Italia esaspera le polemiche.

(59) R. Gentile, *Storia dell'Aeronautica dalle origini ai giorni nostri,* Firenze, Scuola di Guerra Aerea, 1954, pp. 193-208.

(60) Cfr. Le lamentele del grande ammiraglio Raeder in E. Raeder, *La mia vita,* Milano, Baldini e Castoldi, 1960, pp. 368-378.

(61) Cfr. General Christienne, *L'Industrie aéronautique française de september 1940;* P. Buffotot, *Le moral dans l'Armeé de l'air français* (de septembre 1939 à juin 1940); P. Buffotot - J. Ogier, *L'Ar-*

Va comunque detto che l'irrazionalità del sistema di comando e controllo, il difetto delle procedure di collaborazione, l'affrettata preparazione, il bombardamento per errore di truppe e navi amiche non riguardano solo l'aviazione italiana del 1940. Nel 1943-1945, anche dopo l'esperienza di anni di guerra e con mezzi e materiali tecnicamente all'avanguardia e abbondanti, nel campo anglo-americano si ripetono i soliti contrasti tra comandanti delle tre Forze Armate per i soliti, ricorrenti motivi. Durante le operazioni di sbarco in Sicilia il fuoco antiaereo delle navi abbatte per errore gran numero di aerei carichi di paracadutisti, l' Aviazione bombarda truppe amiche e soprattutto, Aviazione e Marina alleate non riescono nonostante la loro stragrande superiorità a bloccare il Canale di Sicilia e a impedire l'evacuazione del grosso delle forze italo-tedesche, che avviene senza sensibili perdite. Inconvenienti analoghi anche nella successiva Campagna dell'Italia continentale, dove l'assoluto dominio del cielo da parte dell' Arma Aerea alleata non riesce certo a fiaccare il morale e l'accanita resistenza delle truppe tedesche, e l'impiego douhetiano di masse d'aviazione non riesce mai a paralizzare i rifornimenti e le comunicazioni (62).

L'ambiguità e bivalenza dell'Aviazione dopo il 1940 tra arma di sterminio di massa (diretta prima di tutto contro le popolazioni civili) e arma tattica «contro forze» (diretta a potenziare l'azione delle forze di superficie) prosegue dunque per tutta la guerra anche nelle due uniche Nazioni che possono costruire in massa bombardieri strategici, e si risolve solo con l'avvento del missile che costituisce il bombardiere strategico:in questo senso, la problematica dell'aviazione, prima arma di sterminio di massa, precorre quella nucleare (63).

Si deve anche ammettere che, nella storia militare, ben raramente strategie e ordinamenti (basti pensare alla prima guerra mondiale) decisi in tempo di pace, hanno poi retto alla prova della realtà della guerra. Sta di fatto però che — nel 1940-1941 come anche prima e dopo — né per l'Aeronautica, né per le altre Forze Armate italiane la scarsità di risorse ha rappresentato un incentivo per adottare rapidamente una strategia economica e realistica e mezzi e materiali in armonia con le effettive esigenze, e a volte ha anzi aggravato conservatorismi e sterili polemiche.

Ciò è avvenuto soprattutto per difetto di *leadership* e di coordinamento. Molti nodi affiorati allora neppure oggi sono stati sciolti, e il problema di equilibrati rapporti interforze nel quadro di una strategia più «mediterranea» è tuttora all'ordine del giorno, a riprova dell'importanza della memoria storica e della portata ammonitrice di eventi lontani, ma ancora vivi e tutt'altro che superati. Anche in questo caso, dunque, vale il detto di Terenzio *Nullum est jam dictum, quod non dictum sit prius.*

---

meé de l'Air pendant la bataille de France (du 10 mai è l'armistice). I tre saggi sono contenuti in: *"Service Hisotrique de l'Armee de l'air", Recueil d'articles et etudes* (1974-1975), Paris, 1977. Cfr. inoltre D. Brossard, *Un probléme de defense nationale: l'Aéronautique militaire au Parlament (1928-1940),* Paris, Service Historique de l'armee de l'air, 1983.

(62) Cfr. in particolare, C. D'Este, 1943, *Lo sbarco in Sicilia,* Milano, Mondadori, 1990 e D. Graham - S. Bidwell, *La battaglia d'Italia 1943-1945,* Milano, Rizzoli, 1989.

(63) Sull'evoluzione della strategia aerea dopo il 1945 Cfr. F. Botti, *La strategia aerea,* «Rivista Aeronautica» n. 2/1990.

STRATEGIA MARITTIMA E OPERAZIONI NAVALI DELL'ANNO 1940

ALBERTO SANTONI

La Marina italiana è stata spesso accusata dalla critica storica di essersi presentata al confronto bellico del 1940 con idee superate, pronta cioè a combattere la guerra già combattuta. Pur respingendo affermazioni così categoriche, non possiamo negare che, ad esempio, la politica delle costruzioni navali, perseguita sotto il regime fascista, considerò fino all'ultimo le decadenti navi corazzate come l'arma risolutiva in un contesto bellico e come un tangibile strumento di potenza in tempo di pace. Oltre a ciò, l'imitazione delle scelte costruttive adottate dalla Marina francese, nostra principale antagonista dopo la Conferenza di Washington del 1921-1922 — quando Roma ottenne il riconoscimento internazionale della parità navale con Parigi — dette origine ad una politica navale italiana contingente e non programmata se non per brevi periodi. È sufficiente passare in rassegna le caratteristiche delle principali unità della Regia Marina, realizzate negli anni Venti e Trenta, per identificare queste scelte condizionanti e unidirezionali, che miravano ad uno scontro possibilmente risolutore con la Marina francese, come avevano fatto i giapponesi contro i russi a Tsushima nel lontano 1905 (1).

Quasi del tutto trascurati furono invece gli studi sulla guerra anfibia — il che portò a fatali ritardi quando nell'ottobre 1941 si decise finalmente seppure momentaneamente di invadere Malta — e soprattutto gli apprestamenti logistici e operativi necessari ad un continuo e non occasionale rifornimento delle cospicue Forze Armate nazionali stanziate in Libia.

Nonostante poi il contemporaneo e massiccio potenziamento della nostra flotta, si assistette ad una progressiva contrazione delle possibilità operative attribuite alla Marina italiana dai piani strategici varati tra il 1938 ed il 1940, che pure con-

(1) G. Bernardi: *La dibattuta questione della parità navale tra Italia e Francia nel periodo tra le due guerre mondiali*, in «Revue Internationale d'histoire militaire», n. 39, anno 1978. Sul significato dello scontro navale presso l'Isola di Tsushima cfr. A. Santoni: *La battaglia di Tsushima*, Roma, Dell'Ateneo, 1985, pagg. 78-138.

templavano sulla carta gli stessi scenari e le medesime contrapposizioni di alleanze (2).

Probabilmente tale riduzione di obiettivi venne determinata da una più realistica valutazione dell'efficienza della Regia Marina, che pure è stata sempre definita la più agguerrita e preparata delle nostre Forze Armate, nonostante le note manchevolezze in campo tecnologico e in quello della cooperazione aeronavale (3).

È indubbio comunque che, pur considerando le deficienze nell'attrezzatura bellica della Marina italiana — molte della quali del resto comuni anche ad altre Marine (vedasi per la mancanza di portaerei la Marina tedesca e per la mancanza di radar quella giapponese) — essa abbia visto migliorate di molto le proprie condizioni di relatività nel Mediterraneo, dopo il repentino crollo della Francia nella seconda metà del giugno 1940. Malgrado ciò, Supermarina mantenne una strategia difensiva e l'invasione di Malta, considerata indispensabile dal «Documento di Guerra» D.G. 10/A2 del novembre 1938, venne accantonata, nonostante l'isola fosse protetta inizialmente solo da quattro vecchi caccia biplani «Gloster Gladiator», ridotti subito dopo a tre (4).

Il rapporto delle forze navali nel Mediterraneo all'apertura delle ostilità era il seguente (5):

	Italia	*Gran Bretagna*	*Francia*
Navi da battaglia	4	5	5
Portaerei	—	2	—
Incrociatori pesanti	7	—	7
Incrociatori leggeri	12	10	7
Cacciatorpediniere	53	35	41
Torpediniere e Avvisi	71	—	16
Sommergibili	115	12	42
Totali	262	64	118

Come è noto, per tutto il 1940 le Forze Armate del Regno scelsero di fare a meno dell'appoggio germanico in uomini e materiali, pur non astenendosi dall'in-

(2) Archivio Ufficio Storico Marina Militare (d'ora in poi A.U.S.M.M.), fondo «Documenti di Guerra (D.G.)», cartella 29: D.G. 10/A2, edizione novembre 1938; fondo «Direttive Navali (Di. Na.)», cartella 1: *Direttive Di.Na. n. 1 per le forze navali*, edizione 26 settembre 1938, edizione 19 agosto 1939 ed edizione 29 maggio 1940; stesso fondo e stessa cartella: Di.Na. Zero - *Concetti generali di azione in Mediterraneo nell'ipotesi di conflitto Alfa Uno*, 29 maggio 1940.

(3) Cfr. A. Santoni: *Da Lissa alla Falkland: storia e politica navale dell'età contemporanea*, Milano, Mursia, 1987, pagg. 161-170.

(4) Cfr. M. Gabriele: *Operazione C3: Malta*, Ufficio Storico della Marina Militare; 2ª edizione, Roma 1990, pag. 14 e pagg. 222-224. I tre caccia inglesi di Malta furono soprannominati, con tipico umorismo britannico, «Fede», «Speranza» e «Carità». Cfr. K. Poolman: *Faith, Hope and Charity. Three planes against an Air Force*, Londra 1954, pagg. 76-78 e P. Shankland - A. Hunter: *Malta convoy*, Londra 1961, pag. 38.

(5) Ufficio Storico della Marina Militare: *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. IV: *Le azioni navali dal 10 giugno 1940 al 31 marzo 1941*, Roma, 1976, pag. 71.

tervenire nell'area di competenza tedesca, grazie all'invio di nostri sommergibili a Bordeaux nel settembre 1940 e del C.A.I. in Belgio nell'ottobre di quell'anno per partecipare ai bombardamenti sull'Inghilterra. Il rifiuto di ogni sostegno germanico nel Mediterraneo era stato voluto da Badoglio che, nello stesso Promemoria del 1° aprile 1940 diretto a Mussolini e in cui segnalava l'impreparazione bellica dell'Italia, dichiarò, piuttosto contradditoriamente, che «*il nostro intervento doveva essere fatto esclusivamente con forze e con mezzi nostri, perché il risultato che si può conseguire sia dovuto esclusivamente a noi e non diminuito da aiuti tedeschi*». Così nacque la famosa e discussa strategia della «*guerra parallela*» (6).

I primi giorni del conflitto videro reciproci e modesti bombardamenti aerei su obiettivi militari. Quindi il 12 giugno si registrò l'affondamento dell'incrociatore leggero inglese *Calypso* ad opera del sommergibile *Bagnolini*, avvenimento dal quale nacquero grandi speranze sul rendimento della nostra arma subacquea, che invece non mantenne completamente le attese. In effetti la flotta sottomarina italiana, pur essendo nel 1940, con i suoi 115 sommergibili, la seconda del mondo (numericamente dopo quella sovietica e come tonnellaggio dopo quella statunitense) aveva alcune deficienze. Innanzitutto essa era composta prevalentemente da battelli lenti e troppo grandi per il bacino mediterraneo, ciò che influiva negativamente sui loro tempi di immersione e sulla manovrabilità, come era stato già evidenziato durante la guerra civile spagnola, senza che però nessuno a Roma se ne fosse preoccupato (7).

Lo scarso rendimento della nostra pur numerosa flotta subacquea fu anche dovuto all'iniziale arretratezza dei sistemi di puntamento e di lancio (mancanza di centraline) e soprattutto alle tattiche d'impiego che, al pari di molte altre cose nella struttura militare italiana, erano superate, rifacendosi alle esperienze della prima guerra mondiale che avevano privilegiato gli agguati statici (8).

Era ed è invece assurdo addebitare le difficoltà operative dei battelli sottomarini italiani alla presunta «trasparenza» delle acque mediterranee, spesso chiamata in causa senza spirito critico. Infatti, i sommergibili tedeschi, penetrati nel «mare nostrum» a partire dall'ottobre 1941, dovettero affrontare le stesse situazioni idrografiche e meteorologiche e cionostante — grazie soprattutto ad una più dinamica tattica di impiego — conseguirono risultati molto più cospicui contro il medesimo nemico, pur essendo nettamente inferiori di numero rispetto a quelli italiani. In particolare, gli *U-boote* germanici affondarono nel Mediterraneo, dalla metà di ottobre 1942 all'8 settembre 1943, 37 navi da guerra e 95 unità mercantili, contro 10 navi da guerra e 15 unità mercantili colate a picco dai nostri sommergibili in un periodo più lungo, cioè dal 10 giugno 1940 alla data dell'armistizio (9).

Ritorniamo ad esaminare le prime operazioni navali del 1940, ricordando che la più grande perdita italiana si verificò nello stesso instante della nostra dichiara-

---

(6) Cfr. A. Santoni - F. Mattesini: *La partecipazione tedesca alla guerra aeronavale nel Mediterraneo (1940-1945)*, Roma Dell'Ateneo & Bizzarri, 1980, pagg. 19-20.

