

# LA SAPIENZA

Università di Roma

Facoltà di Lettere e Filosofia

Tesi di laurea specialistica in storia contemporanea

## **I reparti speciali della Regia Aeronautica durante la Seconda guerra mondiale**

Relatore

Prof.ssa **Lidia Piccioni**

Correlatore

Prof. **Giorgio Caredda**

Laureando

Andrea Grimaldi

Matr. 1070906

Anno accademico 2010-2011

# ABSTRACT

## **I reparti speciali della Regia Aeronautica durante la Seconda guerra mondiale**

Con il presente lavoro ho inteso narrare argomenti poco conosciuti riguardanti la Regia Aeronautica durante la Seconda guerra mondiale, quali il corpo degli Adra (Arditi distruttori Regia Aeronautica) e i due battaglioni di truppe aviolanciate nominati 1° Battaglione Paracadutisti e Battaglione Loreto, oltre poi al percorso emblematico del pilota da caccia maggiore Adriano Visconti.

Però, prima di parlare dell'aeronautica la struttura del lavoro analizza le altre due Forze Armate, Esercito e Marina, impegnate rispettivamente sul fronte russo, e nel mar Mediterraneo, per cercare di evidenziare, non tanto le azione compite dai soldati sui veri fronti, ma le molteplici inefficienze presenti nelle Forza Armate italiane durante l'ultimo conflitto mondiale.

Infine la ricerca su Adriano Visconti è accentrata, oltre che sulle sue azioni di guerra, anche su quali motivazioni abbiano spinto Visconti ad arruolarsi nell'Aeronautica Repubblicana dopo l'armistizio, riportando a tal proposito varie testimonianze di militari che lo hanno conosciuto durante la guerra.

# INDICE

<b>Introduzione</b>	p. 5
<b>1. ITALIANI IN RUSSIA</b>	p. 7
1.1 Un quadro introduttivo	p. 7
1.2 L'esercito alla vigilia del conflitto	p. 8
1.3 L'Esercito italiano si avvia al fronte russo	p. 16
<b>2. LA REGIA MARINA</b>	p. 30
2.1 Un quadro introduttivo	p. 30
2.2 L'addestramento, cooperazione aeronavale e il radar	p. 35
2.3 Malta	p. 39
2.4 La decima Mas	p. 41
2.4.1 La Decima Mas viola Alessandria	p. 42
2.4.2 Martellotta e Marino	p. 43
2.4.3 Marceglia e Schergat	p. 43
2.4.4 De La Penne e Bianchi	p. 45
<b>3. LA REGIA AERONAUTICA</b>	p. 49
3.1 Le origini della Regia Aeronautica	p. 50
3.2 italo Balbo	p. 52
3.3 Arditi Distruttori Regia Aeronautica	p. 53
3.4 La costituzione degli Adra	p. 57
3.5 Mussolini, le Forze Armate e la situazione sul fronte africano	p. 60
3.6 Il Battaglione Adra entra in azione	p. 63
3.7 Le varie pattuglie	p. 66
3.7.1 Cargnel e Procida	p. 70

<b>4. IL 1° BTG. PARACADUTISTI E IL BTG LORETO</b>	p. 72
4.1 La costituzione dei battaglioni	p. 75
4.2 I reparti sul fronte tunisino	p. 77
4.3 L’Aeronautica della Repubblica Sociale Italiana	p. 83
4.4 Il Reggimento Folgore e le vicende belliche	p. 84
<b>5. IL MAGGIORE ADRIANO VISCONTI</b>	p. 86
<b>BIBLIOGRAFIA</b>	p. 128
<b>FONTI</b>	p. 131

# INTRODUZIONE

Con il presente lavoro ho inteso narrare argomenti poco conosciuti riguardanti la Regia Aeronautica durante la Seconda guerra mondiale, quali il corpo degli Adra (Arditi distruttori Regia Aeronautica) e i due battaglioni di truppe aviolanciate nominati 1° Battaglione Paracadutisti e Battaglione Loreto, oltre poi al percorso emblematico del pilota da caccia Adriano Visconti.

In particolare per gli Adra, descrivendo le azioni svolte da questi uomini mi è sembrato significativo mettere in risalto sia la loro abnegazione di fronte al dovere, sia l'inettitudine delle alte autorità militari e politiche nell'affrontare un conflitto moderno.

Prima di parlare dell'aeronautica la struttura del lavoro analizza le altre due Forze Armate, Esercito e Marina, impegnate rispettivamente sul fronte russo, e nel mar Mediterraneo.

Attraverso l'andamento delle singole azioni di guerra emerge evidente, come si è detto, la sostanziale impreparazione delle alte sfere militari. Discorso diverso va fatto per la truppa; infatti narrando il comportamento dei soldati, sia in Russia sia che nel Mediterraneo, ho avuto l'impressione del primo momento di uomini che credevano in quello che facevano, affrontando prove al limite della resistenza umana, anche di fronte alla delusione per la gestione complessiva della guerra.

Inoltre dalle varie testimonianze che ho potuto leggere e riportare nella mia ricerca, ho tratto l'impressione che la maggior parte dei soldati sia andata a combattere sicuramente spinti dalla propaganda del regime, ma soprattutto convinti di compiere il proprio dovere rispetto alla patria; un po' come quello che avevano fatto i loro padri durante la Prima guerra mondiale, tanto è vero che per alcuni Alpini il fiume Don ha rivestito lo stesso valore epico del Piave.

Ritornando a trattare i motivi che mi hanno spinto a focalizzarmi sull'aeronautica, rispetto agli ADRA si può dire che risulterebbero poco noti all'interno della stessa Forza Aerea, anche se negli ultimi anni qualcosa in Aeronautica è cambiato, in quanto la Forza Armata ha deciso di dotarsi di propri incursori, che ne fanno risalire le origini agli ADRA.

Inoltre la mia ricerca ha permesso di evidenziare il comportamento eroico di due uomini di truppa, e quindi non ufficiali, quali sono appunto Franco Cargnel e Vito Procida, anche se a tutt'oggi sembrerebbe che l'Aeronautica si sia completamente dimenticata di questi uomini, continuando ad intitolare basi solo agli ufficiali piloti morti durante il Secondo conflitto mondiale.

Per quanto riguarda ancora gli ADRA e il Battaglione Duca d'Aosta, la storiografia, in particolare quella aeronautica, è quasi del tutto assente se si fa eccezione per il libro "Palestra Azzurra" di Aldo Giorleo che risale agli anni 70.

Mentre per Visconti sono vari i libri che ne descrivono il comportamento in guerra, tra cui troviamo "l'Aeronautica Nazionale Repubblicana" di Arena oppure "Uomini di un tempo" di Giuseppe Rocco o ancora "Adriano Visconti, Asso di guerra" di Giuseppe Pesce.

Questi studi relativi ad Adriano Visconti, riportano ognuno dati differenti riguardo le sue vittorie in guerra, quindi per cercare di approfondire questo aspetto, mi sono recato presso l'Archivio di Stato di Roma dove è conservato il fascicolo personale di Adriano Visconti; nel suo carteggio, però, oltre a trovare le motivazioni per le medaglie ricevute, non c'è nessun documento che attesti il numero di velivoli abbattuti da lui, come non ho trovato nulla presso l'Archivio dell'Aeronautica Militare. Molto utile invece quest'ultimo Archivio per ciò che riguarda gli ADRA e il Battaglione Duca d'Aosta. Venendo all'ultima parte del conflitto e, in particolare, alle scelte fatte da Adriano Visconti, che decise di seguire le sorti della RSI, mi è apparso evidente nel corso del

lavoro come ancora oggi, a distanza di circa 70 anni, sia difficile affrontare un simile argomento e cercare di scandagliare i motivi che hanno spinto diversi militari ad “abbracciare” Salò. L’idea che me ne sono fatto è che chi ha seguito Mussolini, almeno tra i militari, non lo abbia fatto seguendo un’ideologia ma, in primo luogo per cancellare “il tradimento” dell’Armistizio, vissuto da molti come un disonore per le Forze Armate di fronte all’alleato tedesco.

Ma su questi temi il dibattito della storiografia, sempre più articolato, è ancora ampiamente aperto.

# 1. ITALIANI IN RUSSIA

## 1.1 Un quadro introduttivo

Alle ore 3.30 del mattino del 22 giugno del 1941 Hitler inizia l'operazione Barbarossa, ovvero l'invasione da parte della Wehrmacht della Russia per la conquista a est dello "Spazio vitale". Entro il 26 giugno il Gruppo di armate Centro ha completato a Brest-Litovsk, sulla frontiera tra Polonia e URSS, e a Bialystok due manovre di accerchiamento che hanno tagliato la ritirata a migliaia di soldati russi. Entro la fine di giugno la Wehrmacht ha percorso oltre 300 km in territorio sovietico, arrivando il 10 luglio ad attraversare il fiume Dnepr e avvicinandosi a Smolensk, soffocando la resistenza dell'Esercito sovietico. Esercito comandato dal generale Georgij Zukov, che era stato oggetto negli anni precedenti dalle purghe staliniane.

Il leader sovietico era stato così determinato a tenere fede al patto nazi-sovietico del '39, che i treni merci russi continuano a trasportare minerali e materie prime fino a poche ore prima del lancio dell'operazione Barbarossa, non ascoltando i propri servizi segreti che parlavano di manovre tedesche al confine tra i due Paesi.

Dopo la conquista di Smolensk, il 16 luglio, il Gruppo di armate Centro si ferma per alcune settimane per organizzare i rifornimenti, rallentati sia per le cattive condizioni atmosferiche, sia per la lontananza dalla prima linea.

Nei piani tedeschi, il prossimo obiettivo della campagna è Leningrado, per poi proseguire per Mosca. Tuttavia, a differenza delle precedenti campagne tedesche, l'Esercito comincia sia a sentire la stanchezza sia a soffrire delle numerose perdite, perdite dovute alla riorganizzazione dell'Armata Rossa, che vedeva in Stalin il "Comandante Supremo".

Hitler, galvanizzato dalla conquista di Kiev, trasferisce le avanguardie di Panzer del Gruppo d'armate Nord al IV Gruppo di armate Centro, sotto il comando del Generale



Heinz Guderian. Quest'ultimo, il 30 settembre, avvia l'operazione Tifone, in altre parole la conquista di Mosca, ma l'avanzata della Wehrmacht è frenata dal fango e dalla stanchezza delle truppe, inoltre pochi soldati sono equipaggiati con uniformi invernali mentre i rifornimenti alla prima linea cominciano a scarseggiare. Nonostante ciò, nel mese di novembre, i tedeschi si trovano a soli 65 Km da Mosca pronti per lanciare l'attacco finale, fronteggiati dall'Armata Rossa, che ha differenza dei tedeschi, ha appena ricevuto dalla Siberia divisioni fresche e perfettamente equipaggiate contro il clima rigido invernale.

Entro il 27 novembre l'Esercito tedesco arriva nei sobborghi della capitale sovietica, da cui si vedono le cupole del Cremlino, ma la Wehrmacht non è però in grado di procedere ulteriormente e il 5 dicembre scatta la controffensiva sovietica. Da questo momento i tedeschi comprendono che la guerra sarebbe stata lunga a differenza delle varie vittorie riportate sul fronte occidentale con la tattica del Blitzkrieg.

Di questo attacco Mussolini viene informato solo la notte tra il 21 e il 22 giugno, con una lettera consegnata dal principe Von Bismark (consigliere presso l'ambasciata a Roma) a Ciano (il Duce era a Riccione).

## **1.2 L'Esercito alla vigilia del conflitto**

Fatta questa premessa, è importante fare un inventario per sottolineare in che condizioni il nostro Esercito arrivi alla vigilia dell'entrata in guerra. In particolare il rapporto tra la Forze Terrestri e il Fascismo, deve essere visto in sostanziale parallelismo con il rapporto Vittorio Emanuele III e Mussolini<sup>1</sup>. Il Duce non è disposto a rinunciare al controllo delle Forze Armate e a tal proposito è da ricordare come due eroi della Prima guerra mondiale, il generale Diaz e l'ammiraglio Thaos di Ravel, siano messi, dal regime, nella condizione di abbandonare il proprio incarico rispettivamente di Capo di

---

<sup>1</sup> R. D. Felice, *Mussolini l'Alleato*, Torino, Einaudi, 2008, p. 5.

Stato Maggiore dell'Esercito e Capo di Stato Maggiore della Marina. Mussolini gestisce questa situazione con estrema abilità, prima assume il comando dei dicasteri della Guerra e della Marina (e di quello neo costituito dell'Aeronautica) e poi, con l'appoggio di Farinacci, decide di "rispolverare" la figura di Badoglio come Capo di Stato Maggiore Generale, nonostante dal 1923 sia stato allontanato dall'Italia e inviato in Brasile, come ambasciatore straordinario, per aver dichiarato l'anno precedente di essere pronto a reprimere con la forza il Fascismo. Il futuro Maresciallo d'Italia ha infatti nell'Esercito una posizione solida, ma non certo fortissima (parecchi non gli perdonano la disfatta di Caporetto), ad ogni buon conto a Badoglio è imposto come vice un uomo del regime, il generale Grazioli<sup>2</sup>. Inoltre con la nuova legge che istituisce la figura del Capo di Stato Maggiore Generale, se per un verso toglie potere al consiglio dell'Esercito, per un altro verso, la nuova figura viene messa alle dirette dipendenze del Capo del Governo. Da ciò si capiscono i motivi della scelta di Badoglio, un uomo ambizioso, ma non sufficientemente forte per realizzare le sue ambizioni, pronto a tutto per conservare i suoi privilegi. La sua figura di uomo e di capo militare, è invidia non solo ai fascisti più intransigenti, ma anche alle alte sfere militari:

*“Nel complesso appare che personalmente Badoglio non ha quella stima fra i generali che gode invece presso il pubblico.*

*Un generale ha detto che Badoglio, suo compagno di scuola, è una buona mediocrità, ma soprattutto un uomo fortunato e che dopo Caporetto si doveva fare un processo invece di innalzarlo. Un altro generale ritiene che non è un uomo onesto. Tutti poi dicono che è antifascista convinto<sup>3</sup>”.*

Ad agosto del 1939 Badoglio sembrava destinato alla pensione, ma il 6 novembre un comunicato del Duce dispone la sua riconferma nel ruolo di Capo di Stato Maggiore

---

<sup>2</sup> L. E. Longo, *I reparti speciali italiani nella seconda guerra mondiale*, Milano, Mursia, 1991 pp. 65-66.

<sup>3</sup> R. D. Felice, *Mussolini l'Alleato*, cit., p. 50.

Generale, nonostante abbia raggiunto il limite massimo di servizio di sessantotto anni. In questa situazione che mette le Forze Armate nelle braccia del regime, l'unico modo per bloccare Mussolini dall'entrare in guerra sarebbero le dimissioni di Badoglio. Ma da quest'ultimo tutto ci si può attendere salvo un gesto del genere. E anche vero che dopo le eccezionali vittorie tedesche, l'impreparazione dell'Italia sembra passare in secondo piano, convinti sia i politici che i militari, che la guerra sarà breve e che l'Inghilterra cercherà un compromesso con Hitler. Ciò è confermato anche dal generale Ubaldo Soddu, all'epoca sottosegretario alla Guerra:

*“Non appena la vittoria germanica si cominciò a profilare nella sua pienezza, ci venne a mancare ogni argomento valido, attuale, e di natura militare, per trattenerne Mussolini. La stessa impreparazione dell'Esercito cessava di costituire per il momento un serio pericolo<sup>4</sup>”.*

Ormai la penetrazione del fascismo tra i militari è palese, anche se solo verso la fine del mandato di Gazzera (Capo di Stato Maggiore dell'Esercito), il regime impone che per accedere alle scuole militari bisogna possedere la tessera del partito:

*“Fascismo e disciplina militare sono termini che si completano, si integrano, si moltiplicano: donde la necessità che, con l'avvento del duce a capo dell'Esercito, il Fascismo penetri in pieno nelle nostre file, con tutte le sue inesauribili risorse<sup>5</sup>”.*

I problemi maggiori che affliggono l'Esercito italiano sono sostanzialmente due, il primo riguarda la difficoltà che hanno i nostri generali a capire il nuovo modo di fare la guerra, la cui preparazione è rimasta ferma alla dottrina della Prima guerra mondiale, come dimostra una lettera inviata il 10 novembre 1930 dal generale Grazioli a Mussolini:

---

<sup>4</sup> I. Montanelli e M. Cervi, *L'Italia della disfatta*, Milano, Bur, 2000, pp.115-116.

<sup>5</sup> Ivi, p. 15.

*“La nostra preparazione militare, scriveva Grazioli a Mussolini, a mio parere procede metodicamente, e senz’alcun dubbio, ogni anno guadagna buon terreno. Ma sarebbe desiderabile che, in ogni ramo, essa fosse condotta con spirito più vibrante, più vivo, più riformatore, affinché tutti gli elementi nuovi, spirituali e materiali, che la rinnovata vita italiana ora ci offre, possano trovare campo libero e aperto, per esplicarsi e dare il loro maggior contributo.*

*Ed allora, inevitabilmente, data la sostanziale tipica versatilità del nostro popolo, tutto il ritmo della nostra preparazione militare prenderebbe un’altra andatura e un altro slancio; la fredda dottrina ufficiale si animerebbe nei singoli e nella collettività, di quel fresco alito di audace e generosa intraprendenza, di marca nettamente fascista, che a me pare indispensabile infondere nelle nostre forze armate affinché la politica estera a largo respiro dell’E.V. possa continuare ad ogni momento e per ogni evenienza su uno strumento offensivo, sia pure misurato nelle dimensioni e nel peso, ma vibrante come una lama d’acciaio nel pugno di una nazione che vuol farsi largo ad ogni costo nel Mondo<sup>6</sup>”.*

Queste analisi vengono confermate tre anni dopo, quando il generale si reca in Ucraina per vedere le grandi manovre dell’Esercito sovietico: Grazioli non si limita ad esprimere un giudizio, largamente positivo, sull’efficienza dell’Esercito russo, ottimamente armato, ma fa notare al Duce la ragione di questa efficienza: “la guerra civile ha provocato un radicale rinnovamento nelle gerarchie militari<sup>7</sup>”.

L’altro grande problema che affligge il nostro Esercito è il gran numero di divisioni.

Scrivo a tal proposito Renzo De Felice:

*“Il processo tattico consiste fundamentalmente nell’aumento di potenza e della mobilità, senza possedere ne una ne l’altra non si può fare nulla di buono in guerra.*

---

<sup>6</sup> L.E. Longo, *I reparti speciali italiani nella seconda guerra mondiale*, cit., pp. 114-115.

<sup>7</sup> R. D. FELICE, *Mussolini l’Alleato*, cit., p. 43.