(7) Cfr. F. Bargoni: *L'intervento navale italiano nella guerra civile spagnola*, in «Rivista Italiana Difesa (RID)», ottobre 1984, marzo 1985, aprile 1986 e marzo 1987.

(8) A. Flamigni - A. Turrini - T. Marcon: *Sommergibili italiani: cento anni di vita tra storia e leggenda*, supplemento alla «Rivista Marittima», marzo 1990, pag. 38.

(9) Per le statistiche dettagliate cfr. A. Santoni - F. Mattesini: *La partecipazione tedesca alla guerra aeronavale nel Mediterraneo (1940-1945)*, op. cit. pagg. 597-606.

zione di guerra. Infatti, quantunque Mussolini avesse avuto il vantaggio di scegliere il giorno e perfino l'ora del definitivo intervento militare, concordandolo anche con Hitler, soltanto il 7 giugno le navi mercantili nazionali, naviganti fuori del Mediterraneo, vennero avvertire del pericolo di guerra. Questo ritardo impedì a quasi tutte le nostre unità al di là degli Stretti di sfuggire alla cattura o all'internamento e determinò quindi la perdita di 212 piroscafi per ben 1.216.637 tsl, pari ad oltre il 35% del contemporaneo tonnellaggio globale della Marina Mercantile italiana. Siffatta immediata ed evitabilissima perdita appare ancora più grave quando si consideri che in tutta la guerra la Marina Mercantile italiana perse complessivamente per azione nemica 1.700.096 tsl, che divennero 2.272.707 tsl includendo anche i piccoli bastimenti di stazza unitaria inferiore alle 500 tsl, nonché i piroscafi battenti bandiera tedesca colati a picco nel Mediterraneo (10).

Una grande risonanza ebbe nei primi giorni del conflitto l'audace bombardamento di Vado, condotto da una divisione di incrociatori francesi, che si spinse fin sotto questa cittadina ligure e la cannoneggiò il 14 giugno 1940, cioè lo stesso giorno in cui cadeva Parigi (11).

Dopo la resa della Francia e dopo un breve combattimento navale in cui venne affondato il 28 giugno 1940 il cacciatorpediniere italiano *Espero,* il 9 luglio si verificò presso Punta Stilo in Calabria l'unico scontro della guerra tra le flotte da battaglia italiana ed inglese, rispettivamente al comando degli ammiragli Campioni e Cunningham. Le premesse furono dettate da una contemporanea decisione di scortare pesantemente due convogli: quello italiano composto da cinque piroscafi e destinato a Bengasi e quello britannico costituito da sette mercantili carichi di personale sfollato da Malta e diretto ad Alessandria d'Egitto (12).

L'8 luglio le reciproche ricognizioni avvistarono le contrapposte forze navali in mare. Pertanto, mentre la flotta italiana stava per assumere la rotta di ritorno in patria, dopo aver garantito l'approdo dei piroscafi a Bengasi, l'ammiraglio Cunningham decise di ritardare la partenza del convoglio da Malta e di impiegare la sua flotta a scopo offensivo, spingendosi verso il Golfo di Taranto per tagliare all'avversario la rotta di ritorno alla propria base (13).

Dopo la sosta notturna ed infruttuose ricognizioni mattutine, i velivoli italiani rintracciarono solo nel pomeriggio del 9 luglio la formazione avversaria, che riuscì quindi nell'intento di frapporsi non vista tra la flotta italiana e Taranto. Di conseguenza l'ammiraglio Campioni si venne a trovare con le forze inglesi alle spalle, poiché nel momento della loro nuova localizzazione egli stava dirigendo a sud-ovest, nella speranza di poterle intercettare in quella direzione, mentre si dirigevano presumibilmente a bombardare alcune basi siciliane, come aveva creduto di interpretare Supermarina sulla scorta di frazionate informazioni crittografiche. Pertanto, la flot-

---

(10) Ufficio Storico della Marina Militare: *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale,* vol. XXI: *L'organizzazione della Marina durante il conflitto,* tomo I: *Efficienza all'apertura delle ostilità,* Roma, 1972, pagg. 254-256 vol. I: *Dati statistici,* Roma, 1972, pagg. 38-39 e pagg. 238-239.

(11) Cfr. M. Gabriele: *L'operazione Vado (14 giugno 1940),* in «Rivista Marittima», novembre 1988.

(12) A.U.S.M.M., fondo «Scontri navali ed operazioni di guerra», cartella 3: *Ordine d'operazione di Supermarina n. 1.026/S.R.P. del 3 luglio 1940.*

(13) A.B. Cunningham: *L'odissea di un marinaio,* Milano, Garzanti, 1952, pag. 82. Il convoglio inglese fu poi fatto partire da Malta in due sezioni nella notte tra il 9 e il 10 luglio e nella mattinata dell'11 e raggiunse regolarmente Alessandria d'Egitto, come previsto.

ta italiana fu costretta ad invertire la marcia per fronteggiare il nemico comparso inaspettamente di poppa e lungo la rotta per Taranto (14).

Ebbe così inizio la battaglia di Punta Stilo del 9 luglio 1940 che, escludendo le unità arretrate o dirottate verso altri compiti, vide impegnate da parte italiana 2 corazzate, 6 incrociatori pesanti, 8 incrociatori leggeri e 16 cacciatorpediniere e da parte britannica 2 corazzate, una portaerei, 5 incrociatori leggeri e 14 cacciatorpediniere. C'è da aggiungere che le due corazzate italiane schieravano in tutto 20 cannoni da 320 mm, mentre le due inglesi disponevano complessivamente di 16 più potenti cannoni da 381 mm.

Entrarono in contatto per primi, alle 15.20, i contrapposti incrociatori d'avanguardia, che poi lasciarono il posto alle rispettive navi da battaglia. In questo frangente gli inglesi riuscirono a portare concretamente al fuoco soltanto la nave ammiraglia *Warspite*, mentre la seconda loro corazzata, la *Malaya*, sparò in tutto solo otto salve. Infine una terza e lontana unità britannica di questo tipo, la *Royal Sovereign*, non partecipò al combattimento (15).

Alle 15.59, cioè sei minuti dopo la sua entrata in azione, la corazzata *Giulio Cesare*, nave ammiraglia di Campioni, fu gravemente danneggiata dalla *Warsprite* e alle 16.05 l'incrociatore pesante *Bolzano* fu centrato da tre granate da 152 mm degli incrociatori inglesi. Questo duplice successo balistico britannico, cui non corrispose alcuna felice replica italiana, segnò la fine della battaglia, poiché l'ammiraglio Campioni decise proprio alle 16.05 di interrompere il contatto e di ritirarsi al riparo di una cortina di fumo artificiale e di un infruttuoso attacco silurante dei propri cacciatorpediniere. Poiché il nemico gli sbarrava sempre la rotta per Taranto, l'ammiraglio italiano diresse la sua flotta verso Napoli, attraverso lo stretto di Messina, non inseguito dagli inglesi che ritennero tale manovra un espediente per attirarli in una trappola di sommergibili (16).

Appena terminato lo scontro navale, la parola fu lasciata alle contrapposte forze aeree. Iniziarono il carosello nove aerosiluranti dell'arretrata portaerei *Eagle*, che però non colpirono alcuna nostra unità. Seguirono poi dalle 16.55 alle 21.10 continui, ma parimenti infruttuosi attacchi da parte della Regia Aeronautica, che impiegò 126 bombardieri, bersagliando per errore e fortunatamente sempre senza esito, anche le navi di Campioni in ritirata con conseguente esasperazione della già viva polemica tra le due Forze Armate del Regno (17).

Tuttavia molto più grave di tali spiacevoli errori di identificazione — accaduti del resto in ogni Paese belligerante — era l'intempestività del nostro intervento aereo su una flotta nemica presentatasi a poche decine di miglia dalle coste italiane, il che costituiva un primo monito per coloro che in Italia non avevano voluto le navi

(14) Ufficio Storico della Marina Militare: *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*, vol. IV cit., pagg. 114-115.

(15) Public Record Office di Kew Gardens, Londra (d'ora in poi P.R.O.9, fondo ADM 199, cartella 1048: *Rapporto dell'Ammiraglio Cunningham sulla battaglia di Punta Stilo* nr. 0112/00212/16 del 29 gennaio 1941.

(16) S.W. Roskill: H.M.S. WARWPITE: *the story of a famous battleship*, Londra, Collins, 1957, pag. 216.

(17) F. Mattesini: *La battaglia di Punta Stilo*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 1990, pagg. 93-104. Il ministro degli Esteri Ciano commentò la situazione il 13 luglio 1940, affermando: «La vera polemica in materia di combattimenti navali non è tra noi e gli inglesi, bensì tra l'Aviazione e la Marina...». Cfr. G. Ciano: *Diario 1937- 1943*, Milano, Rizzoli, 1980, pag. 451.

portaerei. Tutto ciò risultava poi ancora più amaro alla luce delle recenti norme strategiche dettate dalla «Direttiva Navale» (Di.Na.) Zero del 29 maggio 1940, in cui la Marina italiana aveva auspicato proprio un incontro con la flotta nemica nei primi giorni di guerra e nei pressi delle nostre coste (18).

Neppure il Servizio Informazioni della Marina riuscì nella circostanza a ricavare qualcosa di particolarmente utile dai frammenti di messaggi nemici decrittati. Infatti, l'Ufficio Informazioni Estere di Maristat riuscì a dare soltanto una composizione approssimata della flotta nemica prima della battaglia di Punta Stilo e credette di identificare nella Sicilia l'obiettivo principale dell'operazione britannica (19).

Ci siamo soffermati a lungo sulla battaglia di Punta Stilo non solo perché essa, come abbiamo detto, rappresentò l'unica occasione in cui si misurarono le flotte da battaglia dei due contendenti mediterranei, ma soprattutto perché questo scontro, pur non portando ad alcun affondamento, ebbe l'effetto di accentuare la nostra già cauta dottrina d'impiego della flotta.

Oltre tutto il 19 luglio 1940, cioè appena dieci giorni dopo la delusione di Punta Stilo, la Marina italiana subì nell'Egeo, presso Capo Spada, l'affondamento dell'incrociatore leggero *Colleoni* e il danneggiamento del gemello *Bande Nere* ad opera dell'incrociatore leggero austrialiano *Sydney,* appoggiato da cinque cacciatorpediniere, ciò che contribuì vieppiù ad orientare i vertici romani alla prudenza (20).

La prova dell'accentuata cautela operativa della flotta da battaglia italiana, poi tanto criticata dall'ammiraglio Iachino, si ebbe subito nel mese di agosto, quando la *Royal Navy* intraprese nel Mediterraneo una serie di operazioni, tutte felicemente condotte a termine grazie all'assenza di ogni nostro contrasto navale. Ricordiamo in proposito il bombardamento dell'aeroporto di Cagliari effettuato, il primo giorno del mese, dalla portaerei *Ark Royal* della «Forza H» di Gibilterra, il contemporaneo lancio di 12 velivoli di rinforzo per l'Aviazione di Malta compiuto dalla vecchia portaerei *Argus,* il cannoneggiamento dal mare di Bardia svolto dalle unità pesanti della *Mediterranean Fleet* di Alessandria il giorno 17 e soprattutto l'operazione «HATS» che tra il 29 agosto e il 6 settembre vide impegnate entrambe le flotte inglesi di Gibilterra e di Alessandria, che si scambiarono unità, portarono rifornimenti a Malta e bombardarono nuovamente gli aeroporti di Cagliari e del Dodecaneso, senza alcuna interferenza da parte della flotta italiana e subendo il solo danneggiamento di un piroscafo ad opera di velivoli della Regia Aeronautica (21).

Altre due felici missioni di rifornimento di Malta vennero compiute dalle forze navali britanniche alla fine di settembre e tra l'8 e il 15 ottobre 1940. In quest'ultima occasione il contrasto sul mare fu tentato solo da nostre unità sottili nella notte tra l'11 e il 12 ottobre, con conseguente perdita del cacciatorpediniere *Artigliere* e delle torpediniere *Ariele* e *Airone* sotto i colpi dell'incrociatore leggero inglese *Ajax,*

(18) A. Iachino: *Tramonto di una grande Marina,* Milano, Mondadori 1959.

(19) Per un'acuta e recente analisi dell'argomento cfr. F. Mattesini: *La battaglia di Punta Stilo,* op. cit. pagg. 21 e 51.

(20) P.R.O., fondo ADM 199, cartella 1048: *Rapporto del comando del «Sydney» n. 8234/40 del 20 luglio 1940.*

(21) P.R.O., fondo ADM 199, cartella 386: *Mediterranean Station: War Diaries. February-August 1940* e cartella 446: *Naval operations - Mediterranean area, 1940-1941.*

che per tutto il 1940 fu l'unica unità della *Mediterranean Fleet* ad essere dotata di radar, seppure sperimentale (22).

Intanto si faceva sempre più evidente non solo la differenza di rendimento operativo tra le Forze Armate tedesche e quelle italiane, ma l'inasprirsi dell'indignazione di Mussolini nei confronti dell'efficiente e ormai anche sprezzante alleato. L'improvviso accordo militare tedesco-rumeno dette, come è noto, al Duce l'occasione per predisporre una «vendetta»: un attacco di sorpresa al di là dei confini albanesi che avrebbe dovuto «*spezzare le reni alla Grecia*». Così il 12 ottobre 1940 Mussolini ebbe a dire al genero Ciano: «*Hitler mi mette sempre di fronte al fatto compiuto. Questa volta lo pago della stessa moneta: saprà dai giornali che ho occupato la Grecia. Così l'equilibrio verrà ristabilito*» (23).