*Una divisione di oggi, armata razionalmente, esige un sistema di trasporti fuori strada così sviluppato e un tale consumo di benzina che i mezzi previsti e predisposti dalla dottrina formatesi dopo la Grande Guerra, risulteranno del tutto inadeguati. Occorre invece uno sforzo potente di tutta l'industria nazionale in questa direzione, altrimenti sarà vano costruire divisioni su divisioni...Questi eserciti saranno fatalmente poco armati, muniti di scarsi mezzi di mobilità e composti da uomini non più giovani. Ciò si deve all'ostinato criterio di basarsi unicamente sul numero di uomini disponibili credendo che essi da soli possano costituire una forza<sup>8</sup>".*

Infine non va sottovalutato che Mussolini non è uno stratega, ma appare anzi "povero" di politica militare. In questa prospettiva non c'è da meravigliarsi che il regime, negli anni Venti e Trenta, poco faccia per risolvere i problemi dei militari, focalizzandosi soprattutto su quelli che possono portare dei vantaggi politici. Con questo non vogliamo dire che il Fascismo abbia abbandonato le Forze Armate, tutt'altro. Vengono avviati programmi per l'ammodernamento dello strumento militare, soprattutto sotto il sottosegretariato di Gazzera, che sin dal 1927 studia un piano per un conflitto con la Jugoslavia, chiedendo nel 1928 un aumento del bilancio delle Forze Armate, in particolare dell'Esercito, da portare da 220000 a 260000 uomini, in modo da pareggiare le forze con Jugoslavia e Francia. Ma il problema rimane di natura economica, e questo è stato evidenziato in modo particolare da Giorgio Rochat come si vede nella tabella sottostante:

---

<sup>8</sup> Ivi, pp. 46-47.

### SPESE MILITARI TRA IL 1925 E IL 1933<sup>9</sup>

Anno	Ministero Aeronautica*	Ministero guerra*	Ministero Marina*	Totale spese dello Stato*
1925-26	558	2795	1080	23000
1926-27	754	3112	1320	24600
1927-28	663	2705	1210	29650
1928-29	737	2856	1262	20840
1929-30	744	2943	1298	20860
1930-31	787	3230	1582	25850
1931-32	775	3067	1626	25230
1932-33	770	3068	1615	22850
1933-34	770	2700	1440	28140

\*Cifre espresse in milioni di lire

Nonostante gli scarsi fondi messi a disposizione di Gazzera, questi nel 1932 riesce ad aumentare il numero di uomini dell'Esercito. Ovviamente per raggiungere tale scopo alcuni programmi vengono cancellati, come per esempio il rinnovamento dei materiali ed il loro munizionamento. Inoltre, con la partecipazione prima nella guerra contro l'Etiopia e poi nella guerra Civile spagnola la preparazione e l'ammodernamento dei materiali è bloccato, finendo per aggravare il già esiguo bilancio delle Forze Terrestri<sup>10</sup>. Vista la scarsità di risorse del bilancio statale, Mussolini si cautela nei confronti di ulteriori richieste economiche facendo sottoscrivere, nell'agosto del 1936, ai sottosegretari responsabili delle tre Forze Armate un impegno a non richiedere ulteriori fondi fino al 1938<sup>11</sup>, dando per il momento la precedenza alla Marina seguita dall'Esercito e dall'Aeronautica. Questa scelta di preferire la Marina è dovuta principalmente al fatto che i capi della flotta, ed in particolare Cavagnari, prendono

<sup>9</sup> G. Rochat, *L'Esercito italiano da Vittorio Veneto a Mussolini*, Bari, Laterza, 1967, p. 118.

<sup>10</sup> M. Montanari, *L'Esercito italiano alla vigilia della seconda guerra mondiale*, Roma, Uff. Storico Esercito, 1975, p. 15.

<sup>11</sup> I. Montanelli e M. Cervi, *L'Italia della disfatta*, cit., p. 65.

posizione favorevole alla conquista dell’Etiopia, al contrario di Badoglio, cioè dell’Esercito, che è contrario all’impresa.

Come detto sopra Mussolini lega le sorti dell’Esercito alla situazione della politica estera, soprattutto dopo il luglio del 1938. La prima crisi cecoslovacca induce Mussolini ad accelerare i piani di riammodernamento dell’Esercito, ma con la conclusione degli accordi di Monaco, il Duce ritiene improbabile un conflitto con l’Inghilterra e quindi decide di rallentare il riammodernamento delle Forze Terrestri, soprattutto a causa della scarsa solidità economica dell’Italia di cui sopra abbiamo parlato. Con lo scoppio della seconda crisi cecoslovacca, il problema dell’aggiornamento dell’Esercito viene nuovamente affrontato dal Duce anche se, con la firma del “Patto d’Acciaio” con la Germania, il Capo del Governo italiano decide ancora una volta di abbandonare i piani di sviluppo delle nostre Forze Terrestri, anche perché Mussolini è convinto che un ipotetico conflitto non avverrà prima di tre o quattro anni e che quindi ha tutto il tempo di dedicarsi all’ammodernamento delle Forze Armate.

A rendere questa situazione ancora più precaria è il comportamento di Badoglio, che fa poco o nulla per rimediare all’atteggiamento del Duce. Il Generale in alcune occasioni è tenuto all’oscuro di ciò che si sta preparando (tipico è il caso dell’occupazione dell’Albania), in altri casi limita al massimo i suoi interventi e se interviene è per appoggiare la politica del regime. Basti ricordare che, il 18 novembre 1939 Badoglio introducendo i lavori della prima riunione dei Capi di Stato Maggiore, dopo l’inizio del conflitto, esprimendosi in questi termini:

*“Ringrazio vivamente S.E. Soddu per i provvedimenti che ha proposto al Duce per la preparazione della guerra: essi corrispondono in pieno a tutta quella che era la mia speranza per il potenziamento dell’Esercito.*

*Preparazione e robustezza dei quadri costituivano le nostre più grandi deficienze.*

*Il Capo del Governo mi ha detto che sovente è stato dato per fatto quello che avrebbe dovuto essere fatto. Ciò non deve più succedere.*

*S.E. il Capo del governo deve essere informato esattamente, giorno per giorno, sullo stato di consistenza delle nostre forze Armate.*

*Procediamo dunque, nel nostro lavoro di preparazione, confortati dal pensiero che abbiamo la fortuna di avere il Duce a Capo delle Forze Armate, il Duce che nulla ci nega. Occorre provvedere alla reale preparazione delle Forze Armate senza discussioni politiche: si faccia o non si faccia la guerra, si faccia ad est o ad ovest, questo non è compito nostro.*

*Ricordo il discorso del generale Morra, a Gaeta, a S. E. Salandra, prima della guerra: se Voi ci ordinerete di sostare, sosteremo; se ordinerete di marciare, marceremo, fidenti e tranquilli sempre agli ordini del Governo<sup>12.</sup>”*

Nei pensieri del Duce il fronte più importante per gli italiani sarà l’Africa del nord, per la conquista del Canale di Suez. Questa linea di pensiero è confermata nella riunione della Commissione Suprema di Difesa del 1937, dove durante i lavori emergono due posizioni, quella di Pariani secondo cui l’Etiopia e la Cirenaica sono fondamentali per controllare il Canale di Suez e quella di Badoglio che è per posizionarsi in difesa della Libia, per passare solo successivamente all’attacco delle forze inglesi ad oriente della Cirenaica sulla direttrice Alessandria-Suez. Ma con lo scoppio della Seconda guerra mondiale, il piano di Badoglio è praticato solo per la parte difensiva, mentre l’attacco è rimandato a “*circostanze eccezionali e favorevoli*”<sup>13</sup>. Lo stesso comportamento è tenuto anche durante la “non belligeranza” quando Mussolini si guarda bene da dare direttive offensive, sperando che la guerra duri poco, e di poter usare il suo carisma politico per portare i leader combattenti ad un tavolo delle trattative, come avvenne a Monaco un

---

<sup>12</sup> M. Montanari, *L'Esercito italiano alla vigilia della seconda guerra mondiale*, cit., p. 17.

<sup>13</sup> I. Montanelli e M. Cervi, *L'Italia della disfatta*, cit., p. 58.



anno prima. Questo atteggiamento di prudenza sarà gravido di conseguenze negative per il nostro Esercito che non approfitterà dell'iniziale impreparazione degli inglesi, lasciando a quest'ultimi il tempo di organizzarsi, come dimostra anche la critica di Pariani: *“Ciò che interessa è come s'intende risolvere la guerra...con la difensiva si rischia di subire degli scacchi. Bisogna battersi in un punto offensivamente<sup>14</sup>”*.

Un altro problema che affligge l'Esercito, e le Forze Armate in generale, è quello della produzione bellica dell'industria nazionale, che non riesce a soddisfare le richieste fatte dai militari. Mussolini sin dal 1923 si adopera per creare un istituto che si occupi della produzione dei mezzi necessari alla guerra, ottenendo però scarsi risultati. La situazione non migliora nemmeno nel 1935 con la costituzione del Comitato Generale per la Fabbricazione di Guerra (COGEFAG). Ben poco è fatto per trasferire, per ragioni di sicurezza, dal nord al centro-sud i vari impianti per la produzione bellica, a causa dell'ostracismo degli industriali a cui spettavano i costi dei vari decentramenti. Inoltre le nostre industrie pagano un ritardo tecnologico rispetto a quelle straniere. Infine non va dimenticato:

*“Nei due anni '36-'38- scriveva Sorice, si agitò parallelamente una questione essenziale: Il Pariani sosteneva presso il generale Dallolio, commissario per la fabbricazione di guerra, che l'industria italiana doveva adeguarsi alle esigenze dell'amministrazione militare; il Dallolio, invece, che l'amministrazione militare dovesse contenere i suoi programmi entro i limiti della produttività delle industrie.*

*Da questa differente visione della questione scaturì nel 1938 un concetto nuovo: il generale Pariani, concesse alle industrie un contributo a carico dello Stato, purché si potenziassero.*

---

<sup>14</sup> R. D. Felice, *Mussolini l'alleato*, cit., p. 75.

*Il contributo era a fondo perduto e veniva dato contemporaneamente a commesse che l'industria si impegnò ad espletare negli anni '41, '42 e seguenti<sup>15</sup>”.*

Visti i grandi problemi che affliggevano le Forze Terrestri, e gli anni sprecati per cercare di rammodernarlo, gli storici si chiedono cosa abbia spinto davvero Mussolini ad entrare in guerra. Ormai da tutta la storiografia è sottolineato che nei piani del Duce un conflitto non sarebbe dovuto avvenire prima del 1942-43, ma questo pensiero mutò in poco tempo e principalmente per due motivi: il primo è che Mussolini è preoccupato del dinamismo tedesco e che la figura di Hitler possa offuscare la sua in Europa, ma soprattutto a causa della paura che la Germania possa far pagare all'Italia il suo immobilismo. Visto sfumare il mantenimento della pace per almeno quattro - cinque anni, il Duce decide di entrare nel conflitto solo nel momento più opportuno e meno rischioso per le nostre Forze Armate, ovvero dopo aver avuto la certezza della quasi capitolazione della Francia<sup>16</sup>. Certezza che arriva il 20 giugno con l'ordine dato alle nostre truppe di attaccare la Francia, come è esplicitato anche nella riunione tenuta nel pomeriggio dello stesso giorno a Palazzo Venezia con Badoglio, Soddu, Graziani e Pricolo:

*“Il Duce premette che la situazione militare sulla frontiera occidentale sta precipitando e legge, a conferma, numerosi documenti dai quali risulta: 1) elementi tedeschi hanno raggiunto Lione e stanno penetrando in Savoia; 2) sono interrotti alcuni ponti sul Rodano; 3) I plenipotenziari francesi sono già in viaggio di ritorno a Bordeaux,*

---

<sup>15</sup> A.Cova. A. Caruso, *Tutti i vivi all'assalto*, Milano, TEA, 2009, p. 23.

<sup>16</sup> Il 10 aprile 1940 il Comando supremo tedesco, in vista dell'offensiva contro la Francia, chiede al suo omologo italiano di studiare varie possibilità di una partecipazione italiana al conflitto, mostrando un forte interesse che l'Italia inviasse 20-30 divisioni nella Germania meridionale. Graziani studia la proposta, per poi informare il Duce che si mostra titubante. Badoglio, invece, da subito è nettamente contrario. La richiesta tedesca è lasciata cadere, ma non per il rifiuto di Badoglio, ma perché Mussolini in quel momento non è ancora convinto di partecipare al conflitto. La situazione muta il 20 giugno, quando i tedeschi marciano verso sud, e Mussolini è costretto ad ordinare di oltrepassare le Alpi, per non dover correre il rischio che l'Esercito germanico marcia su Marsiglia, mentre gli italiani sono titubanti. La preoccupazione di Mussolini è quella di non portare a conoscenza di Hitler il rifiuto fatto qualche mese prima alla richiesta di divisioni, ciò a timore che il Führer capisca che l'Italia entrerebbe in guerra solo dopo aver visto l'andamento dell'offensiva tedesca. R. D. Felice, *Mussolini l'alleato*, cit., p. 75.

*mentre analoghi contatti con noi non hanno ancora avuto inizio; 4) l'efficienza dell'armata aerea francese è pressochè nulla; 5) nella zona alpina stanno compiendo movimenti di raccolta verso ovest<sup>17</sup>”.*

A confermare l'idea di Mussolini, circa la brevità del conflitto, c'è una nota di Dino Grandi:

*“Mussolini non pensava di entrare in guerra a fianco dell'alleato germanico. Non pensò a preparare l'Esercito. Credette in una guerra breve e non alla vittoria tedesca, bensì ad una pace di compromesso, qualsiasi, nella quale avrebbe giocato il ruolo di Monaco<sup>18</sup>”.*

Inoltre sempre da Grandi proviene un'altra testimonianza, dell'ottobre del 1939, del disinteresse del Duce ad entrare in guerra, soprattutto accanto alla Germania:

*“Mussolini stesso annunciandomi la mia nomina a Presidente della camera ma aveva detto: “Prima del 1 settembre la tua nomina a Presidente della Camera non sarebbe stata possibile, perché tu non sei un uomo dell'Asse. Infatti avevo deciso di nominare Farinacci, che era il candidato gradito ai tedeschi. L'avevo già anzi preannunciato nel luglio scorso, quando il posto si rese vacante. Ma ho preferito aspettare ed ho fatto bene. I tedeschi ci hanno tradito. Ed io intendo appunto colla tua nomina dimostrare che noi intendiamo fare la politica per nostro conto, in piena libertà”. E Mussolini ripeté, scuro in volto, “Perché i tedeschi ci hanno tradito, facendoci trovare di fronte al fatto compiuto della guerra e dell'intesa colla Russia”. “Non era, del resto, ciò che tu desideravi?” Poi aggiunse ancora: “I tedeschi si accorgeranno presto del grave errore compiuto. E lo realizzeranno il giorno in cui i loro sforzi si infrangeranno contro la linea Maginot, che è imprendibile<sup>19</sup>”.*

---

<sup>17</sup> M. Montanari, *L'Esercito italiano alla vigilia della seconda guerra mondiale*, cit., p. 79.

<sup>18</sup> R. D. Felice, *Mussolini l'alleato*, cit., p. 93.

<sup>19</sup> Ivi, pp. 94-95.

Ad ulteriore conferma della sicurezza di Mussolini che la guerra sarà breve, c'è una frase che lui dice al generale Soddu:

*“Le guerre non si fanno quando si è pronti, si fanno quando si devono fare: dando retta a voi altri, non si sarebbe mai pronti. La guerra ad ottobre è finita<sup>20</sup>”.*

E comunque Mussolini non accantona del tutto l'idea di un possibile conflitto con la Jugoslavia, che permetterebbe all'Italia sia di recuperare l'influenza su Budapest, sottratta da Berlino sia di assicurare alla nazione l'accesso ad alcune materie prime<sup>21</sup>.

Per quanto strano possa sembrare, Mussolini in questa prima fase non è preoccupato delle azioni militari, convinto che la guerra sarà breve, ma del dopo, ovvero dei rapporti tra Italia e Germania, e del posto e il ruolo che il Paese occuperà nel “nuovo ordine europeo”. Alla pace Mussolini vuole arrivare il meno indebolito possibile e soprattutto con un Esercito forte in modo da avere un peso maggiore nelle trattative e sperando poi che la Germania lasci all'Italia di esercitare la futura influenza nei Balcani e nel Mediterraneo.

Per far sì che i suoi piani si trasformino in fatti concreti, il Capo del Governo italiano lancia le Forze Armate e l'intero Paese nella “guerra parallela” e parlando, nell'aprile del 1940, ai comandanti d'armata e di corpo d'armata, dice: *“La guerra si combatterà non per la Germania, né con la Germania, ma a fianco della Germania<sup>22</sup>”.*

Senza attenuanti sono le colpe di Badoglio: se è pur vero infatti che spesso è tenuto all'oscuro delle decisioni, la sua passività, anche quando potrebbe intervenire, supera ogni immaginazione. Questo comportamento negativo è descritto dal generale Emilio Faldella, che dice:

---

<sup>20</sup> M. Montanari, *L'Esercito italiano alla vigilia della seconda guerra mondiale* cit., p. 97.

<sup>21</sup> Di una possibile azione contro la Jugoslavia, nel caso che il conflitto tedesco-polacco si allargasse anche alla Francia e all'Inghilterra, Mussolini ne parla il 16 agosto 1939 nel quadro di un esame della situazione con Badoglio. A meno che siamo attaccate da quest'ultime, dice Mussolini, l'Italia non farà nessuna azione accanto ai tedeschi e solo dopo aver difeso i confini, e solo dopo che avremo scatenato moti interni alla Jugoslavia, ci prenderemo la Croazia per usufruire delle numerose risorse di detto Paese. R. D. Felice, *Mussolini l'alleato*, cit., p.215.

<sup>22</sup> I. Montanelli e M. Cervi, *l'Italia della disfatta*, cit., p.119.

*“Il maresciallo Badoglio si rese esatto conto della grandiosità del conflitto mondiale e della inadeguata preparazione delle Forze Armate e, appunto per questo cercò di impedire che Mussolini decidesse l'intervento. Quando si avvide che esso era inevitabilmente prossimo, confidò in un imminente vittoria tedesca, che avrebbe risolto al meglio il problema della guerra italiana, e non prese in esame gli aspetti che il conflitto avrebbe potuto assumere, nel caso che la guerra si fosse prolungata. Si ridusse a tentare il peggio, a fare da paracarro; purtroppo mancò nel maresciallo quella tanto maggiore energia che sarebbe stata necessaria per imporre la propria volontà, onde evitare il danno.*

*Ad un uomo del tempo era forse troppo chiedere di opporsi fino a questo punto a Mussolini, non era però troppo chiedere ad un Capo di Stato Maggiore Generale di cercare di uscire da uno stato di passiva accettazione delle circostanze e di tentare di dominarle.*

*Prima dell'intervento il maresciallo ripiegò sulla concezione di una guerra da condurre rimanendo esclusivamente sulla difensiva. Fermo al concetto di “guerra continentale”, non vide teatro principale del conflitto sarebbe stato il Mediterraneo e, perciò, trascurò di approfittare degli otto mesi trascorsi fra il settembre 1939 ed il maggio 1940 per potenziare l'Esercito in Africa orientale e in Libia; si fece fautore dell'offensiva in africa settentrionale, ma non valutò nell'estate 1940 l'urgenza e l'importanza di un adeguato potenziamento delle Forze Terrestri<sup>23</sup>.*

L'Esercito italiano, dopo l'inizio del conflitto viene prima impiegato in Africa occidentale, poi in Grecia e nei Balcani ed infine in Russia, così facendo le poche risorse a disposizione delle Forze Terrestri sono dissipate su vari fronti.

---

<sup>23</sup> R. D. Felice, *Mussolini l'alleato*, cit., pp. 107-108.

### 1.3 L'esercito Italiano si avvia al fronte russo

Hitler dopo aver occupato gran parte dell'Europa nel e con l'Inghilterra indebolita, nel 1941 rivolge il suo sguardo ad est verso lo *spazio vitale*, scatenando una guerra ideologica contro il regime comunista di Stalin. Nel 1940 il Duce non pensa alla possibilità imminente di un'estensione in tempi brevi del conflitto ad est. E' sicuro che prima o poi ci sarà lo scontro tra l'Asse e l'Urss, ma non lo ritiene possibile prima della seconda metà del decennio. Per il momento sia Berlino sia Mosca pensano alla loro alleanza per arrivare ai loro obiettivi (la Germania non avvisa l'Italia dell'accordo segreto stipulato con i sovietici)<sup>24</sup>. Nonostante il forte antibolscevismo che il Duce nutre, subito dopo l'inizio del conflitto cerca di normalizzare le relazioni tra Roma e Mosca, incrementando i rapporti economici. Ma da Roma non si riesce subito a comprendere l'evolversi della situazione, che vede i primi contrasti tra Berlino e Mosca, continuando piuttosto a cercare con Stalin un'intesa economica e politica, intesa che Berlino non condivide.

I primi segni del cambio dei rapporti tra Mosca e Berlino avvengono nel luglio-agosto del 1940 e ancora negli incontri berlinesi in novembre tra Hitler, Ribbentrop e Molotov i rapporti continuavano ad essere tesi. Da ciò Roma deduce le intenzioni di Hitler, anche se quest'ultimo evita ormai di lasciar trapelare qualsiasi cosa. Ma in un incontro tra il Führer e il Duce, il leader tedesco lascia capire di avere l'intenzione di attaccare l'Unione Sovietica.

Da parte tedesca non viene effettuata nessuna pressione sull'Italia per un suo coinvolgimento nello scontro ad est e l'ambasciata tedesca a Mosca, ancora il giorno prima del conflitto, ritiene improbabile la presenza di truppe italiane.

Una volta convintosi che Hitler attaccherà la Russia, il Duce non fa nulla per opporsi a tale decisione, sicuro che le armate germaniche schiaccieranno l'Armata Rossa, pur

---

<sup>24</sup>Mussolini per contraccambiare questo atteggiamento tedesco, avvisa l'alleato germanico dell'attacco alla Grecia, quando questo è imminente.

capendo che lo scontro ad est non sarà come le battaglie come quelle che hanno visto fino a quel momento impegnato la Wermacht (cosa non sgradita al Duce: “*Non mi dispiacerebbe che la Germania nello scontro con la Russia perdesse molte penne*<sup>25</sup>”).

Ciò non impedisce a Mussolini di rendersi conte che, se anche la Germania perdesse numerosi uomini, una vittoria tedesca finirebbe con l'accrescere il divario tra l'Italia e il suo alleato.

Questo è uno dei motivi che, ancor prima che Hitler scateni l'attacco, inducono Mussolini a voler partecipare all'attacco alla Russia, in modo da contribuire militarmente alla sconfitta sovietica rilanciando così la politica italiana in Europa e nel mondo. L'idea del Duce è che l'unico modo per contenere l'espandersi del bolscevismo sia attaccare l'Unione Sovietica, mentre il fatto che i tedeschi possono attaccare i russi per proteggersi le spalle dagli inglesi, secondo Mussolini, è un aspetto secondario.

Nella lettera del 23 giugno che Mussolini invia a Hitler, espone i vantaggi che a suo avviso, si potrebbero conseguire con l'attacco ad Est:

*“Togliere alla Gran Bretagna l'ultima speranza di carattere continentale europeo; liberarsi da qualsiasi preoccupazione nell'immediato futuro; tornare a quelle concezioni dottrinarie che solo necessità di carattere tattico avevano costretto ad abbandonare sia pure temporaneamente; far di nuovo convergere verso l'Asse tutte le correnti antibolsceviche esistenti nel mondo e in generale in quello anglosassone; ricondurre la Russia rinnovata, ridotta di volume e libera dal bolscevismo nel cerchio di una leale collaborazione economica con il resto dell'Europa e mettere a disposizione le materie prime di cui si ha bisogno, soprattutto nel caso che gli anglosassoni impongano un imprevedibile durata della guerra*<sup>26</sup>”.

---

<sup>25</sup> A. Cova. A. Caruso, *Tutti i vivi all'assalto*, cit., p. 118.

<sup>26</sup> R. D. Felice, *Mussolini l'alleato*, cit., pp.394-395

Inoltre il duce, come detto sopra, è convinto che colpendo la Russia si colpisce anche l'Inghilterra, perché una volta sconfitta l'Unione Sovietica, la Gran Bretagna dovrà sedersi al tavolo della pace, anche per preservare il suo impero; infine è fondamentale che l'attacco ad est inizi prima che gli Usa, con tutto il loro apparato, possano scendere in guerra contro l'Asse.

L'idea che l'estensione della guerra alla Russia possa mutare tutto il quadro del conflitto e renderlo assai più lungo del previsto, tale da comportare per l'Asse un impiego di uomini e di mezzi quale non solo Roma ma anche Berlino non ha previsto, prende a farsi strada in Mussolini solo alla fine dell'ottobre del 1941.

A far cambiare idea a Mussolini circa un rapido e facile trionfo contro le forze di Stalin concorrono due motivi: il primo che nonostante i duri colpi inferti all'Armata Rossa questa è lontana ad essere sconfitta; il secondo motivo è che, nonostante Hitler abbia solo notizia dell'imminente crollo russo, l'Inghilterra conferma la volontà di continuare la guerra e di non essere interessata a nessuna offerta di pace tedesca.

Ovviamente vista la situazione critica dell'Esercito, di cui sopra si è scritto, anche sul fronte russo le nostre armate sono male equipaggiate<sup>27</sup>. Gran parte dell'armamento degli Alpini inviati in Russia risulta obsoleto, risalente addirittura alla Grande Guerra<sup>28</sup>,

---

<sup>27</sup> A proposito dell'esercito italiano in Russia si veda il libro di Giulio Badeschi, *Centomila gavette di ghiaccio*, Roma, Mursia, 1963 e anche il libro di Nuto Revelli, *Mai tardi. Diario di un alpino in Russia*, Torino, Einaudi, 2008.

<sup>28</sup> Nel dettaglio l'armamento è composto: fucili modello '91, sei colpi al minuto; pochissimi mitragliatori Brera 30, sensibili al freddo; beretta 38, dette anche le "pesanti" che d'inverno spesso sono soggette a bloccarsi per il freddo; Breda da 20 mm in funzione antiaerea; mortai da 45 mm e da 81 mm, efficienti ma rari (quest'ultimi quattro per battaglione). Analogo discorso va fatto per l'artiglieria, composta in totale da 160 cannoni, che subito si rileva inadeguata: i calibri più grossi di 105/32 hanno una gittata di soli 14 km, il resto è tutto vetusto: 24 obici da 100/17 preda bellica austro-ungarica; 72 pezzi da 75/27 già in uso durante la guerra libica del 1911; il controcarro da 47/32 i cui proiettili possono perforare corazze fino a 40 mm, quindi inutili contro la corazza da 45 mm dei carri T-34. Vengono inviati anche ottantatré aerei: quattro squadriglie di caccia Macchi 200 e 202; due squadriglie di osservazione CA-312 e BR 20M; tre squadriglie trasporti Savoia Marchetti 81.

Ma oltre l'obsoleto materiale, anche l'abbigliamento fornito alle truppe è inadatto ad una guerra con temperature rigide, come quelle dell'inverno russo. Ma vediamo da *"Focus Storia"* di dicembre 2008 a pag.52- 53 la descrizione dettagliata: i guanti sono da tre dita, ma appena si bagnavano si congelavano; l'uniforme, la mod. 1940 è di panno autarchico. Il cappotto, poi, rende i movimenti difficoltosi e non ripara a sufficienza dal vento gelido della stappa russa; i pantaloni alla zuava in panno



così come il vestiario degli uomini, totalmente inadeguato ad affrontare il rigido inverno sovietico. Le nostre Autorità politiche e militari sperano nell'aiuto tedesco, aiuto che nella convenzione firmata tra Italia e Germania, riguarda solo viveri, carburante, fieno e legna ma non mezzi militari. In totale gli uomini del CSIR (Corpo di Spedizione Italiano in Russia) sono 62.000, sotto il comando del Generale Messe<sup>29</sup>.

---

sono l'unica protezione contro il rigido clima, il panno della giacca, non essendo idrorepellente, se bagnato diventa freddo e pesante, infine gli stivali scivolavano sulla neve. A. Caruso, Tutti i vivi all'assalto, cit, p. 24.

<sup>29</sup> Nato a Mesagne (BR) il 10 dicembre 1883. Entra nell'Esercito nel dicembre 1901 come volontario, proseguendo, da Sottufficiale, la carriera sino al 1910 data in cui dopo aver frequentato il Corso Speciale per Sottufficiali Allievi a Modena, viene promosso Sottotenente nell'Arma di Fanteria.

Inviato in Libia, partecipa al combattimento Sciara Zanja vicino a Tripoli, dove il suo reggimento ottiene una Medaglia d'Oro al Valor Militare e successivamente guadagna una decorazione al Valore, ma nel settembre 1912 deve rientrare in Italia per motivi di salute.

Nel 1913 consegue la promozione al grado di Tenente ed è assegnato al 3° Battaglione dell'84° Fanteria di stanza in Libia.

Il 17 novembre 1915 consegue la promozione al grado di Capitano. E' rimpatriato definitivamente alla fine del 1916 e quindi destinato al fronte nelle file del 57° Fanteria, nel cui ambito nell'agosto seguente assume il comando di un battaglione ed alla cui guida guadagna una seconda decorazione al Valore.

Distintosi nuovamente in combattimento, nel 1917 guadagna una terza decorazione al Valore. Ferito in combattimento, nel periodo di convalescenza è promosso al grado di Maggiore.

Passato dal 16 gennaio 1918 nel 6°, poi 9°, Reparto di Assalto della 18° Divisione, nel maggio seguente guadagna una quarta decorazione al Valore a Grazigna e nella battaglia del Solstizio - impiegato nella zona di Col Moschin - ottiene la Croce dell'Ordine Militare di Savoia (quinta decorazione). Passato con il suo battaglione di "Fiamme Nere" (Arditi) nella zona di Monte Asolone, il 24 giugno 1918 guadagna una sesta decorazione al Valore rimanendo ferito alla coscia sinistra da una bomba a mano. Rientrato in servizio all'inizio del 1919 presso il 9° Reparto di Assalto, a Risano (UD) - causa lo scioglimento del Reparto - passa in forza al Deposito di Padova e nel maggio consegue la promozione a Tenente Colonnello per "merito di guerra".

Impegnato nelle operazioni in Albania, guadagna una settima decorazione al Valore. Nell'aprile 1923, lasciati gli incarichi di membro presso la Commissione Collaudi e di Giudice del Tribunale, che nel frattempo aveva assunto, diviene Aiutante di Campo effettivo del Re Vittorio Emanuele III.

Nominato al termine del prescritto periodo quadriennale Aiutante di Campo Onorario del Re, nel 1927, assegnato al 9° Bersaglieri e promosso al grado di Colonnello, ne diviene il Comandante.

Lasciato dal 16 settembre 1935, dopo 8 anni, il comando del reggimento, è incaricato del Comando della 3ª Brigata Celere di Verona, di cui diviene Comandante, all'atto della promozione a Generale di Brigata.

Successivamente è nominato Vice Comandante della D.F. "Cosseria", nelle cui file partecipa alle operazioni finali della Campagna in Africa Orientale contro l'Etiopia. Rientrato in Italia da Massaua il 28 settembre 1936, il 1° novembre dello stesso anno è nominato addetto all'Ispettorato delle Truppe Celeri e quindi Comandante della 3ª Divisione Celere "Principe Amedeo Duca d'Aosta" di Verona con il grado di Generale di Divisione.

Nel 1939 è nominato Vice Comandante del Corpo di Spedizione in Albania, e in tale veste partecipa alle operazioni per la conquista di quel paese, guadagnando per il suo valore la Croce di Ufficiale dell'Ordine Militare di Savoia (ottava decorazione).

Lasciato il comando della 3ª Celere, è nuovamente destinato in Albania, dove è nominato Comandante del C.A. Speciale. Si distingue particolarmente in tale veste nel ciclo operativo sul fronte albanese del dicembre 1940 - aprile 1941, guadagnando la promozione a Generale di Corpo d'Armata per "merito di guerra".

Nelle pianure dell'Unione Sovietica si palesa da subito l'assoluta impreparazione degli alti comandi, il ridicolo addestramento dei soldati e l'inadeguatezza dei mezzi a disposizione dell'Esercito italiano, come la mancanza di autocarri per il trasporto truppe o le mediocrità dei carri armati L3, soprannominati "scatole di sardina"(da tre tonnellate armate da una semplice mitragliatrice) nulla se paragonati ai T-26B per non parlare dei T.34<sup>30</sup> o i Klim Vorosilov, in gergo KV1 e 2, tutti in dotazione all'esercito russo, che alla fine dell'estate del '42 saranno affiancati dai tank americani Sherman, donati dal presidente Roosevelt. E pensare che questi soldati sono cresciuti nel mito della potenza militare fascista, per poi ricredersi davanti all'imponenza di un carro sovietico<sup>31</sup>, come si evince da questo racconto dall'arrivo dei nostri militari in Ucraina: *"A un angolo di strada, a ridosso di un'isba diroccata, stava un carro armato russo. Immobile, gigantesco, con un'ampia breccia nella corazza che ne poneva il rilievo formidabile. Incontrandolo all'improvviso oltre l'angolo, gli artiglieri Alpini sospendevano le*

---

Il 14 luglio 1941 viene nominato Comandante del Corpo di Spedizione Italiano in Russia (CSIR) ex C.A. Celere, ed il giorno dopo parte con tutto il contingente per la Russia.

Partecipa in tale veste alle operazioni del 1941-1942 in Ucraina combattendo vittoriosamente dal fiume Dnieper al Don e guadagnando la Croce di Commendatore dell'Ordine Militare di Savoia (nona decorazione) e due decorazioni al Valore tedesche (decima ed undicesima decorazione) ed il 10 luglio 1942, nel quadro del potenziamento del contingente italiano in Russia, assume il comando del 35° C.A. (ex CSIR), inquadrato nell'ARMIR (Armata Italiana in Russia).

Lasciato il comando del 35° C.A. alla fine del 1942 consegue la promozione a Generale d'Armata per "meriti di guerra" - ed il 17 dicembre dello stesso anno riceve una ulteriore altra decorazione germanica (dodicesima decorazione). Nel febbraio 1943 parte per Tunisi ove assume il comando della 1ª Armata mobilitata in Tunisia.

Partecipa in tale veste alle operazioni in quel fronte distinguendosi per Valore e perizia guadagnando fra l'altro la Croce di Grand'Ufficiale dell'Ordine Militare di Savoia (tredicesima decorazione) e il 12 maggio dello stesso anno consegue la promozione a Maresciallo d'Italia per "merito di guerra".

Fatto prigioniero il 13 maggio 1943 dopo la resa dell'1ª Armata è rimpatriato in seguito è nominato Capo di SM Generale, incarico che mantiene fino al 1º maggio 1945, mentre il 1º febbraio dello stesso anno aveva ricevuto la nomina a Presidente del Consiglio dell'Ordine Militare d'Italia.

Collocato nella riserva dal 27 marzo 1947, nel 1953 è eletto Senatore della Repubblica e muore a Roma il 18 dicembre 1968. M. Montanari, L'Esercito italiano alla vigilia della seconda guerra mondiale cit, pp. 118-119

<sup>30</sup> Il T-34 è il miglior carro armato dell'intero conflitto. Alla grossa stazza circa 30 tonnellate univa velocità e manovrabilità. E' lungo quasi sei metri, largo tre, altezza da terra di due metri e novanta, dalla torretta sporgeva un cannone da 76 mm, capace di distruggere qualsiasi corazza. Il T-34 è l'orgoglio dell'industria sovietica, immortalato in una poesia: *"Per la morte dei nemici, per la gioia degli amici, non esiste macchina migliore dell'amato T-34"*. A. Caruso, *Tutti i vivi all'assalto*, cit., p. 23.

<sup>31</sup>Una delle tecniche utilizzate dai militari italiani, ed in particolare dal battaglione Monte Cervino per fermare i T-34, è quella di arrampicarsi sullo scafo e aprire il portellone per poi lanciare le bombe a mano. L.E. Longo, *I reparti speciali italiani della seconda guerra mondiale*, cit., pp.195-196.

*conversazioni contemplando a lungo l'immane ordigno. Mai avevano veduto, fino ad ora, un pachiderma di simile mole. I soldati osservavano i muli che gli giravano attorno, quiete bestioline al confronto<sup>32</sup>.*

La guerra a est non sarà solo uno scontro tra due eserciti, ma sarà lo scontro tra due ideologie opposte come già accennato e che vede la popolazione locale subire numerose violenze gratuite dagli occupanti germanici: *“Alcuni soldati tedeschi, avevano necessità di occupare un'isba, avevano sloggiato i due abitanti: un vecchio e la nipote ventenne, costoro, preoccupandosi dell'ormai prossimo inverno, avevano scavato una piccola tana ove s'erano installati.*

*Un giorno il vecchio, levato l'uscio dell'inutilizzato porcile annesso isba, lo sta portando verso il proprio rifugio, in modo da impiegarlo come chiusura per i giorni più freddi. Un soldato tedesco nota l'affaccendarsi del vecchietto e con un urlo lo ferma, corre verso il russo e come questi non fu pronto a mollare l'uscio gli assesta in pieno viso uno schiaffo tale da farlo ruzzolare sulla polvere.*

*-“Fermo, Fermo”- grida la nipote correndo a interporsi tra il vecchio e il soldato. Il tedesco, inferocito per il nuovo intervento, con uno strattone spinge a lato la ragazza. Quest'ultima con l'intento di difendere il nonno si butta sul tedesco sforzandosi di trattenerlo, e nella breve colluttazione riesce a graffiarli le braccia nude rigandole con qualche stria rossa da cui esce un po' di sangue.*

*Sul momento l'episodio termina così, per l'intervento di altri soldati tedeschi che separano i contendenti; ma l'indomani, il vecchio e la nipote pendono impiccati a un albero della piazza<sup>33</sup>.*

Mentre diversi appaiono i rapporti tra gli italiani e gli occupati alimentando il mito di *“italiani brava gente<sup>34</sup>”*:

---

<sup>32</sup> G. Bedeschi, *Centomila gavette di ghiaccio*, Mursia, Roma, 1963, pp. 139-140.

<sup>33</sup> Ivi, pp. 159-160.