In verità questa «vendetta», scattata il 28 ottobre, condusse l'Italia a collezionare un altro discredito militare, a distrarre le sue non floride risorse verso un nuovo fronte e ad allontanare le prospettive di una guerra breve, sulla quale Palazzo Venezia aveva originariamente puntato tutte le sue carte. Con siffatto comportamento il Governo di Roma perse conseguentemente ogni diritto di dolersi per il cosiddetto *imprevisto prolungamento del conflitto,* che solo lui, primo fra tutti i belligeranti, aveva voluto allargare nel tempo e nello spazio.

Le sconfitte subìte al di là e al di qua del confine greco-albanese dall'Esercito italiano furono replicate di lì a poco in Libia dove, a partire dal dicembre 1940, scattò la travolgente controffensiva del generale Wawell, i cui risultati stupirono gli stessi inglesi (24).

Tra le gravi delusioni in Grecia e quelle in Libia, s'inserì un altro duro colpo, questa volta navale. Infatti, l'arrivo ad Alessandria d'Egitto della moderna portaerei *Illustrious,* al termine dell'accennata e incontrastata operazione «HATS», permise alla *Mediterranean Fleet* dell'ammiraglio Cunningham di eseguire un ambizioso ed antico piano d'attacco contro la flotta italiana dentro la sua base più importante, Taranto (25).

La *Mediterranean Fleet* salpò il 6 novembre non solo per compiere questa incursione, ma per eseguire un più vasto piano operativo, che la vide scortare convogli per Malta e per la Grecia aggredita, congiungersi ad una forza navale proveniente da Gibilterra e, così rinforzata, proteggere la navigazione di un convoglio di ritorno da Malta. Questi ampi movimenti non potevano sfuggire alla ricognizione aerea italiana; ma Supermarina, dopo aver avvertito la flotta di tenersi pronta a salpare, non stimò opportuno rischiare un'uscita in mare senza avere notizie più precise sul nemico.

La nostra flotta fu, pertanto, sorpresa in porto dalla decisiva manovra dell'*Illustrious* che, distaccatasi con quattro incrociatori e altrettanti cacciatorpediniere dal grosso della *Mediterranean Fleet,* nel pomeriggio dell'11 novembre, diresse in tutta

(22) P.R.O., fondo ADM 199, cartella 387: *Mediterranean Station: War Diaries, September-December 1940* e cartella 797: *Rapporto del Comando in Capo della Mediterranean Fleet n. 214/00212/11 del 7 aprile 1941.*

(23) G. Ciano: *Diario 1937-1943,* op. cit., pag. 470.

(24) Per i particolari più nascosti di questo rovescio cfr. F. Bandini: *Gli italiani in Africa,* Milano, Mondadori, 1980, pag. 396.

(25) P.R.O., fondo ADM 199, cartella 797: *Rapporto del Comando in Capo della «Mediterranean Fleet» n. 0357/00212/14 del 3 marzo 1941.*

segretezza alla volta del Golfo di Taranto, fino a giungere audacemente a 170 miglia dalla principale Base Navale italiana (26).

A Taranto erano allora presenti tutte e sei le nostre corazzate, i sette incrociatori pesanti e due dei maggiori incrociatori leggeri, oltre a numerosi cacciatorpediniere e battelli minori. La base era difesa contro gli attacchi dal cielo dai 101 cannoni e 193 mitragliere antiaeree, cui si aggiungevano naturalmente le nutrite artiglierie delle navi alla fonda. Apposite reti parasiluri, profonde 10 metri, avrebbero dovuto proteggere gli ancoraggi, ma non erano in numero sufficiente, mentre molti palloni-aerostati di sbarramento aereo erano stati strappati recentemente dal forte vento e non erano stati ancora rimpiazzati (27).

L'incursione aerea iniziò alle 23.00 dell'11 novembre 1940 e si protrasse fin dopo la mezzanotte. Ad essa parteciparono undici aerosiluranti «Swordfish», aerei biplani lenti e dall'aspetto antiquato, dotati di carrello fisso e di carlinga aperta, dove prendevano posto due o tre uomini d'equipaggio. Altri nove «Swordfish» dovevano invece illuminare l'area dell'attacco con bengala legati a paracadute e lanciare piccole bombe a scopo diversivo. I risultati furono notevoli, poiché la modernissima corazzata *Littorio* venne colpita da tre siluri, mentre le due più anziane corazzate *Conte di Cavour* e *Caio Duilio* furono centrate una volta ciascuna. Gli altri sei siluri scagliati dagli aerei inglesi mancarono i bersagli o si infilarono nel fondo melmoso della rada al termine del rispettivo «sacco di caduta». Infine, l'incrociatore pesante *Trento* e il cacciatorpediniere *Libeccio* furono raggiunti da bombe che non esplosero, mentre gli inglesi persero due velivoli (28).

I danni sulla *Littorio,* sebbene fossero i più gravi, vennero riparati entro il marzo 1941, poiché l'alto valore bellico di questa moderna corazzata dette ad essa ogni precedenza nei lavori di raddobbo. La *Caio Duilio,* dalla più debole struttura e dalla minore importanza bellica, fu rimessa in attività nel maggio 1941, mentre la *Conte di Cavour,* risollevata dal fondo e trasferita a Trieste, non entrò più in servizio e pertanto dovette essere considerata l'unica perdita definitiva dell'attacco aerosilurante a Taranto (29).

Contemporaneamente un altro grave colpo fu inferto dagli inglesi al nostro traffico marittimo. Infatti alle prime ore del 12 novembre tre incrociatori leggeri e due cacciatorpediniere britannici, anch'essi distaccatisi dalla *Mediterranean Fleet* in navigazione, distrussero nel Canale d'Otranto un convoglio italiano di quattro mercantili.

---

(26) L'ammiraglio Iachino, che di lì a poco sarebbe divenuto il nuovo Comandante in Capo della Flotta italiana, ha criticato duramente la decisione di Supermarina di non far salpare la Squadra da battaglia da Taranto sulla scorta delle informazioni aeree giunte dall'8 all'11 novembre. Cfr. A. Iachino: *Tramonto di una grande Marina,* op. cit., pagg. 241-243.

(27) Dei 12.800 metri di reti parasiluri ritenute necessarie alla protezione degli ancoraggi ne erano in opera solo 4.200. Tuttavia fu poi dimostrato che anche nell'eventualità di un completo sbarramento retale subacqueo, i siluri inglesi sarebbero passati ugualmente, perché regolati a profondità superiori ai 10 metri e dotati anche di acciarini magnetici per scoppiare sotto le carene delle navi.

(28) Ufficio Storico della Marina Militare: *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale,* vol. IV cit., pagg. 248-249. Le bombe che non esplodono sono un fenomeno piuttosto frequente in guerra, che ad esempio si è ripetuto anche recentemente durante la guerra delle Falkland del 1982.

(29) Ufficio Storico della Marina: *Le navi di linea italiane, 1861- 1969,* Roma, 1969, pag. 303, pag. 315 e pag. 334. *Il Trento* e il *Libeccio* subirono riparazioni di minor conto.

Le principali conseguenze dell'incursione su Taranto si possono ricondurre a tre. La prima riguardava la variazione nel rapporto delle forze navali contrapposte nel Mediterraneo, che consentì agli inglesi di ridurre la loro flotta di Alessandria di due corazzate, trasferendole in altri teatri di guerra, con grande rammarico dei tedeschi. Seconda conseguenza fu la necessità italiana di spostare provvisoriamente la flotta a Napoli, in attesa che la Base di Taranto fosse attrezzata in modo migliore. Tale trasferimento, effettuato subito il 12 novembre e che naturalmente non coinvolse le navi danneggiate, determinò l'allontamento della nostra squadra da battaglia dal settore operativo principale che, dopo l'aggressione alla Grecia, era rappresentato dal bacino centro-orientale dal Mediterraneo.

Infine l'attacco a Taranto, inserendosi nel trittico dei rovesci italiani di quel periodo, contribuì alla totale revisione della strategia di un inquieto Mussolini, che a fine anno licenziò Badoglio e l'ammiraglio Cavagnari (rimpiazzati da Cavallero e dall'ammiraglio Riccardi), sostituì Campioni con Iachino al comando della Flotta e annullò l'ormai scomoda teoria della «*guerra parallela*». Il Duce infatti fu costretto dagli avvenimenti a sollecitare ed anzi — come scrisse Ciano a pag. 555 del suo *Diario* — «*ad invocare*» ai primi di dicembre 1940 quello stesso aiuto militare germanico che Hitler gli aveva già inutilmente offerto nell'agosto, nel settembre e nell'ottobre precedenti (30).

Nel frattempo si era verificato il breve scontro del 27 novembre 1940, che registrò solo lievi danni ad un incrociatore inglese e ad un cacciatorpediniere italiano che era stato originato proprio dal desiderio di Supermarina di dare finalmente un'occasione alla nostra flotta da battaglia dopo la dolorosa prova di Taranto. Esso però non riuscì sfortunatamente ad impedire agli inglesi di far giungere incolume a Malta e poi ad Alessandria un altro convoglio di rifornimenti proveniente da Gibilterra.

Durante l'anno era frattanto emersa la necessità di rifornire non solo saltuariamente, ma con continuità le nostre Forze Armate in Libia ed era quindi iniziato quel faticoso andirivieni di convogli da e per l'Africa settentrionale, che vide le nostre unità sottili sacrificarsi instancabilmente nel duro lavoro di scorta e che finì per caratterizzare l'intera guerra del Mediterraneo.

Contemporaneamente si erano anche svolti i primi tre tentativi d'impiego dei nostri mezzi d'assalto contro basi nemiche, purtroppo tutti falliti, e cioè l'operazione «G.A.1» contro Alessandria d'Egitto — conclusasi con l'affondamento del sommergibile trasportatore *Iride* il 22 agosto — l'operazione «G.A.2» ancora contro Alessandria — terminata con l'affondamento del sommergibile trasportatore *Gondar* il 30 settembre — e infine l'operazione «B.G.2» contro Gibilterra, fallita il 30 ottobre per difetti del materiale.

Il 1940 si chiudeva quindi positivamente per le forze britanniche del Mediterraneo che, non potendo prevedere le dure prove cui gli accorrenti reparti tedeschi di cielo, terra e mare le avrebbero sottoposte in questo stesso settore fin dai primi

(30) A. Santoni - F. Mattesini: *La partecipazione tedesca alla guerra aeronavale nel Mediterraneo (1940-1945)*, op. cit., pag. 27. Come è noto, i tedeschi cominciarono ad intervenire nel Mediterraneo con il X Fliegerkorps stanziato in Sicilia nel dicembre 1940, che fu seguito poi dall'Afrika Korps di Rommel, trasferito in Libia nel febbraio 1941, dai primi sommergibili giunti nell'ottobre 1941 e dal II Fliegerkorps stanziatosi in Sicilia alla fine di quell'anno.

giorni del 1941, si lasciarono andare a previsioni ottimistiche, come quelle espresse a fine anno dallo stesso ammiraglio Cunningham (31).

La «*guerra parallela*», voluta da Mussolini e da Badoglio allo scopo ufficiale di non spartire le spoglie mediterranee con altri, terminò invece mestamente per l'Italia alla fine del 1940. Essa significò in campo aeronavale la perdita di irripetibili occasioni favorevoli, come quella presentatasi alla nostra flotta il 9 luglio nelle acque di Punta Stilo, o come la prospettiva di invadere repentinamente la pressoché indifesa Malta se fossero stati concretizzati i progetti d'anteguerra.

Tuttavia le delusioni patite dall'Italia nel primo semestre del conflitto, non soltanto in campo navale, avevano cause lontane, che non erano riconducibili esclusivamente a situazioni contingenti e a manchevolezze del momento. Esse traevano infatti gran parte della loro origine da concezioni strategiche e tattiche superate, da errate scelte nella preparazione materiale di tutte e tre le Forze Armate, dall'inadeguatezza dell'apparato scientifico e industriale del Paese, da una politica estera avventurosa e dalle illusioni di grandezza alimentate dal regime.

(31) P.R.O., fondo ADM 199, cartella 387: *Mediterranean Station: War Diaries. September-December 1940*, pagg. 147-150.

LA PREPARAZIONE E LA MOBILITAZIONE DELLA MARINA ITALIANA NEL GIUGNO 1940

GIORGIO GIORGERINI

Scenario politico-strategico della preparazione della Marina

Il 31 marzo 1940 Mussolini inviò al Re e alle alte cariche militari il noto promemoria con cui fissava gli obiettivi della guerra italiana: libertà sui mari, finestra sull'oceano, «*Se l'Italia vuole essere una potenza veramente mondiale, deve risolvere il problema delle sue frontiere marittime*».

Definita allora in quella sede, e poi successivamente, la natura della guerra italiana che si manifestava come una guerra con finalità prevalentemente marittime, il Duce dettò nello stesso documento le direttive d'impiego delle Forze Armate: posizione difensiva sui fronti terrestri, offensiva sul fronte marittimo.