*“la gente d’Ucraina aveva trovato via d’intesa con gli uomini delle Penne Nere e si mostrava larga di simpatia e di attenzione verso quei ragazzi gioviali, offriva spontanea ospitalità nelle isbe e si intrattenevano volentieri, terminati i lavori di giornata, a conversare fino a tardi con i soldati addetti alle basi. Quei contadini imparavano l’italiano con una facilità prodigiosa. A sera, intorno ad un lumicino, un’intera famiglia russa si raduna attorno al soldato italiano e non si stancava mai di chiedere notizie dell’Italia, di tutto ciò che non fosse russo.*

*Era buona gente, primitiva e generosa, ma soffocata anch’essa dalla vastità della steppa. Essendosi soffermata la guerra, intorno alle loro isbe, i contadini russi desideravano che in queste entrassero gli italiani, così i tedeschi non possono requisircele, confidavano sottovoce i russi<sup>35</sup>”.*

Ritornando al fronte russo, i soldati italiani partono il 10 luglio da Roma (divisione Torino), Cremona (comando CSIR) e Verona (divisioni Pasubio e Celere) tramite 225 treni fino alla città ungherese di Borsa (il trasferimento di tutti i reparti si conclude solo il 5 agosto), da lì raggiungono il teatro delle operazioni con una marcia di centinaia di chilometri attraverso le pessime strade di Romania, Moldavia, Bessarabia e Ucraina. Poichè molti reparti non sono dotati di automezzi questa lunga marcia deve essere fatta a piedi, causando una notevole dispersione, tanto che il CSIR raggiunge il fronte a scaglioni distanziati di giorni interi uno dall'altro (la prima a entrare in combattimento è la divisione Pasubio l'11 agosto).

Il primo scontro a fuoco tra i nostri uomini e i sovietici avviene il 12 agosto, quando la Pasubio, marciando lungo la riva destra del Bug in direzione sud-est per tagliare ai russi la ritirata verso la strategica città di Nikolayev, finisce per entrare in contatto con il

---

<sup>34</sup> Questo mito è un falso storico perché se è pur vero che gli italiani in territorio sovietico non si macchiarono di atrocità come l’alleato tedesco, nei Balcani furono molteplici i casi di violenze perpetrati ai danni della cittadinanza da parte dei soldati di Vittorio Emanuele III, come descrive il libro *Italiani senza onore* di Costantino di Sante.

<sup>35</sup> Ivi, pp. 158-159

nemico, partecipando alla cosiddetta “Battaglia dei due fiumi”, ovvero alla grande manovra effettuata dall'esercito tedesco per intrappolare le forze sovietiche tra i fiumi Dniestr a ovest e Bug a est. Nei due giorni di scontri presso i villaggi di Pokrovskoje e Yasna Poliana, la divisione Pasubio vince su un reggimento sovietico, che si ritira lasciando sul campo centinaia di caduti e prigionieri. Ma questa sarà una vittoria effimera, infatti da lì a poco l'Esercito Sovietico passerà al contrattacco che lo porterà fino a Berlino.

Nell'aprile del 1942, Mussolini invia ulteriori uomini in Russia, nonostante in Africa, che dovrebbe essere il nostro fronte principale, la situazione italiana sia drammatica. Questo perché il Duce è convinto che aumentando l'aiuto alla Germania in Russia, quando si arriverà al tavolo della pace potrà far valer il peso dell'esercito italiano nel nuovo ordine mondiale.. Per questo invia in Russia altri reparti delle Forze Terrestri che costituiscono l'ARMIR<sup>36</sup> (Armata Italiana in Russia) con la denominazione di XXXV Corpo d'armata, comandata dal generale Gariboldi, nonostante il parere negativo del generale Messe<sup>37</sup>, pregando di non inviare al fronte gli Alpini.

Anche il Fuhrer in un primo momento è contrario alla partecipazione dei soldati italiani ad est, principalmente per due motivi: primo perché crede che possa sconfiggere l'Armata Rossa in poco tempo e con solo i suoi uomini; secondo perché pensa che gli

---

<sup>36</sup> I ranghi dell'ARMIR sono composti dalla divisione di fanteria *Vicenza*, composta da giovanissimi arruolati e da richiamati ultratrentenni provenienti da ogni arma e da ogni corpo, dal Raggruppamento a cavallo *Bardò (reggimento Lancieri di Novara e il Savoia Cavalleria)*, dal corpo Alpino, comandato dal Generale Nasci, formato dalla *2° Divisione Tridentina* (Generale Luigi Reverberi), *3° Divisione Alpini Julia* (Generale Umberto Ricagno), *4° Divisione Alpini Cuneense* (Generale Emilio Battisti), dalla *divisione Sforzesca, Ravenna, Cosseria*, tutte facente parte del *II Corpo d'Armata* comandata dal Generale *Giovanni Zanghieri*. Infine completavano lo schieramento il resto del CSIR e il *Raggruppamento Camicie Nere*.

L'equipaggiamento dell'ARMIR è composto da 25.000 quadrupedi e 16700 auto carrette più 5000 moto. L'artiglieria, obsoleta e spesso risalente al primo conflitto mondiale, come i 28 cannoni 65/17 o i settantadue 75/27. Gli unici pezzi moderni sono i settantadue 75/18 e i ventiquattro 105/11 strappati all'Esercito francese o i ventiquattro 149/28 usciti dall'acciaierie tedesche Krupp. Discorso analogo per le i carri armati, che dopo la totale inefficienza degli L-3, vengono sostituiti con trenta L-6 (blindati da 6 tonnellate) inutili contro i carri sovietici. A. Caruso, *Tutti i vivi all'assalto*, cit., pp. 30-33.

<sup>37</sup> Il 2 giugno del 1942 il generale è ricevuto da Mussolini, l'alto ufficiale spiega al Duce che inviando i nostri soldati in Russia rischieremo un bagno di sangue ed una brutta figura militare.

italiani farebbero meglio a rinforzare lo scacchiere mediterraneo<sup>38</sup>. Questo atteggiamento tedesco comincia a mutare nell'ottobre del 1941, vista la drammatica situazione in cui versano i soldati germanici e le grandi perdite che la Wehrmacht subisce senza che i nuovi arrivi riescano a riempire i vuoti lasciati dai caduti. Da qui il sorgere di un interesse per l'aiuto militare dell'Italia<sup>39</sup>, confermato anche da una lettera inviata dal Hitler a Mussolini:

*“I preparativi per la prosecuzione della guerra di annientamento sono in primavera sono corso. Ritengo il totale annientamento di questo nemico, Duce, come una delle più decisive premesse per la definitiva vittoria di questa guerra. Vi sono quindi molto grato, Duce, che mi abbiate spontaneamente offerto di impiegare altri due corpi italiani sul fronte orientale. Si avrà così la possibilità di costituire una completa armata italiana alla quale, eventualmente, sottoporro anche le necessarie formazioni tedesche. Mi permetto, però, Duce, già da ora di suggerirvi qualche cosa: e cioè che il trasporto di queste divisioni dovrebbe aver luogo in un momento che fosse anteriore all'inizio dello scioglimento delle nevi, perché, con questo inizio, sarà impossibile qualsiasi movimento per un periodo da quattro a circa sei settimane.*

*Ritengo invece necessario di riprendere l'offensiva immediatamente all'inizio della stagione asciutta<sup>40</sup>”.*

L'atteggiamento di Mussolini rispetto a tali richieste appare tutto sommato freddo, seccato per i ritardi e le inadempienze dei tedeschi in materia di rifornimento<sup>41</sup>, anche se

---

<sup>38</sup> Questo non deve indurre a pensare che Hitler consideri il fronte africano il più importante, ma tutt'altro, il fatto che spinge l'Esercito italiano a concentrarsi nei combattimenti in nord Africa è perché non vuole sottrarre forze alle sue Forze Terrestri per soccorrere l'alleato, come poi succederà con l'invio di Rommel in Africa per cacciare indietro gli inglesi che hanno completamente distrutto le linee italiane.

<sup>39</sup> La prima richiesta di divisioni italiane è fatta da Hitler a Ciano il 25 ottobre 1941. L.E. Longo, *I reparti speciali italiani nella seconda guerra mondiale*, cit., p. 225.

<sup>40</sup> R. D. Felice, *Mussolini l'alleato*, cit., p. 607.

<sup>41</sup> Nell'intenzione di Mussolini l'invio di uomini ad est deve essere ricambiato dai tedeschi con l'invio di armi (artiglieria pesante e carri) nel Mediterraneo.

il Duce è smanioso di aiutare l'alleato: *“Non possiamo essere meno presenti della Slovacchia<sup>42</sup>”*.

Gli Alpini partono per il fronte nel luglio del 1942, oltrepassato il Brennero il percorso si snoda attraverso Monaco-Lipsia-Varsavia-Minsk-Gomel-kharkov-Isijum. Il battesimo del fuoco dell'ARMIR, spetta alla Tridentina che viene mandata in soccorso della Celere, della Pasubio e della Sforzesca.

Per capire con quanta leggerezza vengano inviati i nostri soldati al fronte e soprattutto il loro utilizzo, basti sapere che gli Alpini addestrati per una guerra di montagna nel Caucaso, finiscono per combattere in pianura<sup>43</sup>:

*“- Rapporto, ufficiali, subito- ordinò il capitano Reitani al furiere. Due minuti dopo i sette ufficiali della batteria, stipavano la piccola tenda, il Capitano passò lo sguardo sui loro volti per assicurarsi che non mancava nessuno. Erano tutti presenti. Nel gruppetto stavano Perbellini, ventenne ma già uomo, sempre ridente e sereno, adorato dai soldati, il sottotenente Candioli, giovane e testardo friulano, che si era digerito tranquillamente dal primo all'ultimo giorno la campagna di Albania; il tenente Brogli, sottocomandante della batteria, milanese e avvocato, brontolone e sempre pronto, nei momenti più duri, a rilevare profonde riserve di volontà e coraggio, il sottotenente Ferrieri, da pochi mesi effettivo nella batteria, bonario urlatore nella sua mansione d'addetto ai muli.*

*- Ho cattive notizie da darvi- disse Reitani con volto impassibile;- le peggiori che ci possano riguardare direttamente: al rapporto dei comandanti di batteria il tenente colonnello Verdotti ci ha comunicato che siamo destinati ad un'altra zona d'impiego. Non andremo più nel Caucaso.*

*- E dovè, allora?- chiese per tutti il tenente Brogli.*

---

<sup>42</sup> I. Montanelli e M. CERVI, *L'Italia della disfatta*, cit., p. 134.

<sup>43</sup> Per capire il morale della truppa si veda il libro di Pietro Cavallo, *Italiani in guerra sentimenti e immagini dal 1940 al 1943*, Bologna, Il Mulino, 1997.

*Reitani rispose lentamente.*

*- Non saremo impiegati in montagna, ma in perfetta pianura. Qui in Ucraina sul Don.*

*- Sul Don? – domandarono precipitosamente sei voci. Gli ufficiali si scambiarono una frettolosa occhiata, poi fissarono nuovamente il comandante, increduli.*

*- E' impossibile, signor capitano, vuol dire farci massacrare tutti - sbottò Ferrieri.*

*- Sul fiume gli Alpini? Disse Brogli quasi ridendo<sup>44</sup>”.*

Anche il colonnello Garri altro veterano della guerra, esprimeva lo stupore, per una decisione così scellerata:

*“Il colonnello si mordeva il tumido labbro inferiore e riabbassava gli occhi sulla carta.*

*-La Julia- scriveva- è stata tolta dalla zona di operazione greca nel precisato intento di essere impiegato sulla montagna del Caucaso, e nel trasferimento a questo fine ha già sacrificato , il sangue di un intero battaglione e parte del comando di un reggimento di Alpini. In previsione di un adeguato impiego in montagna, le truppe alpine hanno rinunciato al congedo concesso ai boscaioli, minatori, carbonai... l'Italia è stata depauperata di muli, è giusto quindi che si attenda un impiego ponderato e rispondente all'attesa.*

*Ma l'impiego in pianura di queste truppe, le espone a catastrofiche conseguenze, impedendo, per la sola natura del terreno, che esse possano dispiegare e sfruttare quelle caratteristiche materiali e morali che in terreno montano le rendono assolutamente eccellenti.*

*La guerra in pianura, invece, richiede un addestramento opposto a quello che ad esse è stato impartito, e le sottoporrebbe in partenza ad una sfasatura spirituale rovinosa. L'equipaggiamento ad esse in dotazione risulterebbe del tutto irrazionale, il rifornimento a dorso di mulo le porrebbe ben presto in crisi. L'armamento stesso,*

---

<sup>44</sup> G. Bedeschi, *Centomila gavette di ghiaccio*, cit., pp. 141-143.



*costituito da obici da montagna e piccoli mortai, ridurrebbe al limite la loro capacità d'offesa<sup>45</sup>”.*

Oltre al generale Messe, che come detto prima, si oppone all'invio di ulteriori uomini in Russia, anche Alfieri ambasciatore italiano a Berlino convince il Duce ad incontrarsi con Hitler per affrontare il problema russo. Ma il leader tedesco non ascolta i consigli di Mussolini di chiedere una pace separata con i sovietici, anche se è pur vero che il Duce non insiste più di tanto per convincere il Führer a cercare una via di uscita ad est. Così il leader italiano si uniforma al suo Ministro degli Esteri, ovvero attendere gli eventi, anche perché Hitler e Von Ribbentrop gli fanno credere che, quando si deciderà la spartizione dell'Europa, soltanto l'Italia e la Germania avranno una posizione di primo rango.

Sebbene a palazzo Chigi, anche tra i più stretti collaboratori di Ciano, non manchino coloro che sempre di più si indignano del comportamento tedesco ad est, tutti ormai conoscono la situazione di difficoltà in cui si trova l'Esercito italiano in Russia. Ciano sembra non preoccuparsi più di tanto, convinto che una volta ottenuta la vittoria tutto sarà dimenticato e che l'Italia non possa abbandonare l'alleato germanico per non perdere i vantaggi nel futuro “Ordine Nuovo” di Hitler. Inoltre nei piani di Mussolini l'Italia, una volta finita la guerra, dovrà diventare il polo di attrazione per tutti quegli stati che in Europa temono l'egemonia tedesca quindi, perché questo avvenga, non si può abbandonare l'Esercito tedesco ad est, ma soprattutto è fondamentale vincere contro i sovietici. Ma purtroppo le cose al fronte non vanno bene, gli Alpini nonostante una strenua difesa cominciano a retrocedere, sebbene non manchino gli esempi di eroismo fra i nostri soldati come quello del sergente Bortolotti:

*I mortai nemici colpiscono l'artiglieria italiana, il puntatore di un cannone viene colpito e il suo posto viene preso dal Sergente Bortolotti, nato a Vittorio Veneto e*

---

<sup>45</sup> Ivi, pp. 146-147

*nonostante i ventiquattro anni, è considerato un veterano. L'ardimento, il fisico atletico ne hanno fatto una figura conosciutissima. Bortolotti e gli altri della 13 compagnia combattono dall'alba, il sergente è già stato ferito al braccio, eppure si è avventurato in un contrasto con le a mano. Adesso e li da solo, le forze mancanti per il sangue perso, ma Bortolotti spara finché un proiettile non centra in pieno lui ed il cannone. Le schegge lo trafiggono, una, grossa come un pugno, gli squarcia la cassa toracica. Spirerà tra le braccia del dottore.*

*Già in Grecia si era distinto, fuggendo dalla prigionia di due soldati greci, aggredendo in modo fulmineo i militi e ritornando nelle retrovie della Julia<sup>46</sup>".*

Mussolini con la fine del 1941, con l'entrata in guerra del Giappone e degli USA, capisce che la guerra ad est difficilmente finirà per il 1942 e neanche per il 1943. Tra novembre e dicembre del '41, le notizie che provengono dalla Russia e dalla Germania rendono Roma consapevole che Hitler non riuscirà ad occupare nè Mosca nè Stalingrado e che le operazioni devono essere sospese a causa dell'arrivo dell'inverno.

Tra i combattimenti più aspri che vedono impegnati gli italiani c'è sicuramente quello di Nikitovka dove si contano poco meno di 150 morti e alcune centinaia di feriti da parte degli italiani. Mentre il punto di maggior avanzata dei tedeschi, viene raggiunto il 2 dicembre del 1941, quando reparti della 258° divisione di fanteria germanica penetrano nel sobborgo moscovita di Khimi, da dove si possono vedere le guglie del Cremlino. Da questo momento in avanti la macchina tedesca retrocederà, anche se il dittatore tedesco si rifiuta di vedere la realtà. I suoi generali se ne sono accorti quasi subito, l'addetto militare a Roma, Rintelen, si incontra in Germania con alcuni alti comandi della Wehrmacht per cercare di trovare il modo di far capire a Hitler che tutto l'andamento della guerra in Russia è una pura follia, che l'Esercito tedesco è sottoposto ad un'usura che non può reggere e che infine tutto questo condurrà la Germania verso la rovina

---

<sup>46</sup> Ivi, pp. 158-159.

In un primo momento il Duce non si rende conto di quanto è grave la situazione germanica e che i russi continuano a rinforzarsi. A ciò contribuisce anche le rassicurazione che Hitler dà a Mussolini, scrivendo una lettera il 29 dicembre<sup>47</sup>. La gravità della situazione comincia ad essere più chiara verso la metà del gennaio 1942, dopo che Hitler allontana Von Brauchitsch dalla guida dell'Esercito assumendone personalmente il comando. A Salisburgo il 30 aprile del '42, mentre Hitler confida al Duce che è convinto della vittoria germanica, Von Ribbentrop, pur dicendo di essere sicuro della vittoria finale, non nasconde a Ciano che tra dicembre e gennaio si è corsi il rischio di una catastrofe per l'Asse.

E Ribbentrop ha perfettamente ragione, giacché gli italo-tedeschi sono bloccati a causa dall'arrivo dell'inverno, che porta le temperature fino a venti se non trenta gradi sotto zero. Gli italiani (in particolare la divisione Torino) affrontano il 95° Reggimento della Guardia, una formazione speciale della NKVD, oltre a squadroni di cavalleria cosacca e battaglioni di fanti siberiani. Al termine della dura battaglia (costata 135 morti e più di 500 feriti) gli italiani si trovano ora schierati su una linea difensiva formata da capisaldi tra la città di Rykovo a ovest e il fiume Mius a est, sul fianco sinistro, invece, presso il villaggio di Debaltseve, è attestata la 17ª Armata tedesca. Proprio su questa linea i sovietici, meglio abituati e più attrezzati a resistere ai rigori dell'inverno russo rispetto agli italo - tedeschi, il 25 dicembre scatenano una pesante offensiva, poi denominata "La Battaglia di Natale", che investe in pieno il 3° Reggimento Bersaglieri e la Legione Tagliamento. Un battaglione di bersaglieri è accerchiato per dieci ore prima di riuscire a ritirarsi. Gli italiani comunque riescono a riorganizzarsi e tra il 26 e il 28 dicembre le divisioni Pasubio e Celere insieme a un reggimento e una formazione di panzer tedeschi contrattaccano, riuscendo a riprendere le posizioni perse nel corso dell'attacco sovietico

---

<sup>47</sup> Nella sua lettera Hitler si dilunga parlando di una resistenza maggiore del previsto e del precoce maltempo che le armate germaniche hanno incontrato , ma è sicuro che con l'arrivo della prossima primavera i russi saranno annientati. R. D. Felice, *Mussolini l'alleato*, cit., p. 542.

di Natale. A fine gennaio gli Alpini devono invece soccorrere con alcuni reparti le truppe tedesche della 17<sup>a</sup> Armata in difficoltà nell'area di Izium (cento chilometri a nord di Gorlovka), dove i sovietici sfondano il fronte penetrando nelle retrovie per un centinaio di chilometri.

Nonostante gli italiani abbiano aiutato i tedeschi nel non soccombere ai reparti dell'Armata Rossa, i germanici hanno un giudizio tutt'altro che positivo del nostro Esercito, ciò confermato da Gobbels il 21 giugno del 1941: *"Abbiamo i peggiori alleati che si possono immaginare"*, ripetendo il suo pensiero due anni dopo: *"I nostri alleati italiani sono pressoché i peggiori del mondo"*<sup>48</sup>. Anche se ciò è smentito dal bollettino di guerra tedesco N. 29 che dice: *"Nei contrattacchi difensivi nella grande ansa del Don si è particolarmente distinta la divisione italiana Julia"*<sup>49</sup>.

Intanto anche il Re, Vittorio Emanuele III<sup>50</sup>, capisce che la situazione in Russia è disperata e chiede al Duce, il 20 novembre 1942, di riportare in Patria le truppe da utilizzare per la difesa della capitale. Ma Mussolini anche questa volta non intende abbandonare l'alleato tedesco, allettato dai vantaggi della vittoria. Il 19 dicembre il II Corpo d'armata ha cessato di esistere, più di diecimila prigionieri finiscono in mano russa, mentre da questo momento comincerà l'atroce marcia di ripiegamento delle nostre truppe come raccontata il cap. Reitani:

*"La marcia sarà durissima. Potremmo scontrarci con i russi ad ogni passo, e in ogni caso dovremmo fare un cammino tortuoso, sulla neve vergine. Avvertite gli uomini che dovremmo affrontare un percorso di 70 o 80 chilometri, marcerà l'intera divisione e non sarà concessa nessuna sosta, chi rimane indietro resta abbandonato a se stesso, praticamente è perduto. E' una misura dolorosa ma è in giuoco l'esistenza di tutta la*

---

<sup>48</sup> Ivi, p. 566.

<sup>49</sup> A. Caruso, *Tutti i vivi all'assalto*, cit., p. 94.

<sup>50</sup> Al Quirinale già si pensa al dopo Mussolini, a confermare ciò il 19 Novembre il Re dice a Ciano: *"Bisogna tenere caro qualsiasi filo con gli Alleati, anche se esile come una tela di ragno"*. I. Montanelli e M. Cervi, *L'Italia della disfatta*, cit. p. 194.

*Julia. Siamo quasi privi di viveri, fra poco ci verranno distribuite due gallette e una scatola di carne. Dopo il Capitano tacque<sup>51</sup>”.*

Le continue marce con temperature spesso inferiori ai quaranta gradi sotto zero a cui sono sottoposti questi uomini, se ancora così si possono chiamare, hanno trasformato in larve umane questi militari: *“Tutti i soldati dell’Asse sono curvi, zoppicanti, rosi dalla febbre e dai pidocchi, con le piaghe circondate dal pus, affamati come lupi che emettono dalle narici e dalle labbra spaccate un’unica bava sanguigna che scende a accumularsi e raggelarsi sulle barbe e sugli abiti. Ma non esiste pietà per questi uomini, devono marciare, levarsi le croste dalle ferite che s’appiccicano ai panni e togliersi le dita che staccandosi putride di cancrena scivolano sotto la pianta dei piedi, inoltre sono attaccati dalla diarrea: si vedono uomini sbottonarsi gli indumenti, abbassare pantaloni e mutande, accucciarsi a metà, e tuttavia procedere oscenamente a tentoni e a gambe larghe per non rimanere indietro, mentre perdono e lasciano dietro di se chiazze a strisce di liquame sanguinolento<sup>52</sup>”.*

La ritirata di questi uomini finisce nel gennaio del 1943, e nonostante lo scarso armamento e comandanti non sempre all’altezza, il comportamento dell’Esercito italiano ha attirato il rispetto anche del nemico russo come dimostra il bollettino N. 630 del Comando Supremo Russo emesso da radio Mosca ai primi di febbraio del 1942 che recita: *“Soltanto il Corpo d’Armata Alpino italiano deve considerarsi imbattuto sul suolo di Russia<sup>53</sup>”.*

Quando i superstiti ritornano in Italia, li attende una “sorpresa” assurda, ovvero all’arrivo dei treni carichi di reduci, i ferrovieri sigillano i finestrini dei vagoni, come da

---

<sup>51</sup> A. Caruso, *Tutti i vivi all’assalto*, cit., p. 115

<sup>52</sup> G. Badeschi, *Centomila gavette di ghiaccio*, cit., pp. 270-271.

<sup>53</sup> *Ivi*, p. 415.

ordine ricevuto:” *perché loro fanno schifo e la popolazione non li deve vedere così malridotti*<sup>54</sup>”.

Ma, nonostante questo bagno di sangue, il Duce avrebbe comunicato al Führer il 9 marzo del 1943 che il soldati italiani sarebbero stati riorganizzati e riarmati, perché “l’Italia non può rimanere assente dal fronte russo<sup>55</sup>”.

Secondo l’Ufficio Storico dell’Esercito, gli uomini inviati in Russia ammontano complessivamente a 229.000. Alla conclusione della battaglia ne mancano all’appello 84.830, mentre i superstiti sono 114.485. L’Urss ha restituito 10.030 prigionieri, anche se è difficile dire con precisione il numero esatto dei dispersi sul fronte russo.

Ho deciso di riportare brevemente le gesta del nostro Esercito in Russia per cercare di mettere in risalto, non tanto le varie operazioni, ma la superficialità di un regime di “giocare” con la vita di migliaia di giovani mandandoli in una terra lontana, senza un adeguato supporto logistico e con comandanti quasi mai all’altezza della situazione, interessati per lo più alla loro carriera.

---

<sup>54</sup> A. Caruso, *Tutti i vivi all’assalto*, cit., p. 318.

<sup>55</sup> R. D. Felice, *Mussolini l’alleato*, cit., p. 605.

## 2.LA REGIA MARINA MILITARE

### 2.1Un quadro introduttivo

La Marina Militare si può dire che sia l'arma meno legata al regime per tradizione e per la grande ammirazione alla Royal Navy. Nonostante ciò la Marina sicuramente è l'arma meglio equipaggiata ad affrontare la guerra.

Questo perché il Fascismo, sin dagli anni '30, capisce l'importanza della guerra marittima, vista anche la posizione geografica dell'Italia circondata, per quasi la sua totalità, dal mare Mediterraneo, ma con entrambe le porte d'accesso, Gibilterra e Suez, controllate dagli Inglesi, così come Malta, una postazione fondamentale per i traffici mercantili nazionali. Ovviamente per poter contrastare gli inglesi, ci vorrebbe una perfetta collaborazione tra Aeronautica e Marina, mentre avverrà tutto l'opposto, poiché ognuna delle due armi deciderà di condurre la guerra per proprio conto.

I contrasti tra le due Armi risalgono già alla fine della Prima guerra mondiale, quando la Marina decide di dotarsi di una portaerei, con relativi velivoli alle sue dipendenze. Proprio per questi velivoli, nel corso degli anni Trenta, quando il discorso portaerei entra nel vivo, lo scontro tra le due armi diviene molto forte, con l'Aeronautica ancorata alle teorie di Giulio Douhet<sup>56</sup> portate avanti da Italo Balbo<sup>57</sup>.

Come si è detto, la costruzione della portaerei è affrontata dalla Marina con decisione negli anni '30, in relazione all'attacco all'Etiopia e la conseguente crisi con l'Inghilterra.

---

<sup>56</sup> Douhet è totalmente contrario a forze aeree al di fuori del controllo dell'Aeronautica. Anche se nel 1921 nel suo libro *Il Dominio dell'Aria* si dichiara favorevole alla costituzione di forze aeree che non dipendono dall'Aviazione. Ma nel 1926 con la pubblicazione del suo *Libro secondo*, Douhet cambia totalmente opinione, dichiarando di essere totalmente contrario a velivoli che non siano sotto il controllo della Regia Aeronautica. G Giorgerini, *La guerra italiana sul mare*, Milano, Mondadori, 2009, pp. 128-129.

<sup>57</sup> Durante una riunione con il sottosegretario alla Marina Siriani (27 gennaio 1928), Balbo ottiene che la Marina potrà possedere solo 12 squadriglie di idrovolanti da ricognizione vicina e 6 da ricognizione lontana. Ivi, pp. 132.

Nel 1936, mentre è in corso la progettazione della nuova portaerei, che dovrebbe trasportare 42 aerei, la Marina appronta anche i progetti per la trasformazione di due grandi unità della Marina mercantile, le navi passeggeri Roma e Augusta, in portaerei.

Ma nel 1938, con il discorso dell'ammiraglio Cavagnari alla Camera, è dichiarata la rinuncia ufficiale della Marina alla costruzione della portaerei, rinuncia giustificata dalla fiducia nella capacità dell'Arma Aerea di difendere la flotta:

*“La Marina italiana persiste invece nella decisione di non costruire navi portaerei con ponte di volo. Osservatori stranieri, lontani e vicini, hanno segnalato e criticato questa che è apparsa come una deficienza della nostra flotta, Anche nell'ambito dei tecnici nazionali molto si è discusso in passato su questo punto e, per lo meno, i tecnici navali erano concordi nell'invocare una soluzione positiva del problema.*

*Ora io debbo dichiarare che una volta di più Mussolini, cui spettava decidere il divario tra le opposte fazioni, ha avuto ragione.*

*Il rapidissimo progresso tecnico degli aerei, l'incremento sbalorditivo delle loro caratteristiche, mentre hanno enormemente complicato e più complicheranno il problema della nave con piste di volo, ne diminuiscono di pari passo l'efficienza, intesa come rapporto efficace dei compiti aeronavali, che riguardano l'esplorazione e il bombardamento, nei teatri di operazione che più ci interessano, dotati, come sono, di appropriata rete di basi aeree.*

*Il costo e la vulnerabilità, anche rispetto alle offese del cannone e del siluro, di una vera nave portaerei, i vincoli che essa crea per l'aliquota di forze navali di superficie incaricate della sua scorta, il tempo occorrente per la sua realizzazione, sono elementi di cui si è tenuto gran conto nell'esame del complesso problema<sup>58</sup>”.*

L'anno successivo sempre Cavagnari esprime la sua fiducia nell'Arma Aerea a difendere la flotta:

---

<sup>58</sup> F. Pricolo, *La Regia Aeronautica nella Seconda guerra mondiale*, Milano, Longanesi, 1971, p. 235.



*“Al limite, se anche l’Aeronautica tendesse soltanto, con la sua collaborazione, a neutralizzare l’aviazione avversaria, la Marina potrebbe non chiedere di più<sup>59</sup>”.*

Anche l’ammiraglio Sansonetti (Sottocapo di Stato Maggiore durante la guerra) con un intervento nel libro *le Forze Armate d’Italia* la sua contrarietà alla costruzione della portaerei:

*“L’opportunità di costruire navi portaerei poteva essere sostenuta con forti argomentazioni teoriche nei primi anni del rinnovamento. Ma va considerato che l’enorme costo di esse avrebbe inciso fortemente sul rinnovamento della flotta leggera che si presentava con carattere di indispensabilità. Inoltre la mediocre riuscita tecnica delle navi portaerei, costruite da altri in quell’epoca, può farci oggi rallegrare di non aver impiegato così forti aliquote dei fondi disponibili in tale mezzo di molto incerto rendimento<sup>60</sup>”.*

Questi due commenti dei più importanti ammiragli fanno capire che la scelta di entrare in guerra senza la costruzione di questo tipo di nave è solamente da attribuire alla Marina. Nonostante qualcuno dopo la guerra, ed in particolare l’ammiraglio Bernotti, abbia accusato l’Aeronautica di essersi opposta alla costruzione della portaerei, scrivendo su *Rivista Marittima* nel 1947:

*“Nettamente avversa alla costruzione di navi portaerei fu la posizione assunta dall’Aeronautica. Nel 1929 in vivaci discussioni durante la crociera aerea Roma-Odessa, io che tentavo di convincere Balbo, quest’ultimo dichiarò: “È inutile che voi altri vi agitate per la nave portaerei. Non ve la faremo costruire”. L’Aeronautica aveva influenza decisiva su Mussolini<sup>61</sup>”.*

Ovviamente questa rinuncia è dovuta anche alla volontà di Mussolini: il Duce ha sempre rifiutato la costruzione della portaerei, sia a causa della sua ignoranza in materia

---

<sup>59</sup> Ivi, p. 236.

<sup>60</sup> Ivi, p. 237

<sup>61</sup> Ivi, p. 238

militare, ignoranza ancora maggiore nella guerra aeronavale, è sia per la situazione poco florida dell'economia italiana.

La vicenda della portaerei riprende poi durante la guerra, con la decisione di trasformare il transatlantico Roma nella portaerei Aquila. La nave è requisita<sup>62</sup> tra la fine del 1940 e l'inizio del 1941, mentre la data dell'entrata in servizio è prevista per l'autunno del 1942. Il progetto anche grazie all'aiuto tedesco è pregevole, così come l'addestramento dei piloti da impiegare sull'imbarcazione. I lavori però sono rallentati a causa della mancanza di alcuni materiali e dei danni sofferti dal cantiere durante il bombardamento di Genova dell'ottobre 1942. Comunque nell'aprile del 1943 l'Aquila esegue le prove statiche dell'apparato motore, mentre le prove in mare sono previste per il settembre successivo. Intanto la situazione politico-militare italiana sta ormai precipitando e quindi la Marina ordina, il 22 giugno del 1943, l'interruzione dei lavori. Con la fine della guerra l'Aquila, che si trova galleggiante a Genova, sarà rimorchiata a La Spezia dove rimane per alcuni anni, non escludendo il progetto di conservarla per poi completare i lavori, ma con la sconfitta militare subita dall'Italia la nave sarà smantellata, come previsto dalle clausole dell'armistizio.

Il Duce nonostante si opponga alla costruzione della portaerei per evitare di impoverire le già poco floride finanze pubbliche, prima dello scoppio del conflitto, concede alla Marina ingenti finanziamenti al potenziamento della flotta. Il motivo principale di ciò è perché Cavagnari, Capo di Stato Maggiore della Marina, non si oppone all'impresa etiopica ed anzi proprio da questo conflitto il regime capisce l'importanza di possedere una forte Marina in grado di assumersi i compiti della nuova situazione politica e strategica nel Mediterraneo.

In un ampio promemoria segreto in data 25 giugno 1936, elaborato dal Ministero della Marina ed inviato a Mussolini, viene indicata la necessità di concentrare l'attenzione e

---

<sup>62</sup> E' requisita una prima volta, poi derequisita e ancora requisita.

l'impegno finanziario, oltre che su lo sviluppo delle forze navali, anche sulla creazione di un sistema di basi operative e logistiche<sup>63</sup> adeguate alla nuova realtà.

Sin dalla presa di potere il Duce è intenzionato a potenziare la flotta, chiedendo nel 1923 a Thaon di Revel di stilare un programma di rafforzamento della Regia Marina da esporre al Consiglio dei Ministri. Programma che Mussolini sa bene che non si potrà concretizzare, sia a causa della difficile situazione finanziaria dell'Italia di cui si è accennato e sia per le diversità di opinioni esistenti negli stessi vertici della Marina sul tipo di flotta più adatta ad affrontare la nuova realtà (sorta con l'impiego su vasta scala del sommergibile e dell'aereo). Quindi la situazione rimane ferma fino al 1927/28, con una certa soddisfazione di Mussolini per aver evitato all'Italia ulteriori sacrifici economici nel rinnovare la flotta ed evitando anche una corsa agli armamenti con la Francia. Inoltre, le idee del Duce in ambito marittimo sono differenti rispetto a quelle degli ammiragli: è convinto che le navi da battaglia abbiano fatto il loro tempo, non crede che l'Italia abbia bisogno di portaerei vista la sua collocazione geografica, mentre attribuisce grande importanza ai piccoli incrociatori di altissima velocità, ai sommergibili e ai mas.

Nella seconda metà del 1927 la Marina prepara un programma denominato "Fondamenti di politica navale", redatto dal contrammiraglio Bernotti, che inviato a Mussolini è approvato con qualche riserva significativa. La Marina riesce a far accettare il principio che, seppur è giusto radiare le unità più obsolete è altrettanto giusto

---

<sup>63</sup> Nel promemoria si sostengono le seguenti tesi: 1) le stesse ragioni che consigliano all'Impero Britannico a non costituire a Malta la propria base operativa principale, pur mantenendo l'isola munitissima, non permetteranno di utilizzare Augusta allo stesso modo che è fin qui provveduto in caso di guerra italo-francese; 2) La Spezia e la Maddalena sono troppo eccentriche, e la seconda è troppo vicino alla Corsica; 3) Taranto, se ha vantaggi geografici per le operazioni nel Mediterraneo centrale ed orientale, è troppo eccentrica rispetto allo scacchiere di ponente ed è esposta alle offensive aeree partenti dalle basi jugoslave e da quelle greche; 4) vista la situazione, l'idea migliore è costituita dal Golfo di Gaeta, dove va collocata la base principale ed addestrativa in tempo di pace, ed operativa in tempo di guerra; 5) La Maddalena, Cagliari, Trapani, Messina, Augusta Taranto accoglieranno gruppi di forze leggere; La Spezia e Taranto assolveranno al compito di basi logistiche. Infine tutte a tutte queste basi devono essere aggiunte quelle di Lero (in prossimità della costa turca) e Tobruk. R.D Felice, *Mussolini l'alleato*, cit. p. 64.

provvedere a sostituirle dando velocità al programma sopra scritto. Ne scaturisce l'anno successivo un articolato programma di riammodernamento con scadenze quinquennali, che tiene conto delle osservazioni della Marina.

Mussolini conoscendo i noti problemi di bilancio rinnova il rifiuto di costruire navi da battaglia, ma a causa della politica di riarmo francese come la costruzione nel 1933 di due incrociatori da battaglia, il Dunkerque e lo Strasbourg, è costretto a rivedere il proprio pensiero marittimo. Di fronte a questo nuovo programma d'oltralpe, Mussolini autorizza le trasformazioni e il riammodernamento delle due vecchie corazzate Giulio Cesare e Cavour, seguite l'anno successivo da due navi della classe Littorio.

Tra il 1934 e il 1935 la Marina ha sostanzialmente cercato di sostituire le unità più vecchie con navi moderne. Solo nel 1936-37, ovvero dopo la creazione dell'Africa Orientale Italiana (AOI), comincia il vero e proprio rafforzamento, con lo scopo di pareggiare la flotta inglese.

Tra il 1935 e il 1936 la Marina studia alcuni piani che nell'arco di cinque, sei anni al massimo le consentirebbero di raddoppiare le forze, in grado non solo di contrastare gli inglesi nel Mediterraneo e nel Mar Rosso, ma di operare anche negli oceani. Il tutto però va ancora una volta a scontrarsi con il bilancio nazionale, quindi anche questi piani naufragano.

Per il biennio 1936/38 la Marina riceve solo fondi per costruire 12 cacciatorpediniere, 16 torpediniere, 20 sommergibili e 25 mas mentre deve rinunciare, oltre che alla portaerei, anche ai due nuovi incrociatori della classe Garibaldi e, in un secondo tempo, anche al riammodernamento della Doria e della Duilio e la costruzione di altre due corazzate della classe Littorio.

Passando ora ai piani operativi, vediamo come sia gli ammiragli che Mussolini arriveranno alla guerra impreparati. Il compito primario della Marina è la supremazia nel mar Mediterraneo, il che avrebbe voluto dire scontrarsi con la flotta francese (gli

eventi eviteranno ciò) e quella inglese. E qui entrano in campo due fattori fondamentali per l'economia della guerra: il radar e l'isola di Malta, che più avanti analizzeremo.