Le direttive furono l'ovvio prodotto di ciò che i capi militari, approfittando della mancanza di ogni controllo politico sulle Forze Armate, avevano somministrato negli anni a Mussolini, se pur riveduto e corretto con le estreme cautele dell'ultima ora. Vale a dire con tutte quelle considerazioni prudenziali e riduttive sullo stato di preparazione, dettate da resipiscenze forse di ordine morale, forse più semplicemente dal timore del rischio, quando ci si rese conto che il Duce, col folgorante inizio dell'offensiva germanica sul fronte occidentale, aveva ormai deciso di entrare in guerra.

L'Esercito e l'Aeronautica espressero in quel momento, senza veli e dopo anni di trionfalismi, le proprie miserie, rappresentando uno stato di disponibilità di mezzi e di preparazione che rendeva possibili solo comportamenti difensivi.

Soltanto la Marina appariva la meno impreparata, al di là del fatto che i programmi di costruzione in corso sarebbero stati completati solo nel 1942-43, alcuni anche nel 1944 (scadenze previste), su indicazione dello stesso Mussolini, per una probabile condizione bellica.

Dopo la crisi italo-anglo-ellenica di Corfù nel 1923, la Regia Marina non aveva più posto davanti al Capo del Governo, in termini così estremi e drastici, i rischi di una guerra navale contro la Gran Bretagna e ancor più contro questa e la Francia

alleate. Nemmeno durante la campagna etiopica. D'altra parte, davanti allo sfascio della Francia e con la Marina britannica pesantemente impegnata nel Mar del Nord e nell'Atlantico, Mussolini poteva avere anche ragione di attendersi che la Regia Marina, preparata per anni da affrontare la Francia, quindi a battersi contro un solo avversario mediterraneo se pur con qualche alleato minore, fosse pronta ad affrontare la prevista situazione, con la sola differenza che invece di trovarsi davanti la flotta francese se la sarebbe dovuta vedere con quella britannica, peraltro inferiore nel Mediterraneo.

L'idea del Duce era stata sempre confortata dalle assicurazioni dell'ammiraglio Cavagnari, Sottosegretario e Capo di Stato Maggiore della Marina, *nonché da* quelle del maresciallo Badoglio, Capo di Stato Maggiore Generale, per il quale «*solo la Marina aveva una valida preparazione*». Tutti dimenticavano, fra l'altro, che la Regia Marina, al di là dell'amaro episodio di Lissa nel 1866 e della circoscritta attività adriatica nel 1915-18, era priva di una qualsiasi esperienza nella condotta di una guerra marittima globale.

Nessuno si fece carico di porre in luce, non solo alcune deficienze quantitative della Marina, ma soprattutto niente fu detto, e, ancor peggio, niente fu fatto per ovviare alle lacune qualitative che, pur essendo in buona parte note, non provocarono una qualche decisa iniziativa di revisione e di recupero di efficacia.

Nove giorni dopo l'emissione delle direttive di guerra, il 9 aprile, si riunirono i capi militari. Badoglio cercò di ridimensionare la direttiva offensiva per la Marina interpretandola «*nel senso di non gettarsi a testa bassa contro le flotte inglese e francese, ma di assumere una dislocazione, soprattutto con i sommergibili, atta a intralciare il traffico degli avversari*»; Cavagnari, riferendosi allo schieramento navale anglo-francese, seppe dire che saremmo stati asfissiati dentro il Mediterraneo; il capo dell'Aeronautica, Pricolo, giudicò che Mussolini si faceva troppe illusioni sulle offensive aeronavali le cui possibilità erano pochissime.

Tuttavia non ne fu tratta alcuna conseguenza comportamentale. Solo l'ammiraglio Cavagnari, il 14 aprile, inviò un promemoria al Duce sullo stato di preparazione della Marina. Finalmente fu un documento franco e obiettivo che diceva verità fino ad allora tenute celate. Pur essendo stato Cavagnari stesso l'artefice della preparazione della Marina dal 1933 al 1940 e pur avendo costruito su ciò la sua posizione, ma certamente meno di altri capi militari, l'ammiraglio avvertì, a quel punto, la coscienza e l'onestà di criticare anche scelte sue: l'insufficienza del naviglio sottile, il problematico e incerto impiego delle navi da battaglia, i limiti della guerra subacquea che potevamo condurre. Nel documento c'era dunque di che mettere in discussione tutto il suo operato settennale politico e tecnico, compreso il fatto che la Regia Marina non aveva mai creduto ad una guerra contro la Gran Bretagna e, anche quando fu obbligata a prenderla in considerazione, lo fece con scarso convincimento: la propensione era stata sempre quella di essere a fianco della *Royal Navy* e mai contro.

Il promemoria di Cavagnari del 14 aprile, che avrebbe dovuto indurre Mussolini ad una pausa meditativa sulla decisione di entrare in guerra, rimase senza effetto; né effetti si avvertirono nelle riunioni successive dei capi militari per la preparazione all'intervento. Lo stesso Cavagnari, dopo aver scritto, tacque. Alla Marina non rimase che prepararsi a combattere come meglio sentiva e poteva. Con quanta convinzione?

Scetticismi certamente ci furono in Marina, però, specie scendendo per la scala gerarchica, il convincimento per l'entrata in guerra aveva una sua diffusione. I dissensi, nel 1940, furono comunque taciuti davanti alle aspettative di una rapida conclusione del conflitto, provocate da una troppo superficiale fiducia nelle travolgenti e brillanti vittorie germaniche. Non mancò anche, sentimento umano e spiegabile, soprattutto nei gradi meno elevati, l'ardore quasi sportivo di potersi misurare con un grande avversario. Ma la guerra non fu e non è una partita di calcio né un incontro di pugilato, e per misurarsi con certi avversari occorre avere, se non proprio le sue stesse risorse morali e materiali, almeno il suo stesso spirito combattivo, i suoi stessi comportamenti e convincimenti. Ai vertici di comando, sia a terra sia in mare questo animo non ci fu. Motivi e spiegazioni ne sono stati dati ed altri ancora se ne potrebbero dare, tuttavia rimane il fatto concreto che solo nelle imprese di pochi uomini, in quelle di comandanti di singole unità e di piccoli reparti navali, la Regia Marina riuscì a dimostrare aggressività e convincimento nell'azione, capacità di rapida decisione, risolutezza nel rischio, ottenendo così anche qualche risultato e comunque arricchendo di grandi valori la sua ancor giovane tradizione. Purtroppo questa non si è potuta arricchire altrettanto con la condotta strategica e tattica dei grandi Comandi.

D'altra parte, questi risultati sono l'interfaccia di una realtà del nostro Paese e della sua gente: capaci di grandi imprese individuali, disadatti in quelle d'insieme.

Preparazione operativa

La «grande Marina», quella che affrontò la guerra, fu costruita in massima parte tra il 1923 e il 1934. In quegli undici anni furono costruiti o impostati 7 incrociatori pesanti, 12 leggeri, 40 tra esploratori e cacciatorpediniere, 6 torpediniere, 54 sommergibili. Tutte unità che, in parte, nel 1940 avevano già raggiunto o stavano per raggiungere la loro mezza età. Tutte navi costruite in base al disegno strategico e alla dottrina d'impiego sviluppati sotto le amministrazioni degli ammiragli Thaon di Revel e Sirianni. Una Marina quindi di connotazioni leggero-velocistiche in superficie e di massa sommergibilistica, con le navi da battaglia poste in seconda priorità. Il tutto in diretta e pressoché esclusiva contrapposizione alla Marina francese.

Nel 1933, l'ammiraglio Domenico Cavagnari fu posto a capo della Marina. Da quel momento la Marina mutò indirizzo: fu abbandonato il concetto che privilegiava la componente del naviglio leggero e subacqueo coll'appoggio essenziale dell'Aviazione, navale o meno, e fu abbandonato anche quel modello d'impiego che discendeva dalla visione di una guerra marittima italiana, consistente nei termini essenziali della difesa del traffico, della difesa dei confini marittimi e dell'offesa veloce contro il naviglio avversario, ogniqualvolta si fosse presentata la vantaggiosa condizione.

Cavagnari preferì la dottrina della ricerca della grande battaglia navale quale evento risolutivo di una condizione bellica in mare, favorendo in tal modo lo sviluppo delle grandi corazzate. Della impostazione precedente, Cavagnari mantenne l'attenzione verso la guerra dei sommergibili, di cui intravide la corretta idea dell'impiego a gruppi, impiego che poi non fu praticato o quando, sporadicamente ciò avvenne, per ragioni addestrative e tecniche, non dette i frutti attesi, comunque lontani da quelli ottenuti dai «branchi di lupi» degli *U-boote* tedeschi.

Fu così avviata la ricostruzione delle vecchie quattro navi da battaglia esistenti e intrapresa la costruzione delle quattro moderne della classe «Vittorio Veneto», oltre a quella di numerosi sommergibili.

Esigenza avrebbe voluto che assieme a queste unità fosse avviato un programma di nuove navi che ringiovanissero e potenziassero la componente incrociatori e la componente cacciatorpediniere. È pur vero che sulla carta fu previta la costruzione di 2 incrociatori della classe «Ciano», di 12 supercaccia della classe «Capitani Romani» e di 12 cacciatorpediniere della 2ª serie della classe «Soldati». Ma per realizzare queste unità ci sarebbero voluti stanziamenti ben più cospicui di quelli, peraltro già notevoli, destinati alla Marina.

Insomma, la componente delle navi da battaglia e quella dei sommergibili assorbirono ogni risorsa finanziaria disponibile, lasciando le briciole per il resto. Pur con ciò, quando si trattò di impostare la corazzata *Impero,* quarta e ultima unità della classe «Vittorio Veneto», ci si dovette affannare per trovare il denaro necessario per costruire lo scafo tanto da riuscire a vararlo, e a quello stadio poi rimase. Si rinunciò comunque agli incrociatori della classe «Ciano», i «Capitani Romani» furono ridotti da 12 a 8 con successive molte difficoltà, dovute alla guerra, che consentirono il completamento di soli 3 esemplari; i caccia della classe «Soldati» furono rinviati ai finanziamenti di guerra, a partire dall'ottobre 1940, e solo 5 riuscirono a prendere il mare.

La strategia Cavagnari bloccò, intorno al binomio corazzate - sommergibile, ogni altra possibilità di sviluppo della Marina. Il pensiero di Cavagnari puntò sul mito della ricerca della grande battaglia navale e non tenne conto di una realtà evidente, che negli studi era stata pur messa di frequente in evidenza: cioè che la guerra in Mediterraneo sarebbe stata principalmente una guerra combattuta intorno al traffico italiano tra la madrepatria e le province libiche. A noi dunque il compito di scortare e proteggere in nostri flussi di approvvigionamenti, agli altri quello di attaccarli. Per gli avversari il traffico mediterraneo era un'opzione tra altre soluzioni se non addirittura la messa in pratica di dimostrazioni di controllo delle acque.

Non era tanto con la squadra da battaglia che avremmo dovuto contrastare il nemico e cogliere dei risultati, quanto con l'azione decisa e a fondo del naviglio leggero e sottile, dei sommergibili, degli aerei. La lezione, mutuata in parte dai tedeschi, la mettemmo in pratica nella battaglia di Mezzo-Agosto 1942: troppo tardi, perché lo facemmo alla vigilia del ribaltamento dello scenario strategico mediterraneo, che avverrà nel novembre 1942 con gli sbarchi anglo-americani in Nord Africa.

Dietro l'ombra delle corazzate che, secondo la strategia adottata, avrebbero dovuto assicurare il controllo del Mediterraneo centrale ed oltre, vi erano vuoti e lacune non trascurabili, tra cui quello della mancanza del naviglio specializzato per la difesa del traffico: solo 4 avvisi-scorta e un cacciasommergibile sperimentale,

La filosofia di quella preparazione fu tutta una disillusione. Anche la teoria della massa sommergibilistica, così come l'avevamo preparata, fu molto deludente, specie nel Mediterraneo, e pagammo un alto prezzo. Attraverso il sacrificio ottenemmo il compenso morale di un comportamento di comandanti e di equipaggi dei sommergibili che è poco definire eccezionale e valoroso, certo una delle pagine più degne della nostra breve storia sul mare. La strategia Cavagnari trascurò l'aspetto aereo della guerra sul mare. Fu il coronamento di quella triste, se non grottesca, vicenda sull'aviazione navale e le portaerei, che per anni si è voluta imputare esclusivamente all'opposizione preconcetta dell'Aeronautica e dello stesso Mussolini,

quando furono invece le disparità di opinioni all'interno della Marina e l'indecisione dei massimi Capi navali a indurre il Duce e l'Aeronautica a sollevare riserve. Ciò provocò, non va dimenticato, la rinuncia esplicita della Marina alle portaerei nell'agosto 1925, nel gennaio 1928 e nel marzo 1938. Negli intermezzi fu assente ogni definitiva linea di orientamento come ogni ferma presa di posizione sull'argomento.

Rilevo tuttavia che gli avvenimenti bellici, salvo in qualche sporadico episodio, hanno dimostrato che il problema delle portaerei non era così vitale nella realtà della nostra guerra marittima — un paio di unità non avrebbero modificato il corso degli avvenimenti — in quanto poco avrebbero potuto contribuire alla difesa del nostro traffico che fu la vera e sola nostra guerra marittima. Discorso diverso sarebbe stato invece quello di una vera e propria aviazione navale.