Per quanto riguarda l'organizzazione della Marina il 1° giugno del 1940 nasce Supermarina, ovvero il Comando Generale della flotta, dove nel documento n.1 approvato dal Duce, vengono stabilite le attribuzioni e la composizione del nuovo reparto<sup>64</sup>. Mentre, fatto al quanto singolare, il vero capo della Marina non è il Capo di Stato Maggiore Generale, che essendo anche sottosegretario di Stato svolge più un ruolo politico, ma il Sottocapo di Stato Maggiore che si occupa della parte operativa, cosa che creerà spesso situazioni difficili nella catena di comando, in quanto quest'ultimo potrebbe essere un ammiraglio di grado inferiore rispetto agli ammiragli che hanno il comando in mare.

Altro punto negativo è la poca libertà operativa che hanno i comandanti in mare, in quanto spesso gli ufficiali di Supermarina interferiscono nelle decisioni operative, convinti di conoscere meglio la situazione degli ammiragli che stanno in mare, come dimostra la testimonianza dell'ammiraglio tedesco Kurt Assmann:

*“I reparti italiani che andavano in mare avevano certamente molto slancio, ma non potevano agire liberamente perché i comandi in mare erano legati alle istruzioni impartite da Supermarina, attraverso un'organizzazione molto rigida, così rimaneva poca autonomia alle loro decisioni<sup>65</sup>”.*

Stesso discorso confermato, dopo la guerra, dall'ammiraglio Iachino, per quasi tutta la durata della conflitto il Comandante Superiore in mare, che scrive in uno dei suoi diari:

---

<sup>64</sup> I compiti sono così ripartiti: impartire le direttive generali per la condotta della guerra marittima; emanare gli ordini generali di operazioni e quelli per le operazioni speciali; diramare le informazioni riguardante i movimenti delle unità nazionali e nemiche; designare il Comandante superiore in mare. Colonna portante di Supermarina è il reparto operazioni e addestramento che viene tenuto a lungo dall'ammiraglio di divisione Emilio Brenta, vero protagonista delle attività di Supermarina e della predisposizione delle operazioni navali. G. Rocca, *Fucilate gli ammiragli*, Milano, Mondadori, 1997, p. 35.

<sup>65</sup> G. Giorgerini, *La guerra italiana su mare*, cit., p. 75.

*“Nel primo semestre della guerra, il comandante superiore in mare aveva poca libertà, in quanto tutto era accentrato a Roma, decidendo rotte e velocità. Questo sistema aveva seri problemi, sia perché franava lo spirito d’iniziativa del Comandante superiore in mare, sia perché le comunicazioni tra Supermarina e il Comando in mare, non erano mai veloci, quando a volte si sarebbero dovute prendere scelte immediate.*

*Dal 1940 il Comando in mare ebbe una maggiore autonomia, ma cominciavano allora altre perplessità. Egli infatti non poteva regolarsi come i comandanti inglesi, che seguivano di norma di attaccare sempre il nemico, sicuri di non essere mai disapprovati dall’Alto Comando, qualunque fosse l’esito dello scontro. Al contrario il Comando in mare doveva attenersi al Comando Supremo di non attaccare forze superiori<sup>66</sup>”.*

Infine per capire la situazione della Marina italiana alla vigilia della guerra è sufficiente leggere il commento di un ammiraglio che dice: *“Ci eravamo o ci eravamo illusi tutti che la cosa sarebbe finita nel giro di un mese. Eppure sarebbe stato sufficiente prendere un atlante De Agostini per convincerci che mai ce l’avremmo fatta<sup>67</sup>”.*

Il Duce è invece convinto che, appena scoppierà la guerra, la Marina passerà subito all’offensiva cercando la flotta inglese. La realtà sarà tutta diversa, con la flotta che cercherà piuttosto di evitare gli scontri con il nemico.

L’immobilismo della flotta nel Mediterraneo e le numerose sconfitte che la nostra Marina subisce per mano degli inglesi, fanno convincere Mussolini che gli ammiragli hanno tradito contribuendo in modo notevole alla disfatta militare. Per questo con l’avvento della Repubblica Sociale Italiana il 22 maggio del 1944 a Parma si tiene il processo a quattro ammiragli della Regia Marina: alla sbarra ci sono Campioni<sup>68</sup> e

---

<sup>66</sup> Ivi, p. 105.

<sup>67</sup> Ivi, p.98.

<sup>68</sup> Campioni all’armistizio dell’ 8 settembre 1943 è il governatore dei Balcani, che dopo alcuni scontri con le truppe tedesche, si arrende alle truppe germaniche.

Mascherpa<sup>69</sup> e in contumacia Priamo Leonardi e Gino Pavesi. Per tutti e quattro gli alti ufficiali la condanna è la pena di morte, che verrà eseguita (per i primi due ufficiali) all'alba del 24 maggio del 1944. La notizia della fucilazione degli ammiragli ha un grande risalto sui giornali dell'epoca, anche se negli ambienti fascisti, dopo l'annuncio dell'esecuzione, si manifestano proteste e perplessità, tanto da sospendere gli altri processi militari. Ma Mussolini con la fucilazione di Campioni raggiunge comunque il suo scopo, quello di punire la Marina che secondo il suo giudizio alla prova suprema ha tradito.

## **2.2 L'addestramento, cooperazione aeronavale e il radar**

La colpa delle inefficienze della Regia Marina<sup>70</sup> hanno come principale responsabile l'ammiraglio Cavagnari, che ha retto la flotta dal 1933 al 1940 ed ha accettato passivamente le direttive di Mussolini come la non costruzione della portaerei. Ma oltre a questa mancanza tecnica le responsabilità dell'ammiraglio riguardano tutti i settori della Marina, in particolare l'addestramento e l'innovazione tecnico-scientifica.

Per quanto riguarda l'addestramento l'accademia di Livorno mantiene per tutto il periodo fascista le sue caratteristiche fondamentali: ottimo insegnamento matematico, rigida e spietata disciplina scolastica e militare<sup>71</sup>, forte spirito di corpo che trasforma gli ufficiali in una sorte di casta. Mentre nulla viene insegnato a proposito del governo degli uomini e scarsa attenzione viene dedicata alle continue innovazioni tecnico-pratiche, sia nel campo della navigazione sia nelle tecniche di combattimento. A queste

---

<sup>69</sup> Con l'armistizio l'ammiraglio, che è il comandante dell'isola di Lero, si allea con i soldati inglesi sbarcati e affronta le guarnigioni tedesche.

<sup>70</sup> Per la situazione generale della regia Marina si faccia riferimento ai libri *Da Matapan al Golfo Persico e La guerra italiana sul mare* entrambi di Giorgio Giogerini.

<sup>71</sup> L'ammiraglio Cunningham, che visita l'istituto nel 1935, è sfavorevolmente colpito dalle punizioni severe per mancanze piuttosto lievi. G. Rocca, *Fucilate gli ammiragli*, cit., p. 74.

lacune dovrebbe sopperire l'Istituto di Guerra Marittimo, ma una delle prime direttive di Cavagnari è la soppressione di tale ente.

Inoltre sono deficitari il lancio di siluri, la navigazione notturna e il coordinamento aeronavale. Ufficiali ed equipaggi hanno, a differenza della Marina inglese, lunghe pause di inattività e non avvengono esercitazioni in condizioni atmosferiche difficili, tanto da far pronunciare a Kesslerling: *“La nostra è una Marina da bel tempo”<sup>72</sup>*.

Passando alle innovazioni tecnico-scientifiche, qui la situazione è ancora peggiore visto il mancato sviluppo del radar e degli apparati ecogoniometri, a differenza delle navi inglesi che posseggono tale strumentazione. In questi caso la responsabilità di Cavagnari è estremamente pesante, egli non solo è “sordo” alle nuove innovazioni, ma è ostile verso quei collaboratori che credono nello sviluppo della nuova tecnologia.

Si è accennato che una delle cause della sconfitta della Marina è la mancanza del radar, il cui primo progetto risale al 1932 grazie alle prime intuizioni di Marconi. Alla fine del 1939 ed inizi del 1940 sono pronti due progetti dell'ingegnere Tiberio<sup>73</sup> che non sono affatto inferiori ai radar inglesi, ma il disinteresse e la miopia delle superiori autorità, ed in particolare di Campioni, fermano questi nuovi programmi. Solo dopo la battaglia di Capo Matapan (28 marzo 1941) quando è chiaro che la Royal Navy dispone di radar, la Marina ne riprende lo sviluppo. Anche se dei 50 apparecchi chiesti dalla Marina, alla firma dell'armistizio solo 13 sono stati consegnati alla flotta, a dimostrazione delle difficoltà dell'industria nazionale a produrre sistemi tecnologicamente avanzati.

A proposito della superficialità nell'affrontare il problema del radar, interverrà dopo la guerra l'ammiraglio Iachino che durante un'intervista commenta:

*“E' noto che da noi sono esistite sino a poche anni fa molte e diffuse diffidenze a proposito della reale efficacia del radar, e dei vantaggi che in pratica ne avevano tratto*

---

<sup>72</sup> Ivi, p. 75

<sup>73</sup> I nomi dei due progetti sono EC-1 e EC-2. Successivamente Tiberio sviluppa nuovi tipi di radar: EC-3 e EC-3 Bis



*gli inglesi durante la guerra. Anche dopo la fine di questa ottimi nostri ufficiali manifestavano il dubbio che l'influenza del radar sulle nostre azioni belliche fosse stata talvolta molto esagerata*<sup>74</sup>.

Questa dichiarazione smentisce lo stesso Iachino che qualche anno prima (1940) a proposito dei nuovi radar progettati da Tiberio aveva detto:

*“Procedere con estrema cautela nell'accettare radicali mutamenti d'indirizzo nelle costruzioni navali, o brillanti novità tecniche che non siano ancora collaudate da un'esperienza pratica sufficientemente lunga*<sup>75</sup>”.

Né aiuti, in questo caso, vengono dai tedeschi, visto che alcune loro navi, già nel 1936, avevano iniziato a sperimentare il radar. Inoltre, se Supermarina avesse avuto un po' di attenzione nel guardare le foto del relitto dell'incrociatore germanico Graf, affondato dagli inglesi agli inizi della guerra nelle acque di Rio della Plata, avrebbe capito che in cima alla sovrastruttura della nave c'è uno strano apparecchio con una vistosa antenna brandeggiabile. E il discorso del radar non viene affrontato nemmeno nel 1941 durante un convegno tra i capi delle due Marine dell'Asse.

Infine l'ultimo fattore negativo è la totale mancanza di cooperazione tra Aeronautica e Marina, ognuna gelosa della propria libertà d'azione.

La mancanza di direttive sulla collaborazione tra le due Armi è confermata dal generale Valle (sottosegretario e Capo di Stato Maggiore della Forza Aerea tra il novembre 1933 all'ottobre 1939) che commenta:

*“Neppure Mussolini, come Badoglio, prima del 1939, mi diede mai direttive strategiche atte ad indirizzare la preparazione della Forza Armata. In altre parole, prima del 1939 nessuno mi aveva detto se dovevo preparare l'aviazione per una guerra aeronavale*

---

<sup>74</sup> G. Giorgerini, *La guerra italiana sul mare*, Milano, Mondadori, 2001, pp. 66-67.

<sup>75</sup> Ivi, p. 68.

*contro Francia ed Inghilterra oppure per un conflitto continentale contro la Germania*<sup>76</sup>”

Inoltre l'unica esercitazione tra le due Forze Armate avviene nel luglio del 1939, dove sia Pricolo (Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica) sia Campioni (Comandante superiore in mare) capiscono l'importanza della collaborazione, ed in particolare quest'ultimo dichiara:

*“Debbo subito dire che ho seguito con molto interesse lo svolgimento di questa che per numero di comandi e di unità impegnate, per ampiezza di scacchiere, e soprattutto per la larghezza di intervento aereo è certo la più importante eseguita finora in Italia sul mare. Anzi per la parte aerea e, per quanto ci risulta, quella, nel mondo, per la quale sono impegnati il maggior numero di apparecchi: precisamente 498.*

*Questa operazione tra Aeronautica e Marina è la più utile esperienza da noi fatta in questi giorni di lavoro comune sul mare, la quale non significa affatto che l'Aeronautica sia da considerare un elemento ausiliario della Marina, né che la Marina sia un ausiliario dell'Aeronautica, ma significa che l'una e l'altra Forza Armata debbono operare insieme con parità di sforzi e unità di obiettivo. Cooperazione sulla quale si fonda la miglior possibilità di successo nel nostro Mediterraneo, mare di condizioni geografiche particolarissime*<sup>77</sup>”.

Solo nel 1941 a guerra inoltrata, i vertici militari decideranno di mettere allo studio un regolamento per l'impiego coordinato dei reparti navali ed aerei. Eppure, già l'anno prima, durante lo scontro di Punta Stilo (9 luglio del 1940) la Marina aveva capito l'importanza dello strumento aereo a protezione delle navi venendo essa stessa bombardata dagli aerosiluranti inglesi. Nonostante Campioni invochi l'intervento della Regia Aeronautica, quest'ultima si presenterà solo alle ore 16,43, e cioè dopo circa tre

---

<sup>76</sup> R. D. Felice, *Mussolini l'Alleato*, cit., p. 61

<sup>77</sup> G. GIORGERINI, *La guerra italiana sul mare*, cit., p. 70.

ore dalla richiesta fatta dall'ammiraglio, bombardando principalmente le nostre navi<sup>78</sup>,  
ciò a dimostrazione della confusione tra le due Forze Armate.

Ma se alla Marina nazionale mancano gli strumenti tecnici per condurre una guerra moderna, anche i vari ammiraglia non si dimostrano all'altezza della situazione come dimostra lo scontro di Punta Stilo dove oltre a mancare la copertura aerea manca anche un comandante coraggioso, come testimonia anche Cunningham: *“Ritengo che sarebbe stato troppo aspettarsi che gli italiani avrebbero rischiato tutto in un combattimento prolungato e deciso. Tuttavia, se avessero regolato meglio nel tempo gli attacchi di tutti i tipi di armi che adoperarono, ci avrebbero potuto arrecare molti danni<sup>79</sup>”*.

Il Duce amareggiato dopo la battaglia di Punta Stilo convoca a rapporto il 9 luglio l'ammiraglio Somigli, Sottocapo di Stato Maggiore, che cerca di convincerlo che il ripiegamento è dovuto alla superiorità dell'artiglieria inglese, ma Mussolini lo interrompe chiedendo se una volta entrate in servizio le nuove navi (riferendosi alle navi della classe Littorio) si affronterà la marina inglese, e la risposta data dall'ammiraglio è la più ovvia, ovvero: *“Certamente, Duce! Anzi allora andremo davanti ad Alessandria a provocare e indurre il nemico al combattimento<sup>80</sup>”*.

---

<sup>78</sup> L'errore è descritto con precisione dal generale pilota Barba che partecipò alla battaglia di Punta Stilo: *“I reparti della mia brigata furono tra i primi a decollare. Io ero in testa alla formazione con il primo gruppo e avevo con me anche uno dei migliori tenenti di vascello osservatore (Riva). Dopo circa tre quarti d'ora di volo avvistammo quasi di prua la flotta inglese, inconfondibile con la portaerei Eagle vicino a due corazzate. Nello stesso tempo vedevamo le nostre navi, già avvolte nei nebbiogeni, a circa venti chilometri di distanza e che navigano con rotta sud-ovest. Mi disposi subito sulla rotta di tiro; ma quando ero quasi sulla verticale, l'ufficiale puntatore mi venne ad avvertire che non aveva fatto in tempo a calcolare la velocità e a predisporre lo strumento di puntamento ; e pertanto non aveva sganciato le bombe. Siccome il tiro di una pattuglia era fatto di imitazione, anche i gregari non lanciarono. Le pattuglie seguenti imitarono la prima.*

*Va bene, dissi al puntatore, faremo un giro e ripasseremo. Nel fare un'ampia accostata a sinistra mi venne il desiderio di passare sulle nostre navi come per fare meglio notare la nostra presenza.*

*Purtroppo dovetti constatare, dopo, che questa mia infelice iniziativa, non comunicata all'ufficiale puntatore, aveva condotto conseguenze disastrose. Questi appena saputo del mio proposito di ritornare sulle navi nemiche, essendo già scottato del ritardo precedente, era corso subito alla cabina di puntamento distante alcuni metri da quella di pilotaggio e non sospettando neppure lontanamente che fossimo sulle nostre navi, sganciò le bombe”*. F. Pricolo, *La Regia Aeronautica durante la Seconda guerra mondiale*, cit., p. 261

<sup>79</sup> F. Pricolo, *La Regia Aeronautica durante la Seconda guerra mondiale*, cit., p. 255

<sup>80</sup> G. Giorgerini, *La guerra italiana sul mare*, cit., p. 97.

Gli inglesi dopo lo scontro di Punta Stilo, si rendono conto che la Royal Navy soffre di vari punti deboli tra i quali: navi da battaglia lente ed inefficienti; mancanza di incrociatori e di una portaerei moderna con una linea di volo più numerosa di quella imbarcata sulla vecchia Eagle; un insufficiente armamento antiaereo delle navi per respingere gli attacchi italiani portati dal cielo. Il Comando Supremo inglese cerca di ovviare a queste mancanze inviando nel Mediterraneo nuove navi, tra cui la nuova portaerei Illustrious, seguita successivamente dall'incrociatore York e Ajax.

Ma mentre gli inglesi dopo la battaglia si rafforzano, la condotta attendista della nostra Marina non cambia, come dimostrano le parole di Badoglio pronunciate il 13 settembre del 1940 a Supermarina:

*“Non vedo nessun motivo di cambiare la linea di condotta finora seguita, siamo i più deboli. Il concepire una battaglia navale come fine a se stessa è assurdo. Non vale la pena discuterci sopra<sup>81</sup>.”*

## **2.3 Malta**

La Marina subito dopo la guerra contro l'Etiopia capisce l'importanza di Malta e prepara nel 1938 uno studio per la sua occupazione denominato “D.G.10/A2 Studio generale per il trasporto di un corpo di spedizione in Africa settentrionale<sup>82</sup>”, che presenta due opzioni:

- occupazione di Malta che con il possesso di questa base renderebbe pressoché sicura l'operazione di trasporto truppe e materiali;
- mantenere Malta e Biserta sotto continua offesa aerea.

In realtà Mussolini il problema Malta non lo affronterà mai concretamente, mostrando la sua impreparazione militare, credendo che l'isola sia destinata a capitolare in breve

---

<sup>81</sup> G. Rocca, *Fucilate gli ammiragli*, cit., p. 41

<sup>82</sup> Ivi, pp. 71-73.

tempo con l'occupazione dell'Egitto da parte delle truppe di Rommel. Per il Duce il vero obiettivo è la Tunisia, occupazione che i tedeschi vieteranno per non compromettere i rapporti con la Francia di Vichy, quindi Roma da alleato subalterno quale è deve attenersi alla volontà di Berlino<sup>83</sup>. Inoltre Mussolini non prende in considerazione l'idea di Goring di occupare di sorpresa Malta senza dichiarare formalmente guerra all'Inghilterra e alla Francia.

Come detto sopra anche i vertici militari non si occupano del problema di Malta e quando Graziani chiede se è possibile sbarcare sull'isola, Cavagnari risponde che la costa si presta poco ad un assalto ed inoltre Malta è fortemente difesa<sup>84</sup>. In una successiva riunione tra i vertici militari, del 25 giugno del 1940, Badoglio liquida ogni progetto di occupazione:

*“Se dalla Corsica non si leveranno più aerei contro di noi, bisogna che Malta sia sterilizzata. La prima giornata di bel tempo, fate un'azione molto numerosa, affinché gli inglesi capiscono che, anche come ponte, Malta non può servire<sup>85</sup>”.*

Da questo momento il progetto Malta viene accantonato fino al 1942, quando arrivano le difficoltà dell'Asse in Africa e i nostri vertici militari capiscono che solo con l'occupazione dell'isola la guerra in nord Africa potrà concludersi con successo. Cavallero prepara uno studio per l'occupazione denominato C 3<sup>86</sup> da sottoporre ai tedeschi.

Il 17 marzo i vertici della Marina fanno saper che l'operazione C 3 non può avvenire prima di agosto, ma soprattutto perché l'operazione abbia successo ci devono essere

---

<sup>83</sup> Nel 1941 anche il Comandante della Regia Aeronautica, nell'ottica della guerra dei convogli nel Mediterraneo, chiede a Mussolini di occupare gli aeroporti tunisini, in modo da chiudere gli inglesi in una morsa tra la Sardegna e la Tunisia. Ma l'idea non verrà mai applicata per la forte opposizione del Führer.

<sup>84</sup> La cosa è falsa in quanto gli inglesi agli inizi della guerra con l'Italia hanno sull'isola solo tre velivoli chiamati: Fede, Speranza e Carità.

<sup>85</sup> R. D. Felice, *Mussolini l'alleato*, cit., p. 625.

<sup>86</sup> Lo studio prevede un'azione aeronavale da concordare con i tedeschi, in modo da annullare l'aviazione nemica. Seguito successivamente da uno sbarco di truppe, dove il compito della Marina è il trasporto di uomini e materiali

quattro condizioni irrinunciabili: 1) le forze navali nemiche devono essere tutte ormeggiate nelle loro basi, 2) deve essere condotta un'intensa azione aerea preventiva sull'isola che ne riduce in modo significativo la capacità di reazione; 3) buone condizioni meteorologiche per almeno 48 ore; 4) la presenza di una luna nuova o di ultimo quarto.

Il 21 aprile del 1942, con l'arrivo in Italia di Kesserling, i tedeschi accettano di partecipare all'occupazione dell'isola, ma il piano non è quello preparato da Cavallero, ma quello redatto dallo stesso Kesserling le cui intenzioni sono quelle di un attacco di Rommel per la conquista di Tobruk e solo successivamente dare inizio all'operazione C-3 (per i tedeschi Hercules). Ma Rommel, vista la facile conquista di Tobruk, decide di non fermarsi a Tobruk, ma proseguire nell'avanzata fino ad arrivare ad Alessandria. Tutto questo fa credere a Mussolini ed agli alti comandi dell'Esercito e la Marina che con la rapida conquista di Alessandria anche Malta è destinata a cadere. A tal proposito Hitler scrive a Mussolini: *“Il destino Duce, ci ha offerto una possibilità che in nessun modo si rappresenterà una seconda volta sullo stesso teatro di guerra. Questa volta l'Egitto può, sotto certe condizioni, essere strappato all'Inghilterra. Quindi se io Duce, in questa ora storica che non si ripeterà posso darvi un consiglio esso è questo: ordinate il proseguimento delle operazioni fino al completo annientamento delle truppe britanniche: La dea della fortuna nella battaglia passa accanto ai condottieri una sola volta<sup>87</sup>”*. Mussolini dopo questa lettera e dopo la veloce avanzata della Volpe del Deserto, si convince che Hitler abbia ragione e che bisogna inseguire i britannici e scacciarli dal nord Africa, senza perdere tempo e risorse con Malta.

A dire il vero Hitler, preso dalla guerra sul fronte orientale, si è sempre mostrato titubante nell'occupare l'isola principalmente per due motivi: il primo risale all'occupazione di Creta costata la morte di numerosi paracadutisti tedeschi; il secondo

---

<sup>87</sup> G. ROCCA, *Fucilate gli ammiragli*, cit., p. 243.

è che il Fuhrer non gradisce che truppe tedesche devono sottostare a comandanti italiani, non ritenuti all'altezza dallo stesso Hitler.

Dopo la guerra un ufficiale italiano commenterà a proposito dell'operazione C 3:

*“Va riconosciuto che se un grosso errore vi fu, esso consistette proprio per non aver preparato tempestivamente l'operazione fin dai tempi di pace. Dopo tutto, un azione lampo italiana su Malta sarebbe stata utile sia in una prospettiva di guerra breve, per ragioni di prestigio, sia in una prospettiva di guerra lunga, per le ragioni che così chiaramente, da anni, erano state prospettate dalla Marina.*

*Il momento migliore per attaccare Malta con probabilità di successo sarebbe stato quello iniziale della guerra, quando le difese britanniche dell'isola erano più deboli e quando il fattore morale giocava a favore dell'Asse<sup>88</sup>”.*

Per concludere anche l'addetto militare giapponese a Roma, Tojo Mitunobu, si mostra meravigliato dell'immobilismo italiano nel non occupare Malta, scrivendo nel suo diario: *“Ciò per me era incomprensibile<sup>89</sup>”*

## **2.4. La Decima MAS**

Fino a questo momento si sono descritte le inefficienze della Marina dovute alla mancanza di una strategia e ad ammiragli non sempre all'altezza dei compiti assegnati, ma c'è un settore per cui gli italiani hanno attirato l'ammirazione anche del nemico inglese, ovvero i barchini della Decima MAS, le cui origini risalgono alla Prima Guerra mondiale<sup>90</sup>.

---

<sup>88</sup> G. GIORGERINI, *La guerra italiana su mare*, cit., p. 83.

<sup>89</sup> G. ROCCA, *Fucilate gli ammiragli*, cit., p 239.

<sup>90</sup> La storia della Decima MAS va fatta risalire al primo conflitto mondiale, quando la situazione di stallo nell'Adriatico spinge l'Italia a tentare di forzare le basi nemiche con mezzi diversi da quelli convenzionali, mettendo a punto quello che è stato uno dei principali dispositivi utilizzati nel conflitto russo-turco: una piccola e veloce imbarcazione munita di siluri che in italiano vengono chiamati MAS (Motoscafo antisommersibile oppure Motoscafo armato silurante).

## 2.4.1 La X Mas viola Alessandria

Sono le 21.30 del 18 dicembre 1941, quando gli incursori della nostra Ma riescono a violare uno dei porti meglio difesi del Mediterraneo, supportati dal sottomarino Scirè comandato dal Junio Valerio Borghese<sup>91</sup>.

---

L'Italia produce il primo esemplare di MAS intorno al 1906, utilizzandoli principalmente nell'Adriatico dove i fondali sono bassi e il tratto di costa in mano agli austriaci richiede l'impiego d'imbarcazioni piccole. Nel 1915 vengono ordinati i primi 50 MAS, seguiti l'anno successivo da altri 100 usati per attaccare le basi austroungariche e affondamento delle navi nemiche, come quello avvenuto nel 1918 con il siluramento della nave austriaca Szent Istvan.

Gli studi più interessanti riferiti ai MAS sono intrapresi dal maggiore del genio navale Raffaele Rosetti e dal tenente Medico Raffaele Paolucci. Rosetti ispirandosi al modello italiano di siluro B57 progetta una mignatta, ovvero un siluro da 355 mm dotato di una testa esplosiva staccabile ed azionabile con un congegno a orologeria.

Quanto a Paolucci progetta una mignatta che può essere trasportata da un sommozzatore fino alla nave bersaglio. Successivamente i due progetti vengono fusi in un unico programma da parte del capitano di vascello Costanzo Ciano (padre di Galeazzo Ciano, futuro genero e ministro di Mussolini) chiamato Tsr (Torpedine Semovente Rosetti).

Negli anni successivi il progetto viene ripreso da Elios Toschi e da Teseo Tesei, che ideano i due principali mezzi d'assalto utilizzati nel Secondo conflitto mondiale: SLC (Siluro a lenta corsa, detto maiale) e MT (Motoscafo turistico). Silvio Bertoldi, *Soldati a Salò*, Rizzoli, Milano, 1995, pp. 98-99.

<sup>91</sup> Nato a Roma il 6 giugno 1906, secondogenito di Livio Borghese e Valeria Keun, cresce nel piccolo castello di famiglia di Artena. A causa del lavoro di diplomatico del padre, Valerio trascorre alcuni anni della sua vita prima in Gran Bretagna e poi a Lisbona. In seguito si stabilisce a Roma dove studierà per entrare nella Marina Militare. Successivamente si trasferisce a Livorno per frequentare l'accademia navale, conseguendo il grado di guardiamarina nel 1928.

A Livorno Borghese si specializza in combattimenti sottomarini e nel 1930 presta servizio su una torpediniera che opera nell'Adriatico. L'anno seguente sposa la contessa Daria Wassilievna Olsoufieff, dalla quale avrà quattro figli: Elena Maria, Paolo, Livio e Andrea Scirè, quest'ultimo chiamato così in onore del sommergibile con cui il Principe conseguirà i maggiori successi della Seconda guerra mondiale. Borghese poi ottiene il brevetto da palombaro e comincia a manifestare interesse per di azioni non convenzionali. Nel 1935 con il grado di tenente di vascello si imbarca, come comandante in seconda, sul sommergibile Tricheco per partecipare alla conquista dell'Etiopia.

Durante la Seconda guerra mondiale, Borghese crea la X MAS che si distinguerà negli attacchi con i barchini contro gli inglesi. Dopo l'8 settembre, Borghese aderisce alla Repubblica Sociale Italiana, anche se non è un fascista convinto come dimostra l'arresto subito nel 1944 da parte dei repubblicani. L'impegno maggiore del Principe e della X MAS è la lotta contro i partigiani comunisti soprattutto nell'est del Paese, dove in quella zona sono presenti le milizie di Tito.

Con la fine della guerra e la resa della X MAS, Borghese è arrestato il 19 maggio del 1945. Nell'ottobre dello stesso anno è rilasciato perché per gli Alleati non è un criminale di guerra, ma diverso è il giudizio della giustizia italiana che fa arrestare Borghese. Qualche tempo dopo un tribunale milanese lo rinvia a giudizio, il cui processo deve tenersi nel capoluogo lombardo perché la X ha operato al nord, ma la Corte Costituzionale lo fa trasferire a Roma. Dopo due anni di carcere, il 15 ottobre 1947 ha inizio il processo. E' accusato di: aver assunto il comando della X MAS e la carica di sottocapo di Stato Maggiore della Marina della RSI; aver disposto che reparti della X MAS svolgessero azioni di guerra al fronte insieme ai tedeschi; aver ordinato che i suoi subalterni di fare azioni di rastrellamento contro i partigiani; aver ordinato ai suoi subalterni di effettuare azioni di saccheggio; ed infine di collaborazione con il nemico tedesco. Il pubblico ministero non riesce, però, a trovare elementi validi per i primi quattro capi d'accusa, mentre per l'ultimo Borghese viene condannato a dodici anni di galera. Uscito di prigionia, dove scontrerà pochi anni, diventa Presidente onorario del partito MSI (partito che raccoglie gli ex fascisti).



Gli uomini che prendono parte a questa missione sono il tenente di vascello Luigi Durand De La Penne e il capo palombaro Emilio Bianchi, il capitano del genio navale Antonio Marceglia, sottocapo palombaro Antonio Schergat, il capitano delle armi navali Vincenzo Martellotta e il capo palombaro Mario Marino.

La piccola formazione (De La Penne al centro, Marceglia a sinistra e Martellotta a destra) procede con regolarità e senza intoppi navigando in superficie. Dopo circa due ore, poco prima di mezza notte, i tre “maiali”<sup>92</sup> sono a 500 m dal faro di Ras El Tin in anticipo sulla tabella di marcia.

Prima di lasciare il sommergibile trasportatore, i sei uomini hanno chiesto al proprio comandante il solito rito propiziatorio, ovvero un calcio nel sedere di ognuno. Giunti ai sbarramenti di reti gli equipaggi riescono a sentire le voci di alcune persone che si trovano nei pressi del molo.

Poco dopo in mare una formazione composta da tre grossi cacciatorpediniere si presenta davanti al porto, tanto vicina che De La Penne vede sfilare davanti a se il primo caccia, rischiando di entrarci in collisione. Nella confusione creata i tre equipaggi si perdono di vista, ma ormai sono nel porto ognuno pronto a portare a compimento la propria missione.

Per meglio comprendere le azioni di questi marinai suddivido le azioni delle tre pattuglie.

---

Negli anni '70 Borghese sarà il maggior artefice di un fallito colpo di Stato in Italia, che lo porta a ripararsi in Spagna dove muore il 26 agosto del 1974 a Cadice all'età di sessantotto anni. G. JACK e M. ALESSANDRO, *“Il principe nero Junio Valerio Borghese*, Mondadori, Milano, 1995, pp.35-36.

<sup>92</sup> Il mezzo è una specie di piccolo sottomarino di quasi sette metri di lunghezza, pilotato da due operatori. L'apparecchio è attivato da un motore elettrico a quattro marce che consente una velocità variabile dai 2 ai 4,5 nodi. E' dotato di strumenti fosforescenti per la condotta della navigazione. E' inoltre munito di alza-reti, taglia reti, cesoie ed altri dispositivi per il superamento delle ostruzioni, nonché di morsetti per l'applicazione della carica.

## 2.4.2 Martellotta e Marino

Alla pattuglia di Martellotta e Marino è inizialmente assegnato come obiettivo una portaerei, ma la ricognizione aerea ha avvertito che la nave ha lasciato Alessandria per dirigersi verso l'Oceano Indiano e quindi come secondo obiettivo è designato una petroliera.

Il piano di Borghese prevede di disporre intorno alla petroliera quattro bombe incendiarie, in modo che l'incendio provocato dall'esplosione della nave ne crei uno più grande da abbracciare tutta la base, distruggendo tutte le navi presenti in rada e creando seri danni alle installazioni.

Entrati in porto Martellotta e Marino inizialmente puntato verso un incrociatore ancorato, ma sono illuminati dalla luce di una lampadina, non venendo comunque scoperti dalle sentinelle e riuscendo a dirigersi verso una petroliera di circa 8000 tonnellate.

Intanto cominciano ad arrivare i primi segni di nausea che colpiscono Martellotta, quindi la parte finale della missione è condotta dal solo Marino che riesce lo stesso a sistemare la carica esplosiva alla nave.

Nel frattempo un cacciatorpediniere si affianca alla petroliera, allora Martellotta dopo essersi ripreso, compie un semicerchio di un centinaio di metri avvicinandosi alla nave, sistemando altre quattro bombe incendiarie.

Portata a termini la missione e affondato il "maiale", Martellotta e Marino raggiungono la spiaggia dove vengono subito fermati da una pattuglia egiziana, che li consegna agli inglesi venendo di fatto arrestati.

Ma alle 5.54 le bombe posizionate dai due marinai italiani iniziano a deflagrare, cogliendo di sorpresa gli inglesi.

### 2.4.3 Marceglia e Schergat

Marceglia e Schergat, penetrati nel porto, si dirigono alla ricerca del bersaglio loro assegnato, ovvero una delle due navi presenti in rada. Verso le 3 del mattino, arrivano sotto bordo alla corazzata che Marceglia ritiene essere erroneamente la Barhan, mentre si trattava della Queen Elisabeth<sup>93</sup>.

Lo scafo è circondato e protetto da reti parasiluri, ma un varco per il passaggio di motoscafi è trovato a prua. Il rumore di un motore aiuta la pattuglia italiana a dirigersi con precisione sotto la chiglia, fino a trovare il punto più vulnerabile della corazzata. In venticinque minuti è applicato l'esplosivo alla carena, anche se l'ultima parte del lavoro è svolta solo da Marceglia, in quanto Schergat presenta i primi sintomi di intossicazione da ossigeno puro. Ciò fa sì che il maiale con a bordo i due militari italiani deve subito risalire in superficie, creando un forte rumore che allerta le sentinelle inglesi che illuminano la zona, non riuscendo comunque a scoprire i due italiani. Dopo circa un minuto la situazione ritorna calma e i due marinai si dirigono verso la spiaggia. Dopo aver affondato il maiale e occultato le mute, i due incursori arrivano presso le mura della dogana dove vengono fermati da poliziotti sudanesi, ma Marceglia parlando in francese inganna i due agenti spacciandosi per militari francesi. Proseguono poi lungo il binario del tram oltrepassando alle ore 6.40 il sottopassaggio ferroviario. Il piano di fuga prevede di prendere il treno e dirigersi verso il porto di Rosetta, ad una cinquantina di chilometri ad est di Alessandria, ma arrivati alla stazione gli italiani si accorgono che il treno del mattino è partito e che bisogna attendere il pomeriggio. Allora decidono di aspettare al bar sorseggiando un tè, ma al momento di pagare iniziano i guai. Gli operatori posseggono solo sterline inglesi che in Egitto non hanno più corso dall'inizio del conflitto, e che per motivi inspiegabili ciò non è a conoscenza del SIS (Servizio

---

<sup>93</sup> La nave non potrà più essere utilizzata durante la guerra a causa dei danni subiti.

Informazione e Sicurezza della Regia Marina), il cameriere si dimostra comprensibile, ma adesso bisogna cambiare le monete e certamente non è possibile farlo in banca perché posseggono solo il tesserino di appartenenza alla Regia Marina Militare, allora gli italiani si dirigono al cambio “libero” trovandolo in uno strozzino.

Alle 17.30, mischiati con i locali, partono per Rosetta dove arrivano alle 19.00 circa. Mentre cercano un albergo i due marinai vengono nuovamente fermati da un poliziotto, ma ancora una volta si spacciano per militari francesi in cerca di avventura.

Adesso bisogna cercare una barca per raggiungere il sommergibile Zaffiro<sup>94</sup>, anche se Marceglia preferirebbe puntare su Creta, ormai tedesca, credendo poco allo Zeffiro. Bisogna comunque procurarsi le provviste per il viaggio, ma mentre camminano da una camionetta scendono una decina di uomini che accerchiano gli italiani e li arrestano. Vengono prima perquisiti, venendo trovato il tesserino della Regia Marina Militare, poi ammanettati ed infine ricondotti ad Alessandria. Un capitano inglese stringe loro la mano, per sottolineare la propria ammirazione per l'azione svolta.

#### **2.4.4 De La Penne e Bianchi**

La terza coppia dopo essere penetrata nel porto naviga verso una nave da battaglia di grossa mole. Poco dopo le due di notte De La Penne comincia a soffrire di nausea e crampi, a causa dell'acqua che fin dall'uscita dalla Scirè penetra nella la muta, ed dopo circa quattro ore di mare De La Penne è notevolmente infreddolito accusando dolori specialmente alle mani. Si rende conto che non può resistere a lungo, decide quindi di accelerare nella missione. I due marinai trovano un varco dove far passare il maiale, ma le cattive condizione di De La Penne non gli permettono di condurlo in modo agevole e vanno a sbattere contro la carena della Valiant, costringendo i due incursori ad una rapida risalita.

---

<sup>94</sup> La missione di questo sommergibile è quella di riprendere i due marinai dopo la missione.

Una volta portata la testa fuori dall'acqua De La Penne si accorge che è lontano una quindicina di metri dalle torri di prua dell'imbarcazione e che quindi bisogna immergersi nuovamente, ma il "maiale" non parte a causa di un cavetto che si è impigliato tra le eliche ed inoltre Bianchi è sparito<sup>95</sup>.