È noto che l'impostazione strategica data alla Marina tra il 1933 e il 1940 conteneva sottovalutazioni e ritardi in campo tecnologico e quindi qualitativo, e lacune di rilievo nell'addestramento al combattimeno. Allora si può concludere che la Marina era impreparata alla guerra?

Direi proprio di no: sia perché la Marina, ogni Marina, è un'entità politico-strategico-militare che istituzionalmente e per sua stessa natura deve essere sempre pronta ad un elevato grado di mobilitazione anche in pace; sia perché, tra le Marine belligeranti nel 1940, quella italiana non era certo quella che stava peggio.

Stato comparativo della preparazione delle Forze

Negli anni precedenti la seconda guerra mondiale, ogni nazione aveva avviato programmi di potenziamento e ammodernamento delle Forze navali, tutti calibrati per scadenze che si ponevano tra il 1942 e il 1946. Si è visto che quelli italiani ponevano le scadenze di completamento nel 1942-43, quelli tedeschi prevedevano addirittura il 1946 come data di realizzazione del famoso e ambizioso Piano Z che avrebbe portato la flotta a 28 navi da battaglia di vario tipo, a 4 navi portaerei, 49 incrociatori, 158 siluranti, 300 sommergibili. La scadenza del 1943-44 era prevista dalla Marina britannica come quella del completamento dei suoi programmi di ammodernamento con le 5 navi da battaglia della classe «King George V», le 6 portaerei della classe «Illustrious», i 9 incrociatori leggeri della classe «Fiji» e i 10 antiarei della classe «Dido», nonché caccia, nuove navi scorta, ecc.. La flotta francese, mentre attendeva il completamento in corso delle navi da battaglia *Richelieu* e *Jean Bart*, prevedeva intorno al 1943-44 l'immissione in Squadra delle 2 aggiuntive corazzate *Clemenceau* e *Gascogne*, delle portaerei *Joffre* e *Painlevé* e di altre unità minori, tra cui una ventina circa di sommergibili.

Delle Marine coinvolte inizialmente in guerra, nessuna era al completo della preparazione e dei programmi.

Vale in proposito la riflessione, valida anche oggi, che quando scoppiano le crisi, quello che conta sono le forze pronte e queste vanno tenute ad un livello accettabile di dissuasione e di reazione. Se poi il conflitto, come l'ultima guerra mondiale, si prolunga per anni è chiaro che, sulla lunghezza, più importanza delle forze pronte assume il peso specifico della mobilitazione della struttura economico-produttiva che ogni belligerante ha.

La Marina germanica entrò nel conflitto con una modesta flotta di superficie, tra unità in servizio e in allestimento: si trattava delle corazzate *Bismarck* e *Tirpitz*,

degli incrociatori da battaglia *Scharnhorst* e *Gneisenau*, delle 3 cosidette «corazzate tascabili», di 3 incrociatori pesanti e 6 leggeri e di meno di una ventina di caccia. Quelle forze furono però impiegate con energia e senza curarsi molto delle perdite. I grandi risultati furono però ottenuti con la guerra sottomarina in cui, nei sei anni del conflitto, i tedeschi costruirono e impiegarono (1) ben 1.162 sommergibili con una tattica ineguagliata per raffinatezza e ardimento, comunque vincente sino a quando la combinazione di diversi fattori reattivi, militari e produttivi, non neutralizzarono gli effetti del suo impiego.

All'inizio della guerra la dottrina d'impiego era già disponibile ma inapplicabile perché la Marina tedesca era ancora ben lontana dal disporre del numero di sommergibili necessario e che era stato calcolato in 300 battelli. La Marina germanica dovrà attendere il 1942. Infatti, l'inizio della guerra vide presenti solo 56 *U-boote*, ma gli operativi erano 46 e di cui 24 inidonei ad operare in Atlantico. Quindi solo 22 battelli erano disponibili, ma tolte le unità in addestramento, prove, manutenzioni, in navigazione, significò avere in zona d'operazione 5 battelli, con un punto in basso di 3 e uno in alto di 7.

Questo era dunque lo stato di preparazione della componente di *élite* della Marina tedesca. Si pensi, per contro, che nove mesi dopo, giugno 1940, la Marina italiana schierò in Mediterraneo, purtroppo con risultati deludenti e perdite gravi, ben 55 battelli. Noi soffrivamo però della situazione inversa della Marina tedesca: avevamo i mezzi, se pur tecnicamente inferiori a quelli germanici, ma eravamo privi di una moderna dottrina d'impiego dei sommergibili.

Stando ad un mero paragone di numeri di naviglio pronto e ripartito per area operativa, la Marina italiana appariva, alla pari con quella francese, tra le più pronte. Occorre però realizzare che i mezzi contano se assieme ad essi si accompagna un armonico sviluppo dell'insieme delle tecnologie applicate, delle dottrine d'impiego, dell'addestramento che sia coerente con i piani operativi predisposti, oltre alla presenza di una struttura tecnico-produttiva adeguata, congiunta a necessarie capacità economiche e di reperimento di risorse.

I limiti della preparazione navale italiana sono noti: radar ed ecogoniometri, aviazione navale e cooperazione aerea, qualità del munizionamento, assenza di addestramento in vari aspetti del combattimento quale quello notturno, deficienze di apparecchiature, disequilibri in alcune categorie di naviglio quale quello assegnato alla scorta dei convogli o come nei cacciatorpediniere dove su 57 unità solo il 35%, cioè 20, erano idonee al servizio di squadra.

Non c'è comunque da stracciarsi troppo le vesti: anche gli altri avevano le loro deficienze. I francesi non avevano il radar così come noi, non avevano portaerei, però avevano l'aviazione navale.

Delle loro 7 corazzate ben 5 erano decrepite e incapaci di andare in battaglia con i loro 20-21 nodi di velocità. Le stesse navi britanniche imbarcarono il radar più tardi (nel Mediterraneo fece la sua apparizione nel 1941) però avevano il pregio di essere addestrate al tiro notturno e avevano buone artiglierie, se pur in parte antiquate, e soprattutto buon munizionamento. La Marina britannica aveva le portae-

(1) I battelli impiegati effettivamente in missione furono circa 870 (di cui 550 non colsero successi), il restante numero era rappresentato da sommergibili in addestramento, collaudo, allestimento o in cantiere in varie fasi di costruzione.

rei, ma il loro impiego e quello dell'aviazione navale erano ancora incerti, ciò era dovuto anche al fatto che la *Royal Navy* era uscita solo nel 1937 da quella travagliata soluzione che aveva visto per anni il condominio dell'aviazione navale ripartito tra Marina e Aeronautica: alla prima le portaerei, alla seconda gli aerei imbarcati.

Allo scoppio della guerra, la Marina britannica aveva un tasso di impreparazione di un certo rilievo, basti pensare che, ben sapendo che i suoi vitali traffici sarebbero stati bersagli ideali per una forte offensiva sottomarina, così come aveva dovuto imparare a sue spese nella guerra 1914-18, essa entrò in guerra drammaticamente deficitaria in fatto di navi scorta: 15 vecchi caccia e 28 *sloop* e avendo in costruzione 20 caccia di scorta e 4 fregate: una goccia nell'oceano di esigenze che aveva la *Royal Navy* in fatto di navi scorta.

La Marina britannica, nella sua consistenza, denunciava non poche difficoltà a rispondere a tutte le esigenze dell'emergenza. Si pensi che quando l'Italia entrò in guerra, lo schieramento britannico nel Mediterraneo era modesto: nessun incrociatore pesante, 10 leggeri, 35 caccia e 12 sommergibili. C'erano però 2 portaerei, cui si aggiungevano 5 navi da battaglia. Pericolose erano le prime, perché le seconde ad eccezione della rimodernata *Warspite*, comunque sempre nave da 23-24 nodi, erano *Malaya*, *Resolution*, *Ramillies* e *Royal Sovereign*, navi antiquate, se pur armate con 8 buoni cannoni da 381 mm, ma capaci di una velocità men che mediocre che nella migliore delle condizioni poteva raggiungere i 22 nodi. I nostri «Cesare» ne facevano 27, per non parlare dei «Vittorio Veneto» che raggiungevano i 30. In realtà, e per un periodo abbastanza lungo, la *Royal Navy* rimase nel Mediterraneo inferiore alla Marina italiana.

La flotta francese fu presto esclusa dalla fase iniziale del conflitto. Essa si presentava come una buona Marina, in condizioni pari o di poco superiori a quella italiana con punte di compensazione tra le diverse categorie del naviglio; ma nei pochi giorni di belligeranza contro l'Italia dette dimostrazione di aggressività coll'incursione nel Golfo di Genova e dove noi non fummo in grado di esercitare alcun controllo di area.

L'eliminazione della flotta francese non dette una superiorità assoluta della Marina italiana nel bacino occidentale del Mediterraneo, perché Londra, per turare la falla lasciata dai francesi, costituì la Forza H di Gibilterra con prestazioni di velocità superiori a quelle della Squadra di Alessandria: infatti furono impiegati incrociatori da battaglia, pur seriamente deficitari in fatto di protezione orizzontale e verticale, e fu assicurata la presenza di una portaerei.

Tuttavia, al di là delle portaerei, il cui impiego si sarebbe potuto contrastare almeno parzialmente, per le volte di cui fu il caso, con una cooperazione aeronavale di spessore diverso da quello che invece avemmo, l'equilibrio di forze tra la Marina italiana e quella britannica non fu mai decisamente da una parte o dall'altra.

La Marina italiana combattè una lunga guerra dove non riuscì ad esercitare un completo *sea control* del Mediterraneo centrale tale da vietarne l'accesso all'avversario quelle poche volte che esso forzò il passaggio, però riuscì, se pur ad alto prezzo, a mantenere agibili le linee di comunicazione tra l'Italia e la Libia, lungo le quali si combattè la nostra vera guerra navale.

Concludendo il tema sulla preparazione comparativa delle Marine all'inizio della guerra, direi che nessuna di esse si presentò al conflitto con una preparazione completa: chi per un motivo chi per un altro tutte presentavano manchevolezze e lacune, se pur quelle italiana e francese apparivano le più «tirate a lucido». Il fatto

è che fu la guerra a imporre poi i potenziamenti e le superiorità per chi fu in grado di realizzarsi, grazie alle proprie capacità economiche e produttive unite a quelle di altri alleati. Per chi non poté fruire di una condizione favorevole della guerra economica, il declino e la sconfitta furono ineluttabili.

Se una morale si può trarre da tutto questo e a valere per l'oggi, è che uno strumento militare, in specie quello navale, va tenuto, anche nei cicli di pace e di distensione, nelle condizioni non solo di prontezza operativa ma di forze rispondenti alle esigenze di sicurezza e di difesa del Paese, perché le crisi, e ne abbiamo storicamente prove a non finire anche nell'attualità, scoppiano in tempi brevi e bisogna pertanto avere subito forze sufficienti disponibili, tenute al massimo dell'efficacia, dell'efficienza, della preparazione. Se malauguratamente la crisi dovesse prendere tempi lunghi, allora assume vitale importanza la capacità economica e produttiva del Paese e dell'alleanza a cui può appartenere. Questo può essere un insegnamento da trarre dall'esperienza di cinquanta anni orsono.

Conclusione

La Marina italiana entrò in guerra pronta e preparata per quel che essa era e che poteva essere, certo l'entità militare più organizzata del Paese. Lo dimostrò anche col fatto che a fine maggio 1940 il suo stato di mobilitazione era del 90% per il naviglio e di altrettanto circa per i servizi costieri. Se tutto quanto era mobilitato fosse poi sufficiente e adeguato per il tipo di guerra che si stava per affrontare è un discorso del tutto diverso. Sappiamo infatti dei gravi limiti che penalizzavano la Regia Marina sia strategici, sia tattici, sia logistici e addestrativi, sia tecnico-operativi e soprattutto la mancanza di una valida esperienza di guerra navale e quindi di arte del comando in mare.

Pur con queste limitazioni la Regia Marina seppe, tra l'avarizia dei risultati, scrivere molte belle pagine attraverso il sacrificio, il coraggio e la capacità di pochi uomini dei suoi mezzi d'assalto, di quelli delle missioni estreme delle unità di scorta ai convogli, di quelli delle missioni spesso drammatiche dei sommergibili.

Il tutto fu dovuto ai comandanti di unità, agli ufficiali, ai sottufficiali, ai marinai a bordo di quelle martoriate unità navali.

LA CAMPAGNA CONTRO LA FRANCIA, L'ARMISTIZIO E LA CIAF

ROMAIN H. RAINERO

Dopo quasi cinquant'anni di «rivelazioni» e di ricerche storiche l'intera vicenda dell'entrata in guerra dell'Italia nella seconda guerra mondiale può ritenersi abbastanza chiarita allorquando si parli di situazioni interne italiane, di rapporti diplomatici, sia con l'alleato tedesco, sia con le altre capitali importanti, sia infine che si parli di operazioni militari vere e proprie. Della storia del fatidico 10 giugno 1940 abbiamo ormai un'immagine abbastanza larga e fedele nelle sue variegate manifestazioni e nelle sue inevitabili contraddizioni: ciò che manca in questo quadro così ricco di spunti e di vicissitudini è ciò che «dopo» l'entrata in guerra dell'Italia è avvenuto tra i massimi contendenti della guerra delle Alpi, la Francia e l'Italia, quasi fosse dimenticata l'esistenza di una storia che, lunga più di tre anni, ha caratterizzato i rapporti bilaterali con alcune specificità, quali il sorgere di un'Italia vittoriosa di fronte alla Francia di Vichy, l'anomala situazione di un rapporto armistiziale che presentava crescenti lacune di efficacia ed, infine, una alternanza di autoritarismo fascista e di ricerca del dialogo con la Francia vinta, di vendetta rivendicazionista e di aperture distensive, il tutto attraverso un organo specifico, la Commissione Italiana di Armistizio con la Francia ed una «capitale» nuova per questi rapporti, Torino, che torna a svolgere in questo periodo il ruolo di capitale vera e propria, delegata com'era la Commissione a sovraintendere all'insieme delle relazioni con la Francia di Vichy, tenendo essa con le autorità romane un rapporto solo tramite il filo diretto del suo presidente con lo stesso Mussolini in persona.

Sul piano storiografico i punti ancora da chiarire sono prevalentemente quelli relativi alla decisione di Mussolini di sottoscrivere un armistizio con la Francia nel testo che fu firmato, alle vere intenzioni di Mussolini a proposito del regime di Vichy, al ruolo che la CIAF poteva giocare nel complesso gioco del primo anno di guerra ed infine alla «buona fede» che la delegazione francese a Torino poteva pos-

sedere nei suoi rapporti con l'Italia vittoriosa (1). Tutti questi argomenti hanno da sempre sollecitato l'attenzione degli storici, ma spesso per ignoranza dei documenti segreti degli archivi della CIAF, li hanno indotti a correre a facili ma errate conclusioni. L'elemento centrale del discorso risiede nel tenore stesso dell'armistizio di Villa Incisa imposto alla Francia. Dopo tante dichiarazioni rivendicative e dopo tanto trionfalismo a proposito della Campagna contro la Francia, pareva indiscussa la pretesa dell'Italia «vittoriosa» di realizzare quanto sul piano delle rivendicazioni territoriali aveva da anni deciso di rivendicare. Invece, l'Italia non inserì nelle clausole armistiziali tali richieste ed il testo è da sempre apparso blando e quasi senza conseguenze negative per la Francia, almeno sul piano della sua integrità territoriale. Da qui è nata una leggenda a proposito del «ricatto» che Hitler impose a Mussolini di non realizzare le agognate rivendicazioni per poter presentare alla Francia un quadro politico che valesse a scongiurare il pericolo di una prosecuzione nel Nord Africa o altrove di una guerra che invece il Governo di Vichy pareva ben deciso a fare cessare. E il riferimento ai rapporti difficili tra i due vincitori, Hitler e Mussolini, culminanti proprio riguardo all'armistizio nell'incontro di Monaco del 17 giugno 1940, si è fatto da sempre in termini di un negoziato dominato da un Mussolini assetato di conquiste territoriali che si fa bloccare in queste sue ambiziosi da un Hitler che, forte della sua vittoria solitaria sulla Francia, impone all'alleato, un armistizio che, a grandi linee, rifiuta queste occupazioni a danno della Francia. Langer e Gleason hanno dato dell'incontro un resoconto abbastanza fedele ma insistendo sulle cautele di Hitler a favore di una certa politica di alleggerimento delle rivendicazioni per favorire la firma di un armistizio e, soprattutto, la permanenza in Francia del Governo francese hanno indotto taluni a ritenere che le tesi in presenza a Monaco fossero due: quella vincente di Hitler per una politica «generosa» verso la Francia e quella perdente di Mussolini caratterizzata da una intransigenza generale in favore delle proprie «rivendicazioni territoriali» a danno dei francesi (2). Lo stesso Henri Michel, il quale conosce assai bene la questione, non si allontanò di molto da questa posizione ma la periodizzò in modo arbitrario e quindi errato, affermando che le rivendicazioni italiane, note a Hitler prima dell'inizio del conflitto franco-italiano, non erano state più accettate dallo stesso Hitler, allorquando con la propria tarda dichiarazione di guerra, l'Italia fascista si pose tra i vincitori della Francia. Il discorso non fa ancora apparire un collegamento di rifiuto ma lo lascia nel sottinteso affermando: «*Ma l'entrata tardiva dell'Italia nel conflitto, la relativa mansuetudine che Hitler aveva, per tattica, espressa nel giugno 1940, in favore della Francia vinta, rimandava alla conclusione della pace la soddisfazione delle rivendicazioni italiane... In ogni caso, la pace, sarà il vincitore, cioè Hitler che la definirà*» (3). Non si può certo criticare l'insieme delle affermazioni di Michel, ma si può dire che esse paiono lasciare intendere che a Monaco il rapporto Hitler-Mussolini sia stato fondato su un

(1) Ne fa appena cenno l'unica opera dedicata all'armistizio, di F. Avantaggiato Puppo, *Gli armistizi francesi del 1940*, Milano, Giuffrè, 1963; ne ho a lungo evocato gli aspetti nel mio *Mussolini e Pétain. Storia dei rapporti tra l'Italia e la Francia di Vichy*, Roma, S.M.E. Ufficio Storico, 1990, al quale mi rifaccio ampiamente.

(2) W.L. Langer - S.E. Gleason, *The Challenge to Isolation 1937-40*, Londra, R.I.I.A., 1952, p. 555.

(3) H. Michel, *Les relations franco-italiennes (de l'armistice de juin 1940 à l'armistice de septembre 1943)*, in *La guerre en Méditerranée 1939-1945, Actes du colloque international tenu à Paris du 8 au 11 avril 1969*, Parigi, C.N.R.S., 1971, p. 490.

dualismo tra generoso e oltranzista a proposito della futura condotta dei due nei confronti della Francia vinta. Ciò non è vero, in quanto, se vi è stata da parte di Hitler quella preoccupazione di non invadere tutta la Francia per non favorire la creazione di un Governo francese in Inghilterra o altrove e di permettere l'esistenza di un governo francese in Francia che fosse l'unico responsabile giungendo persino Hitler ad affermare, secondo Roatta: «*Se noi avessimo potuto pensare che, non occupando Parigi, il Governo francese vi sarebbe rimasto, non avremmo occupato Parigi*», ciononostante le idee di Hitler a proposito di occupare e di mantenere ciò che è già occupato e di vedere l'Italia occupare ciò che la richiesta dell'armistizio da parte della Francia non ha consentito all'Italia di occupare.

Da quelle affermazioni di Michel nacquero quasi di conseguenza le successive affermazioni di storici francesi che radicalizzarono ciò che Michel non aveva scritto ma aveva lasciato nel vago. Il Launay, per esempio banalizza Monaco: «*A Monaco, Mussolini dovette moderare le sue pretese. Non era questione di una frontiera franco-italiana lungo il corso del Rodano come lo pretendeva l'Italia. Chi era il padrone della situazione? Evidentemente non il Duce. E quindi dovette ubbidire...*» (4). E da qui il passo verso la leggenda è breve ed il Launay lo compie: «*Hitler aveva bisogno di una Francia risparmiata, quasi privilegiata*». L'alleato veniva sacrificato ai propri disegni.

Ed un altro illustre studioso, Pierre Queuille scrive proseguendo lungo la stessa linea interpretativa: «*nei fatti e senza indugi conformandosi in ciò agli accordi di Monaco, l'Italia si era piegata alla pressione tedesca ancor prima che avesse inizio il negoziato a Roma (con la delegazione francese)...*» (5). Si può dire che questa visione monotona si ripeta sempre e ciò ha a che fare anche con il massimo storico del periodo della Francia di Vichy, Robert Aron, il quale non ha esitazioni circa il dualismo autoritario che esistette anche a questo riguardo tra i due alleati-nemici scrivendo tra l'altro: «*Hitler all'inizio tenta di non abusare troppo della sua vittoria. Nel corso di un incontro che ebbe luogo il 18 giugno con Mussolini, si era attivato per moderare le richieste italiane. Il Duce... avrebbe voluto approfittare dei suoi successi in extremis...* Se Hitler si oppose a queste richieste... non fu evidentemente per simpatia nei confronti della Francia...». Anche lo stesso Jean Baptiste Duroselle insistette più tardi nel ricordare che «*la moderazione di Mussolini gli fu imposta da Hitler...*» (6).

Ma non valgono solo citazioni di storici e studiosi francesi; qualcuno in Italia ha pur evocato il problema, ma dominata com'era la scena da questa visione, l'ha senz'altro adottata. Vogliamo alludere ad uno dei pochi attenti studiosi italiani della Francia di Vichy, Maurizio Serra, il quale insiste sulla presunta imposizione hitleriana: «*...Alle smodate richieste del Duce fu il Führer a reagire cautamente, tant'è vero che non concesse all'Italia di occupare la Tunisia...*». Ed anche: «*...Vi era poi una zona di occupazione italiana, concentrata intorno a Mentone, di trascurabile estensione giacché Hitler aveva imposto a Mussolini di limitarla ai territori effettivamente conquistati...*» (7).

---

(4) M. Launay, *L'armistice de 1940*, Parigi, P.U.F., *Dossier Clio*, 1972, p. 29.

(5) P. Queuille, *Les décisif armistice franco-italien (23-24 juin 1940), in «Revue d'histoire diplomatique», gennaio-giugno 1976, p. 104.*

(6) R. Aron, *Histoire de Vichy 1940-1944*, Parigi, Fayard, 1954, p. 74.
J.B. Duroselle, *Le gouvernement de Vichy face à l'Italie*, nell'opera collettiva *Italia e Francia 1939-1945*, a cura di J.N. Duroselle e E. Serra, Milano, 1984, p. 83.

(7) M. Serra, *Una cultura dell'autorità: la Francia di Vichy*, Bari, Laterza, 1980, p. 7.

La totale novità dell'arrendevolezza di Mussolini a Villa Incisa apparve sospetta anche ai contemporanei, i quali, pur nel tradizionale ossequio verso le decisioni del Duce non mancarono, quà e là di esprimere una sommessa sorpresa. Nei giornali se ne trovano ampie tracce e persino nell'autorevole organo del Ministero degli Affari Esteri, «Relazioni Internazionali» dell'Istituto per gli Studi di Politica Internazionale, di Milano, le clausole dell'armistizio apparvero «*di una generosità inusitata verso il vinto*» e tale da suscitare anche in chi aveva largamente ubbidito agli ordini del regime circa gli «*interessi e le naturali aspirazioni del popolo italiano*» una chiara sorpresa (8). A tal punto erano diffusi questo sentimento e questo stupore che la «*velina*» del Ministero della Cultura Popolare al riguardo era significativamente rivolta a «*non sottolineare troppo la figura di Pétain*», e di «*ignorare la Francia... Limitare il notiziario al minimo indispensabile da pubblicare sempre su una colonna, come si conviene ad uno Stato di secondo ordine...*» (9).

Oggi noi sappiamo invece che tutte queste considerazioni sono errate e che a Monaco nulla di tutto quel che si disse sia avvenuto è realmente avvenuto: nessuna pressione di Hitler su Mussolini che implora di vedere riconosciuta la sua ambizione di rivendicazioni territoriali a danno della Francia e nessuna «resa» di Mussolini alle imposizioni dell'alleato preponderante. Nei confronti della Francia il primo documento italiano quanto a condizioni armistiziali fu quello elaborato alla vigilia di Monaco da Ciano. Esso consta di 10 punti ed evoca occupazioni e altre sostanziali clausole pesanti per la Francia; spesso trascurato dagli storici esso è stato pubblicato nel 1951 e quindi rimane la prima codificazione della volontà italiana nell'imminenza di un accordo armistiziale con la Francia (10). Esso va letto in un doppio contesto: da una parte la manifestazione di una volontà oltranzista dell'Italia «vittoriosa» e dall'altra del totale disinteresse della Germania per le condizioni che Mussolini dettava per fare l'accordo di armistizio con la Francia. Ma vi è un altro elemento da ricordare riguardo proprio a Mussolini ed è il suo spirito a proposito dell'imminente resa della Francia; ce lo tramanda il Diario di Ciano che lo accompagna all'incontro con Hitler e che nota in quella occasione quanto fosse fragile la sua posizione e quanto fossero modeste le conquiste fatte dall'Esercito italiano nel territorio francese. Da una parte «*...si rende conto che il suo parere ha valore consultivo: la guerra è stata vinta da Hitler che avrà la parola. Ciò, naturalmente, lo turba e lo rattrista*», e dall'altra «*le sue riflessioni sul popolo italiano e soprattutto sulle nostre forze armate sono stasera di una estrema amarezza...*».

Ciò nonostante il testo della bozza dell'eventuale armistizio con la Francia viene approvata senza discussioni da Hitler che nulla obietta alle richieste italiane. La relazione che dell'incontro fa Mussolini è chiara, e la testimonianza di Ciano non lascia dubbi. Quella di Roatta, il terzo italiano ad essere presente a Monaco è addirittura innovativa. Per Mussolini la posizione di Hitler è chiara: «*La Germania potrebbe essere paragonata a un fortunato e audace giocatore che ha sempre vinto pur sempre raddoppiando la posta. Ora è un po' nervoso e vorrebbe far presto a portare a casa l'abbondante peculio...*». E per Ciano nel suo *Diario*: «*Traspare il desiderio di far presto*

(8) Questa era il titolo di una serie pubblicata dall'Istituto a partire dal 1939. Si veda *L'armistizio con la Francia*, in «Relazioni Internazionali», 29 giugno 1940.
(9) C. Mattesini, *Ordini alla stampa*, Roma, 1945, p. 110.
(10) Si veda il testo dell'*Appunto* di Ciano del 17 giugno in F. Rossi, *Mussolini e lo Stato Maggiore. Avvenimenti del 1940*, Roma, Tip. Regionale, 1951, p. 174.

a concludere. Hitler è ormai il giocatore che ha fatto un colpo gobbo; vuole alzarsi dal tavolo e non rischiare più oltre...». Ma pur essendo chiaro questo elemento da parte germanica, non va dimenticato che, secondo i documenti, la tesi italiana delle occupazioni in Europa ed altrove a danno della sovranità francese non fu sconfitta; anzi, secondo il Sotto Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, gen. Mario Roatta, presente anch'egli all'incontro, fu proprio su richiesta germanica che l'intero piano di occupazione italiana della Corsica, della Tunisia, di parte dell'Algeria e di parte del territorio metropolitano francese (la Provenza) fu convenuto. *A posteriori* possiamo avere anche una conferma clamorosa della mancata imposizione germanica a proposito di queste rivendicazioni territoriali italiane: il 21 giugno il testo «definitivo» del testo armistiziale da imporre alla Francia era pronto ad esso, ora che lo si conosce non vi sono dubbi possibili, comportava l'intero apparato delle occupazioni italiane; la sequenza completa è stata da me resa nota di recente e ritengo che quella versione possa essere qui riportata quale ultima ed unica spiegazione della stesura di questo testo armistiziale. Colui che meglio spiega l'iter redazionale del primo documento è il gen. Fandella che precisa che alle 11,45 del 20 giugno il capo di S.M. mar. Badoglio telefonò al suo Sotto Capo di S.M. gen. Roatta per la compilazione della convenzione di armistizio che avrebbe dovuto avere quale testo di riferimento il testo che le autorità tedesche avevano compilato per il loro armistizio con la Francia. Lo scopo era quello di dare sì due testi di armistizio, una autonoma struttura, ma armonica nel loro apparato formale. Invece il testo-bozza tedesco non giunse ed il gen. Roatta, con l'amm. De Courten ed il gen. Perino, estensori tecnici del testo italiano, decisero quindi di rifarsi a quelli del 1918 conclusi a Villa Giusti e a Compiègne. Solo a redazione conclusa giunse direttamente da Compiègne tramite un ambasciatore italiano a Berlino Dino Alfieri, un sunto del testo di armistizio presentato ai francesi dal governo tedesco. In esso osservò Mussolini che aveva convocato per l'occasione Badoglio e Roatta (alle 19,45 del 21 giugno) l'accordo di Monaco pareva integralmente rispettato da Hitler. Proprio a questo punto avvenne l'imprevisto: Mussolini mutò parere su aspetti fondamentali del testo di armistizio con la Francia annullando l'insieme delle clausole di occupazioni-rivendicazioni e quelle relative alla consegna di navi e di aerei. Era una vera bomba di cui Roatta scrive nel suo diario: «Mussolini a *sole nove ore di distanza da quando lo aveva approvato* (il corsivo è di Roatta) stabilì che le truppe italiane avrebbero dovuto mantenere occupato solo il territorio francese metropolitano che fossero riuscite materialmente a conquistare coll'offensiva in corso sulle Alpi dal 18 giugno» (11).

Se questa è la cronistoria fedele degli eventi decisivi che portarono agli accordi di Villa Incisa, ci si può legittimamente chiedere quali furono i motivi che indussero Mussolini a compiere questo improvviso voltafaccia, essendo ben chiaro e definito che tale decisione non gli fu imposta da chichessia e tanto meno da Hitler. Anche qui la spiegazione ce la offrono le memorie di coloro che attorno al Duce stavano in questi gioni e che lo fanno assai contrariato per l'andamento delle operazioni belliche in generale e di quelle contro la Francia in particolare. Ciano lo nota nel suo Diario: «*Mussolini è molto umiliato dal fatto che le nostre truppe non hanno fatto un passo avanti. ...In Libia un generale si è fatto prendere prigioniero. Mussolini se la pren-*

(11) M. Roatta, *Otto milioni di baionette. L'Esercito italiano in guerra dal 1940 al 1944*, Milano, Mondadori, 1946, p. 102.

de col popolo italiano...». È chiaro che è stato il Duce e lui solo a mutar parere per motivi di indole psicologica che hanno a che fare sia con i risultati dei primi giorni di guerra, sia con il problema della concorrenza della sua immagine con quella di Hitler. Precisa meglio Roatta a questo riguardo:

> *«Egli che, in fondo, è sempre stato geloso della potenza militare e dei successi bellici del führer, che ha sempre sofferto della sua inferiorità rispetto a lui in questo campo, ha ritenuto in primo tempo — malgrado quanto gli prospettavano i «tecnici» — che le nostre truppe, passate, sulle Alpi all'offensiva, potessero in pochi giorni conseguire risonanti successi e penetrare profondamente.*
> *Quando ha constatato che ciò non avveniva (e nelle condizioni di fatto non poteva avvenire), mentre accusava le truppe di «non avere mordente», si ripiegava su se stesso, e risentiva un senso di mortificazione di fronte al führer, al quale — probabilmente — aveva profetizzato chi sa quali* exploits *da parte nostra.*
> *Ed allora — nel suo dispetto — ha voluto dimostrare della dignità, della «signorilità», ed ha fatto il «gesto» di non occupare della Francia che il territorio materialmente strappatole in combattimento».*

Gli ordini di Mussolini all'indomani degli incontri di Monaco erano chiari e prevedevano un attacco generalizzato sulle Alpi allo scopo di utilizzare al massimo il poco tempo di guerra che presumibilmente rimaneva all'Italia per imporre alla Francia la propria superiorità militare. L'attacco peraltro non ebbe quasi alcun risultato poiché, come nota acutamente il maggior storico della campagna, il Gallinari le nuove disposizioni di Mussolini «*colgono l'Armata* [italiana] *in piena crisi di schieramento con grandi unità e artiglierie in movimento e l'apparecchio logistico in via di organizzazine...*» (12). La baldanza dell'*Armée des Alpes* è tale che l'unica conquista risulterà la magra striscia di terra al confine con neanche l'intera cittadina di Mentone.

All'incontro di Villa Incisa, nei pressi di Roma, con la delegazione francese presieduta dal gen. Huntziger, il testo presentato dal governo italiano era quindi assai diverso da quelli precedenti e, con grande stupore dei francesi, nessuna occupazione veniva stabilita a danno della Francia. Ed un membro eminente della delegazione francese, l'amb. Léon Noël, poteva notare subito «*la volontà italiana di mostrarsi concilianti...*» (13). E ciò non era affatto l'intera verità; la sostanza delle rinunce italiane doveva ricercarsi altrove. Non era una benevolenza improvvisa di Mussolini verso la Francia bensì una sua reazione contro i propri generali ed anche l'Italia tutti accusati di non essere all'altezza delle speranze guerriere che l'Italia fascista aveva da anni coltivato.

La realtà dell'accordo armistiziale di Villa Incisa quale noi le conosciamo esce quindi da questo travaglio e da questa situazione i quali elementi ci fanno apparire

---

(12) V. Gallinari, *Le operazioni del giugno 1940 sulle Alpi occidentali*, Roma, Ufficio Storico Stato Maggiore dell'Esercito, 1981, p. 135.

(13) L. Noel, *Un témoignage: le Diktat de Réthondes et l'armistice franco-italien de juin 1940*, Parigi, Flammarion, 1945, p. 97. L'ambasciatore Noël è stato l'unico firmatario francese a lasciare le proprie memorie.

lontana da ogni accettabilità la tesi precedente circa l'arroganza di un Hitler verso un Mussolini ambizioso e «vittima» della politica francese del suo grande alleato. E queste rivelazioni circa i veri moventi delle decisioni «generose» del Duce nei confronti della Francia ci possono aiutare per meglio capire il nostro secondo problema, cioè quali erano le vere intenzioni di Mussolini verso il regime di Vichy che firmava l'armistizio. Esse nacquero benevole sulla base di questo equivoco sul testo dell'armistizio stesso che per il Governo di Pétain poteva significare il poter giocare la carta italiana contro le pretese germaniche e quindi giocare la carta germanica in favore di un qualche coinvolgimento francese nella «politica francese» dell'amb. Otto Abetz e quindi per sconfiggere anche questa prospettiva, giocare nuovamente la carta dell'Italia sulla base di una ipotetica idea latina di solidarietà mediterranea nei confronti di una prevalenza della Germania. Quanto a Mussolini le sue idee sulla Francia non erano mutate dopo la revisione dell'armistizio, da duro a morbido; il suo rivendicazionismo non appare intaccato e ben ce lo prova il fatto che pochi giorni dopo la firma dell'armistizio con la Francia, in occasione di un incontro con l'alleato tedesco esso riapparirà in piena luce. Il 7 luglio 1940 nel corso degli incontri italo-tedeschi sulle linee che le due potenze dell'Asse vogliono elaborare in vista di una eventuale pace con la Francia e la Gran Bretagna, le tesi fasciste sulle rivendicazioni riappaiono intere e non sono per nulla contrariate da osservazioni tedesche. Un eminente membro della delegazione italiana Leonardo Simoni ne ha lasciata ampia testimonianza che, d'altra parte, sia Ciano sia gli archivi diplomatici confermano:

> *«Al Castello di Bellevue (mastro di cerimonie con mazza d'argento, domestici giganteschi in pompa, profusione di fiori e, nel parco pieno di sole, qualche uccellino che canta ma nessuno ci bada), mi consegnano un foglietto di carta velina spiegazzato, da tradurre. È l'elenco delle cosiddette aspirazioni italiane, il «conto» che l'Italia presenta alla Germania e Ciano porgerà stamane al Führer.*
> *Ecco le aspirazioni:*
> *Nizza, Corsica, Malta: annessione;*
> *Tunisia, più un pezzo di Algeria: protettorato;*
> *Siria, Libano, Palestina, Transgiordania: riconoscimento della indipendenza ed occupazione, da parte italiana, delle posizioni strategiche. Trattato di alleanza esclusiva con l'Italia; cessione delle azioni delle compagie petrolifere;*
> *Aden, Perim, Sokotra: occupazione militare;*
> *Egitto e Sudan: sostituzione dell'Italia all'Inghilterra nella posizione politico-militare e giuridica;*
> *Suez; liquidazione della compagnia e istituzione di un regime speciale;*
> *Cipro: alla Grecia in cambio della cessione di Corfù e della Ciamurria;*
> *Somalia britannica, Gibuti, Africa equatoriale fino al Ciad: cessione.*
> *Il programma mi pare non faccia una grinza e corrisponde ai nostri sogni di impero mediterraneo. Resta soltanto da conquistarlo. Non sarà così facile, a meno che i tedeschi ci sbarazzino dell'Inghilterra»* (14).

(14) L. Simoni, *Berlino, Ambasciata d'Italia 1939-1943*, Roma, Miliaresi, 1946, p. 142.

E dopo Bellevue tutto filò liscio quanto al «conto» che l'Italia stava preparando alla Francia ed alla Gran Bretagna. E se ci volessimo fermare al 1940 tutto sembrava confermare che le «rinunce» italiane nei confronti della Francia non fossero altro che espedienti momentanei rivolti più agli italiani in guerra che ai francesi di Vichy o di de Gaulle. La posizione di Mussolini al riguardo non mancherà di manifestarsi appieno nei suoi colloqui con i vari presidenti della speciale Commissione Italiana di Armistizio con la Francia, e specialmente con il gen. Arturo Vacca Maggiolini nelle molte occasioni di discussioni circa l'avvenire dei rapporti con la Francia e circa la politica che giorno dopo giorno la CIAF era chiamata a svolgere nella Francia controllata dalle autorità italiane di armistizio a partire da Torino. E tutto ciò, naturalmente senza tenere conto dell'aspetto pubblico del rivendicazionismo fascista che potrebbe fare deviare ogni retto giudizio. La parte propagandistica voluta dal fascismo dopo la «vittoria» sulla Francia escluderebbe ogni cedimento ed ogni concessione alla Francia di Vichy. Curiosamente il tenore degli atti armistiziali è invece denso di accondiscendenze verso la Francia, la cui delegazione è ricevuta in un clima «cordiale» sia da Ciano sia da Badoglio, ma questa situazione non esclude che il fondo del pensiero di Mussolini sia di severa condanna della Francia stessa così come non appariva dai documenti pubblici.

In questo rientra il terzo aspetto delle questioni che ci siamo poste all'inizio, e cioè sapere quale ruolo era chiamato a svolgere, nel 1940 quella strana struttura che Mussolini crea per gestire la vittoria sulla Francia e cioè la CIAF. Innanzitutto va notato che questa Commissione risulta frutto della volontà del Duce più che di un'esigenza obiettiva. Si può arguire che essa era stata creata quasi a contrapeso di quella germanica, ma tale raffronto non regge in quanto realmente la Commissione tedesca aveva da amministrare quasi tre quarti del territorio francese metropolitano e una serie di questioni specifiche connesse a situazioni che all'Italia non toccava per esempio quasi un milione e mezzo di prigionieri, ecc.. Pertanto la nascita di questo organo sembra più frutto della volontà del Duce che dell'obiettiva necessità di governare l'armistizio. Ed anche qui è la situazione interna italiana che pare preminente: con la creazione a Torino, e non a Roma, di un struttura militare non soggetta allo Stato Maggiore, ma direttamente a Mussolini, sembra che vi sia da parte del Duce una chiara volontà di sottrarre ai Ministri, ai Ministeri ed a Roma ogni decisione nei riguardi della futura politica italiana verso la Francia, quasi non fossero questi centri del potere del governo fascista affidabili per i compiti che Mussolini voleva svolgere con la Francia di Vichy. Torino, tornata capitale, almeno per i rapporti armistiziali con la Francia, pare rappresentare un utile elemento di allontanamento dalle diatribe che, all'interno di fascismo e nella capitale, si stanno svolgendo ed alla cui perversa conseguenza Mussolini fa risalire ogni colpa per la mancata avanzata militare italiana nel cuore della Francia del Sud. Il fatto stesso che fu chiamato a presidere la CIAF il Comandante della Prima Armata, delle Alpi, il gen. Pietro Pintor, voleva significare, da una parte, che si trattava di una partita ancora aperta e che, dall'altra, l'intera responsabilità della evoluzione dei rapporti tra l'Italia e la Francia era devoluta ad un organo nuovo e personalmente controllato dal Duce. Da una parte il rigore oltranzistico del «vittorioso» e dall'altra un possibilismo che non si esprimerà nel 1940 ma aveva a che fare con i piani di pace che, quasi in segreto, Mussolini nutriva quanto al Nuovo Ordine Mondiale. Sul primo punto interessante appare la lettura degli *Appunti* che sulla CIAF, lo stesso Pintor consegnò il 25 giugno al gen. M. Roatta nella sua veste di Sotto Capo di Stato Maggiore

dell'Esercito perché chiariscono assai bene lo spirito nel quale la CIAF nasceva a proposito dei futuri rapporti tra l'Italia «vittoriosa» e la Francia «vinta» (15). Secondo queste direttive la Commissione non era «*chiamata a trattare direttamente né col Governo francese, né con altre autorità militari francesi...*». La sua era solo una manifestazione «unica», e quindi non soggetta a trattative, della volontà dell'Italia e tale volontà diventava *ipso facto* della sua origine, legge ineluttabile. Il tono autoritario nei confronti delle autorità francesi era di rigore; precisavano questi Appunti: «*Nelle zone piazze-forti marittime e basi navali smilitarizzate gli organi della Commissione non troveranno — e non dovranno permettere che vi si trovino — altre autorità militari francesi che non siano quelle modeste* e *territoriali* che, secondo la convenzione, sono destinate unicamente ad assicurare la disciplina e l'amministrazione dei nuclei di sorveglianza e manutenzione degli edifizi ecc.. militari.

Non cambia nulla a quanto sopra la eventuale esistenza nelle basi navali di una aliquota della Marina da guerra francese, perché detta aliquota deve essere smobilitata e disarmata. Ne consegue che le autorità militari francesi di cui sopra saranno certamente di rango e di categoria molto inferiore a quelle che avevano le autorità corrispondenti in tempi normali...».

Insomma la CIAF doveva, nelle intenzioni di Mussolini, rappresentare solo il portavoce indiscusso ed indiscutibile della volontà del Duce e delle autorità fasciste: in questo quadro il futuro delle relazioni tra Torino e Vichy si presentava come un centro di potere ancor più autoritario di quello che, a Parigi ed a Wiesbaden, sede della Commissione tedesca di armistizio, pareva prevalere. Ci si può chiedere quale era, a quel punto l'idea che Mussolini si faceva del futuro della Francia. Per gli ultimi quattro mesi del 1940, la convinzione era ancora quella dominata dalla teoria di una guerra breve e di una imminente resa della Gran Bretagna con ovvia distribuzione dei vantaggi della vittoria italo-tedesca. Da qui la nascita di molti organi paralleli che studiano il futuro assetto del mondo sotto l'egida dell'Asse ed anche una certa disattenzione verso talune sensibilità francesi che portano il Governo di Pétain a ribadire una serie di assiomi politici in netta antitesi con gli obiettivi italiani. Tra questi la «intangibilità dell'impero» che è sottolineato soprattutto a Tunisi, le cerimonie legate al mito di Giovanna d'Arco circa la resistenza all'invasore, l'uso di viaggi di prestigio del vecchio Pétain in certe zone nevralgiche per esempio la Savoia a scopo unitario francese, la scelta di Nizza e della Corsica per celebrazioni patriottiche delle organizzazioni petainiste, ecc.. Per Torino e quindi per Roma solo importava sapere aspettare e non mollare gli obiettivi. Ed in questo quadro l'emanazione di speciali disposizioni circa i rapporti con Vichy paiono peraltro lasciare solo trasparire gli autoritarismi, quasi sempre velleitari dell'Italia. L'intero anno 1940 appare dominato dalle ambizioni italiane di «imporre» il proprio punto di vista ai delegati francesi che sia con Pintor, sia con il suo successore, il generale Camillo Grossi troveranno due presidenti intransigenti nell'applicare questo primo tipo di politica. E di questa politica non solo i lavoratori della CIAF fanno fede ma anche quel *Bando* concernente gli ordinamenti amministrativi e le organizzazioni giudiziarie «nei territori occupati» che il Duce emanò il 30 luglio 1940 e che radicalizzò in senso quasi di anticipazione di annessione; una questione che, viste le sue reali dimensio-

(15) *Appunti relativi alla Commissione Italiana di Armistizio,* Roma, 25 giugno 1940, p. 13, in U.S.S.M.E. - Arch. CIAF, Racc. 26, fasc. 1.

ni, non aveva certo molta importanza nel quadro generale di una guerra che con le sue complicazioni si allargava a continenti interi.

Il *Bando* con i suoi 36 articoli (16), che rispondevano a certe minime esigenze pratiche, aveva una chiara funzione politica non tanto sui territori occupati quanto piuttosto sull'opinione pubblica italiana che poteva inquadrare questo nuovo atto d'imperio di Mussolini nella linea della vittoria conseguita sulla Francia e dei vantaggi da ritrarne ad ogni costo. È chiaro che la modestia dei «territori occupati» dalle forze armate italiane in Francia, con poco più di ventimila abitanti sparsi sulle montagne tra Mentone e la Savoia, non pareva giustificare un simile pomposo bando emanato dal «*Duce, primo Maresciallo dell'Impero, comandante delle truppe operanti su tutte le fronti*». L'idea che aveva generato questo documento dell'imperio italiano in Francia non va tanto ricercata nella necessità di amministrare, quanto in quella di presentare sul piano dell'opinione pubblica italiana una conferma della supremazia totale dell'Italia sulla Francia vinta. Ben lo sottolineerà l'unico membro della Delegazione francese presso la CIAF di Torino che scriverà le proprie memorie, Marius Sarraz Bournet, che nel riferire al suo superiore, Presidente della stessa delegazione, l'amm. Duplat, ricordava che ogni altra soluzione era «*troppo semplicistica e non avrebbe materializzato a sufficienza agli occhi degli italiani e del mondo, la brillante vittoria delle truppe italiane le quali, benché dieci volte superiori in numero a quelle francesi non erano riuscite a strappare se non qualche magro bottino territoriale francese... Significava anche preannunciare un'azione preparatoria in vista dell'annessione dei territori rivendicati*» (17).

Quindi nel quadro generale delle attività della CIAF e dei suoi rapporti con la delegazione francese, il Bando giocava la carta dell'autoritarismo assoluto, senza lasciare spazio all'evenutale negoziato tra le parti. L'euforia della rapida e facile «vittoria» sulla Francia pareva autorizzare tutte le speranze anche per quanto riguardava la fine globale del conflitto. Sul piano pratico vale la pena di ricordare le crescenti difficoltà dei rapporti tra i due presidenti, Pinter e Duplat, e dopo il 7 dicembre tra Grossi e lo stesso Duplat, rapporti che in occasione dei settimanali incontri diedero luogo a contrasti ed a controversie minute che non disdegnarono neppure di investire anche aspetti futili ma diventati importanti agli occhi delle autorità italiane; si ricordino ad esempio i contrasti per le manifestazini di intolleranza che in taluni casi colpivano direttamente i funzionari della CIAF, in attività in Francia, con graffiti, insulti ed altre manifestazioni di intolleranza; lo stesso si può dire per il cosiddetto incidente della stretta di mano verificatosi allorquando alla mano tesa di un ufficiale italiano ad un membro della delegazione, costui ostentò il rifiuto della stretta di mano: di gradino in gradino l'incidente giunse all'*entretien* del 29 agosto 1940 tra Duplat e Pintor e costui decise di ordinare l'abolizione della stretta di mano onde evitare ogni incidente futuro, sottolineando, allorquando concludeva l'incontro, che stringeva la mano all'amm. Duplat «*per l'ultima volta*».

Rimane infine da vedere un ultimo punto, e cioè se e fino a dove la delegazione francese operò a Torino in un vero spirito di sincerità nei confronti dei rappresentanti italiani. A questo riguardo non vi possono essere dubbi: la delegazione fece

(16) Il testo del Bando che non vennei mai pubblicato nei vari studi sull'armistizio, è riportato integralmente nel tomo 2 dell'*op. cit.* I.H.R.A., *Mussolini e Pétain...*

(17) M. Sarraz-Bournet, *Témoignage d'un silencieux*, Parigi, SELF, 1948, p. 15.

del suo meglio per bloccare, ostacolare, frenare la messa in opera dell'intero edificio armistiziale italiano ed in ciò, sia le memorie di Sarraz Bournet, sia l'insieme dei documenti della delegazione oggi conservati negli Archivi di Vincennes non lasciano dubbi. Ufficialmente ogni osservazione era giustificata da desiderio di non offrire il destro a critiche da parte degli oppositori di Francia e di altri Paesi; in realtà si è sempre trattato di un'operazione sistematica che sul piano diplomatico corrispondeva a quanto sul piano militare stava avvenendo quanto all'occultamento del materiale da consegnare all'Italia e che, invece, le autorità militari di Vichy si diedero sempre molto da fare per sottrarre per le mille vie di un *camouflage* sapientemente organizzato e spesso vincente. Per gli italiani residenti in Francia la questione fu a lungo trascinata dalla delegazione francese tra le maglie dell'incerta legislazione tra la repressione ed l'espulsione che Vichy continuamente agitava e che la CIAF si rivelò incapace di dominare. La reazione italiana di fronte a questa continua guerra dei colpi di spillo fu sempre di accesa critica verso i francesi accusati di voler sabotare ad ogni costo una corretta e realistica visione della situazione della Francia di Vichy. Il giudizio generale che veniva dato a proposito del comportamento del Governo di Vichy e della delegazione francese non ci si poteva fidare essendo evidente la loro malafede nell'applicare le disposizioni armistiziali ed altrettanto evidente il loro desiderio di nuocere in ogni campo ai propositi italiani con forme di rinvio, e di ostruzionismo fino al punto da mettere in crisi questi stessi rapporti. «*Nonostante tutte le concessioni fatte alla Francia anche dall'Italia e le numerose prove di larghezza nell'applicazione delle clausole di armistizio — sottolineava un documento presidenziale della CIAF — la Francia si irrigidiva in forme di resistenza contro l'applicazione delle clausole irrinunziabili da parte dell'Italia...*».

Gli spunti di questo giudizio negativo sono innumerevoli: essi riguardano sia l'insieme dell'accordo di Villa Incisa sia i vari articoli della convenzione di armistizio. E tutte queste osservazioni vanno a confluire nell'inosservanza da parte delle autorità francesi di Vichy dello spirito dell'accordo che risaliva senz'altro al desiderio francese di guadagnare tempo ed in una seconda fase di accrescere lo spirito di rivincita contro coloro che venivano ritenuti non i vincitori, ed in ciò i tedeschi apparvero persino favoriti, bensì gli utilizzatori di una crisi militare della Francia.

L'atmosfera generale dei rapporti tra Italia e Francia stava evidentemente cambiando con l'evolversi della situazione generale, non tanto dei rapporti reali tra queste due potenze sul piano concreto, sociale o economico che fosse, bensì dall'evoluzione generale del quadro mondiale nel quale fin dalla sua origine l'azione dell'Italia andava ad inserirsi fino a farne parte integrante. Ed in questo quadro l'elemento di sicurezza in una rapida vittoria da parte dell'Italia e dell'Asse andava rapidamente deteriorandosi con le difficoltà in Libia (1ª offensiva britannica dal 9 dic. 1940 al febbraio 1941), con le sconfitte delle speranze di una invasione della Gran Bretagna da parte della Germania, con le crisi militari seguite all'invasione della Grecia e della Iugoslavia (28 ottobre 1900), con le crescenti difficoltà navali nel Mediterraneo, con la fine della presenza italiana nell'Africa orientale e con l'impegno sempre più chiaro degli Stati Uniti a sostegno della Gran Bretagna. Fuori dagli stretti rapporti tra Roma e Vichy, per il tramite di Torino, il contesto mondiale pareva segnare oramai la fine per l'Italia del tempo delle illusioni: e le nuove situazioni indicavano chiaramente una nuova via che già l'alleato tedesco stava percorrendo nei suoi rapporti con Vichy, quella del dialogo.

RISTAMPA 2009

Agenzia Industrie Difesa - Stabilimento Grafico Militare - Gaeta (90001) del 2009 Pubbl. 2.000 di 70 ff.