Da questo momento è il diario di De La Penne a raccontare l'evolversi della missione:

*"L'apparecchio si muove di qualche centimetro, gli occhiali sono tutti appannati. Sono tormentato dalla sete e dal pensiero di come potrò fare il lavoro in carena. In qualche momento mi sembrava di non poter continuare per l'eccessiva fatica e per l'affanno di dover risalire in superficie. Ma la vicinanza al bersaglio mi dà la spinta ad andare avanti . dopo venti minuti mi fermo per riposarmi un po'. Sento che mi sto avvicinando alla nave a causa dell'aumento dei rumori che aumentano, finché non urto con la testa contro lo scafo. Immediatamente azionò le spolette delle bombe, poi finalmente risalgo in superficie liberandomi del respiratore. Nuoto per allontanarmi ma sono illuminato dai riflettori e mi tirano una scarica di mitragliatore. Vado allora sottobordo e mi dirigo sulla boa di prua della corazzata e li trovo Bianchi, che mi dice di essere svenuto ed di essersi ripreso in superficie, gli sussurro che la missione è stata compiuta.*

*Intanto gli inglesi ci dicono frasi irriverenti, convinti che la missione è fallita. Sono le tre e mezza circa, un motoscafo con a bordo due persone ci intima di alzare le mani. Al mio rifiuto non insistono, ci tolgono gli orologi e verificano se siamo armati. Veniamo portati sulla nave e subito messi sotto sorveglianza della fanteria di marina che ci minaccia. Viene un ufficiale che mi chiede chi siamo e da dove veniamo, mi dice che non abbiamo avuto fortuna. Mi impediscono di parlare con Bianchi. Fatti risalire su un motoscafo ci dirigiamo verso Ras El Tin. Veniamo portati davanti una baracca, prima viene fatto entrare Bianchi, che quando esce mi fa segno di non aver detto nulla.*

*Quando entro io, l'ufficiale inglese, mi chiede dove abbia messo l'apparecchio, siccome*

---

<sup>95</sup> Esaurito il respiratore, è stato colto da un principio di svenimento ed è dovuto riemergere, sistemandosi sulla boa di prua della corazzata.

*non rispondo, mi dice che il mio palombaro ha già detto tutto. Non gli do retta e allora troverà lui il modo di farmi parlare. Ritorniamo sul motoscafo, a poppa troviamo il comandante della nave, che mi chiede dove abbaï messo la carica. Poiché mi rifiuto di rispondere vengo accompagnato dalla scorta a prua. Ci fermiamo davanti al portello di una cala; mi fanno scendere insieme a Bianchi ed alla scorta. Noto che sono appesi numerosi strumenti in ferro. Gli uomini della scorta sono molto gentili, chiedo loro dove ci troviamo, rispondendomi che siamo fra le due torri, quindi la bomba è proprio sotto di noi.*

*Quando mancano dieci minuti all'esplosione, chiedo di parlare con il comandante. Vengo accompagnato e gli dico che tra pochi muniti la sua nave salterà, ed è ancora in tempo a salvare il suo equipaggio. Mentre attraverso io corridoi sento gli altoparlanti che danno l'ordine di sgombro della nave che è stata attaccata dagli italiani. Rinchiuso nuovamente in cella con Bianchi, gli dico che per noi è finita, ma possiamo essere soddisfatti per l'esito della missione.*

*Passano alcuni minuti ed avviene l'esplosione, la nave ha una fortissima scossa, la nostra cella è invasa dal fumo. La corazzata sbanda sulla sinistra, penso che non è più sicuro rimanere nella cella e mi avvio verso la scaletta e trovo la porta aperta, mi avvio verso poppa, sono solo. A poppa ce ancora gran parte dell'equipaggio, vado dal comandante chiedendogli dove a messo il mio palombaro. Nel frattempo, a circa 500 m, la Queen Elisabeth esplose. Un altro ufficiale mi raggiunge, chiedendomi, sul mio onore, se ci sono altre bombe, non rispondo, vengo di nuovo portato in cella, dopo circa un quarto d'ora, vengo portato sul ponte del nave, dove incontro Bianchi, qui veniamo mandati su un motoscafo e condotti nuovamente a Ras El Tin<sup>96</sup>”.*

*Bianchi e De La Penne rientreranno dalla prigionia nel 1944 venendo, insieme agli altri equipaggi che hanno partecipato alla missione ad Alessandria, decorati di*

---

<sup>96</sup> L. E. LONGO, *I reparti Speciali Italiani nella Seconda guerra mondiale*, cit., pp. 41-42.

*medaglia d'oro al valor militare. Ad appuntarla a Duran De La Penne è l'ammiraglio Sir Charles Morgan, Capo della missione navale Alleata in Italia e all'epoca dei fatti comandante del Valiant<sup>97</sup>.*

*Churchill venuto a conoscenza della notte di Alessandria, in una riunione segreta alla Camera dei Comuni del 24 aprile 1941 dopo aver descritto sommariamente l'azione italiana, dice: "Non abbiamo più una squadra navale nel Mediterraneo e che quindi una grande armata italo-tedesca può invadere non solo la Libia, ma la Palestina la Siria o l'Egitto stesso<sup>98</sup>". Ma l'Asse non riuscirà a sfruttare il successo.*

Tra i progetti della X MAS c'è n'è uno davvero particolare, ovvero l'attacco al porto di New York, progetto destinato a rimanere incompiuto visto gli eventi della guerra.

Borghese nell'estate del 1942 incontra a Parigi l'ammiraglio tedesco Donitz per convincerlo della fattibilità di un attacco contro il porto di New York. Ma l'ufficiale germanico si mostra poco fiducioso rispetto al progetto, preferendo concentrare le forze nel Mediterraneo. Allora gli italiani decidono di fare da soli trasferendo a Bordeaux, via treno, un sommergibile tascabile. Apportate le opportune modifiche tra il 9 e il 23 settembre cominciano le prove, ma se anche i risultati sono incoraggianti il sommergibile durante le varie esercitazioni subisce dei danneggiamenti. Le prove successive vengono svolte nel lago di Iseo, dove si nota la difficoltà dei sommozzatori ad uscire dal sottomarino a settanta metri di profondità. Ma ad affossare definitivamente il progetto di colpire il porto di New York è l'affondamento nell'oceano Atlantico del Leonardo da Vinci. L'intera operazione è quindi rinviata al 1943, ma con l'arrivo dell'armistizio il progetto viene definitivamente abbandonato.

---

<sup>97</sup> G. GIORGERINI, *La guerra italiana sul mare*, cit., p. 234

<sup>98</sup> *Ivi*, p. 236.

## 3. LA REGIA AERONAUTICA MILITARE

### 3.1 Le origine della Regia Aeronautica

Mussolini e D'Annunzio dedicano molta attenzione all'aviazione. Infatti, quest'ultimo ha un ruolo particolare nella creazione e diffusione dell'immagine pubblica dell'Aeronautica, di cui diviene nel 1918 praticamente il simbolo e l'eroe ufficiale, mentre Mussolini apre le colonne del giornale "Il Popolo d'Italia" ai sostenitori dell'aeronautica. Quindi non c'è da meravigliarsi se tra le file del fascismo e il movimento d'annunziano sono presenti numerosi aviatori in congedo o in servizio, come Attilio Longoni (segretario nazionale dei fasci nel 1919, editore della "Gazzetta dell'Aviatore" e organizzatore di convegni aviatori di studio e propaganda fascista) o Antonio Locatelli (medaglia d'oro di guerra e compagno di D'Annunzio nel famoso volo su Vienna) e ancora Arturo Mercanti uno dei primi organizzatori dell'attività aerea in Italia.

E poi noto che Mussolini appena entrato alla Camera dei deputati, fonda e presiede un gruppo parlamentare aeronautico; inoltre alla vigilia della marcia su Roma sulle pagine del Popolo d'Italia compare un appello degli aviatori in congedo contro il governo liberale.

Una volta arrivato al potere uno dei primi provvedimenti del governo Mussolini è quello di assicurare all'aviazione la piena indipendenza, indipendenza che avviene il 24 gennaio 1923 con la costituzione del Commissariato per l'Aeronautica Militare retto dallo stesso Mussolini, avendo come vice (ma di fatto il vero responsabile) Aldo Finzi. Poi il 28 marzo, con la fusione delle Forze Aeree dell'Esercito e della Marina Militare, inizia la storia della Regia Aeronautica.



Il fatto di avere una Forza Aerea indipendente, per l'epoca, rappresenta una novità assoluta. Infatti, se si esclude l'Inghilterra con la RAF (Royal Air Force) in tutti gli altri Paesi l'aviazione dipende dall'Esercito o dalla Marina.

Con l'avvento dell'aereo come strumento bellico, la Seconda guerra mondiale assumerà il carattere di una guerra totale, dove non ci sarà più la distinzione tra il fronte tradizionale e il fronte interno, ma si vedrà impegnato nel conflitto l'intero Paese. Questa nuova concezione di guerra è riportata dal generale Giulio Douhet, che nel suo libro "Probabile aspetto della guerra futura", del 1928, scrive:

*"La guerra futura impegnerà ancora le nazioni con tutte le loro risorse nessuna esclusa. La vittoria arriverà a quella nazione che riuscirà a spezzare le resistenze materiali e morali dell'avversario prima che questo giunga a spezzare le proprie. Infine le Forze Armate si presenteranno tanto più preparate ad affrontare la guerra futura quanto maggiore sarà l'approssimazione con cui sarà dato rispondere alla domanda: che sarà la guerra lunga? E quanto più da vicino le Forze Armate verranno plasmate alle reali necessità della guerra futura<sup>99</sup>."*

Dopo questo discorso Douhet si concentra sulla radicale rivoluzione sulla guerra introdotta dall'arma aerea analizzando i nuovi scenari:

*"Sino all'ultima guerra gli eserciti funzionarono come organi di logoramento sulle resistenze nazionali e le marine come mezzi per accelerare tale logoramento; dopo di che mentre gli eserciti e le marine tendono a spezzare le resistenze avversarie in modo indiretto, l'arma dello spazio, avendo la capacità di raggiungere le sorgenti stesse delle risorse, tende a spezzarle direttamente, ossia con maggiore efficacia e rapidità.*

*Non vi è confronto fra l'efficacia distruttiva dell'azione diretta e quella indiretta contro le resistenze vitali di una nazione. L'attacco diretto delle resistenze materiali e morali dell'avversario accelererà le soluzioni dei conflitti e renderà perciò le guerre più brevi.*

---

<sup>99</sup> R.D. Felice, *Mussolini l'alleato*, cit., p. 40

*Non c'è che un mezzo realmente valido per difendersi dalle offese aeree. Conquistare il dominio dell'aria, e cioè, mettersi nelle condizioni di impedire all'avversario di volare, conservando a se stessi tale facoltà.*

*E' ormai sensazione comune che le guerre future si inizieranno nell'aria e che grandi azioni aeree si effettueranno prima della dichiarazione di guerra, perché ognuno cercherà di sfruttare a suo beneficio il fattore sorpresa<sup>100</sup>”.*

Da ciò ne deriva, come scritto sopra, la contrarietà di Douhet rispetto a forze aeree al di fuori dell'Aeronautica, alla quale, sempre secondo il generale, spettano la maggior parte delle risorse disponibili rispetto alle altre due Forze Armate.

Il regime, invece, si occuperà più degli aspetti propagandistici battezzando la nuova forza armata “l'arma fascistissima<sup>101</sup>”, tralasciando gli aspetti tecnici. Ed infatti anche l'Aeronautica si presenterà all'inizio del conflitto con velivoli alquanto antiquati, rispetto a quelli in possesso degli inglesi e dei tedeschi.

### **3.2 Italo Balbo**

Colui che ha un ruolo importante nello sviluppo dell'Aeronautica è sicuramente Italo Balbo. Durante la sua amministrazione vengono sviluppati due tipi diversi di imprese: le grandi crociere di formazione di idrovolanti e la ricerca di primati e vittorie sportive. I grandi raid internazionali sono riservati all'aviazione da turismo, una nuova specialità che Balbo cura con grande determinazione. Tutto questo, se serve al regime per dimostrare la propria grandezza e la potenza dell'aviazione fascista agli occhi degli

---

<sup>100</sup> Ivi, p. 41.

<sup>101</sup> Sono aviatori Vittorio e Bruno, figli del Duce, al 46° Stormo ci sono i ministri Ciano e Pavolini; è aviatore Ettore Muti futuro segretario del partito, sono aviatori molti segretari federali, sicché ha ragione il generale Valle, nella sua difesa post-bellica, che non esiste altra arma di cui a Palazzo Venezia si conosce nei minimi particolari. Lo stesso Mussolini è aviatore, che ha ottenuto il brevetto nel 1939 e ama farsi fotografare alla guida di aerei, in tenuta d'aviazione. G. BOCCA, *Storia d'Italia nella guerra fascista*, Milano, Mondadori, 1996, p. 114.

italiani e delle potenze internazionali, permette all'Aeronautica di conquistare una posizione di pari dignità con l'Esercito e la Marina.

Con la nascita dell'Accademia aeronautica, prima presso l'Accademia navale di Livorno e poi presso la Reggia di Caserta, la Forza Aerea riesce ad avere un numero adeguato di piloti, ed anche le promozioni degli ufficiali sono più veloci rispetto a quelle dell'Esercito e della Marina, suscitando comprensibili invidie.

Le rapide carriere dei piloti, e l'esaltazione che fa la stampa delle loro imprese, prima nella guerre d'Africa e poi in Spagna, fa sì che nel regime si diffonda l'idea che i nostri piloti e i nostri apparecchi sono tra i migliori al mondo<sup>102</sup>. Questo avrà due conseguenze negative sulla Forza Aerea: non si svilupperanno nuovi velivoli<sup>103</sup> (questo anche per una questione economica) a differenza che negli altri Paesi, ed inoltre si andrà creando nella

---

<sup>102</sup> In realtà sono in ritardo in fatto di addestramento al combattimento. Non di dieci anni, come dice il generale Pricolo, ma certo in ritardo.

<sup>103</sup> Nell'inventario della flotta sono presenti numerosi velivoli, tutti superati dal punto di vista tecnologico. Nel dettaglio troviamo 560 caccia Fiat Cr.20 (e versioni successive Cr.20 bis, Cr 20 AQ, Cr. 20 Asso, Cr. 20 idro) e 40 idrocaccia Macchi M.41, per un totale di 600 caccia di terra e di mare. Poi 32 Caproni Ca. 74 e 72 Caproni Ca.101 per il bombardamento notturno, 280 Fiat Br.2 e Be. 3 per il bombardamento diurno, 170 idrovolanti Siai S. 55 per il bombardamento marittimo, per un totale di 550 apparecchi da bombardamento.

Per la ricognizione terrestre troviamo 350 Fokker Ro. 1 e Ro. 1 bis (costruiti in Italia su licenza), 100 Fiat A/300/4 Gabardini, 60 Fiat A.120 . Infine per la ricognizione marittima sono ordinati 200 Siai S. 59, 60 Siai S.78 e 34 Caproni Ca. 97 Idro.

La caccia marittima è lungamente trascurata e ancora all'inizio del 1930, l'Aeronautica dispone soltanto degli obsoleti M. 7 che risalgono alla Prima guerra mondiale. A tale compito è assegnato il mediocre Cr. 20 Idro e il buon Macchi M.41 bis.

Anche il bombardamento che deve essere la specialità principale dell'Aeronautica è deficitario contando su velivoli modesti. Questa funzione per quasi tutti gli anni trenta è appannaggio della serie Br. della Fiat (dal Br. Al Br. 4) si tratta di velivoli in legno, monomotori, con due posti scoperti uno dietro l'altro, un'elevata velocità (circa 240 Km/h) ed un carico di bombe di circa mezza tonnellata. Questi velivoli sono presenti in 27 squadriglie.

Più complessa la vicenda del bombardamento notturno, che deve contare su aerei lenti ma capaci di portare un grosso carico offensivo. La specialità è imperniata sui Caproni Ca.73 e Ca. 74, biplani bimotori in legno, con velocità non elevata (circa 170 Km/h), un raggio d'azione inferiore ai 300 Km/h e un carico di bombe inferiore a una tonnellata. Ne sono costituite 8 squadriglie. Per sopperire all'evidente crisi della specialità, nel 1931 entrano in servizio il Caproni Ca. 101, un trimotore monoplano con carlinga per l'equipaggio, di media velocità e di scarsa portata, ma di grande raggio d'azione, ed il Caproni Ca. 102 un bimotore monoplano che ha un raggio d'azione ridotto, velocità brillante e buona capacità di carico offensivo. Bojne Walter J., *Scontri di Ali. L'aviazione militare italiana durante la Seconda guerra mondiale*, Mursia, Milano, 1997, pp. 154-155-156.

Forza Aerea la figura dell'aviatore-eroe, tralasciando la figura dello specialista, non capendo invece l'importanza dei servizi di terra.

Balbo governa l'Aeronautica come monarca assoluto, non permette a nessuno di contrastarlo e per questo liquida il generale Piccio dalla carica di Comandante Generale della Forza Aerea, perché è troppo indipendente, sostituendolo con il generale Armani, carica che gli rimane fino al 1928, quando a causa di un incidente di volo è costretto ad abbandonare il servizio.

La scelta di Balbo per il nuovo comandante cade su un pilota di grande notorietà, il generale Francesco de Pinedo, anche se non gli viene assegnata la carica di Capo di Stato Maggiore che rimane vacante, ma quella di Sottocapo. I rapporti tra i due si guastano quasi subito, visto l'intromettersi dell'alto ufficiale nell'organizzazione della Forza Aerea. Pinedo poi invia una lettera a Mussolini per denunciare le inefficienze dell'amministrazione Balbo, preoccupato più dell'aspetto propagandistico che dello sviluppo tecnico della Forza Armata. Mussolini, che tiene in modo particolare all'immagine del regime, liquida De Pinedo inviandolo in Argentina come addetto aeronautico e promuovendo invece Balbo ministro.

Nel 1931 il Consiglio dei Ministri emana, su pressione di Balbo, il nuovo ordinamento che sancisce il ruolo dell'Aeronautica, ovvero quello di essere l'unica responsabile per la difesa aerea della nazione, mentre sono ridimensionate le aviazioni ausiliarie delle altre due Forze Armate.

In definitiva Balbo raggiunge il suo scopo, ovvero portare l'Aeronautica allo stesso livello dell'Esercito e della Marina, ma contemporaneamente isola la Forza Aerea dal contesto militare. Infatti l'Aeronautica durante la guerra reciterà sempre un ruolo subordinato rispetto all'Esercito e alla Marina. La sua ispirazione di condurre una propria guerra si rivelerà subito un fallimento (basti pensare all'insuccesso del bombardamento su Londra), con la conseguenza che l'aviazione si troverà a combattere

le diverse campagne a fianco dell'Esercito o della Marina sempre in posizione subordinata. Infatti nessun ufficiale d'aviazione avrà alle sue dipendenze forze combattenti di terra o di mare, e nessun generale dell'Aeronautica raggiungerà la notorietà di Iachino o Messe.

### **3.3 ARDITI DISTRUTTORI REGIA AERONAUTICA (ADRA)**

Quando si parla di Aeronautica Militare, tutti sono convinti che lo strumento principale della Forza Armata sia l'aereo, non sapendo che l'aviazione durante la Seconda guerra mondiale, alla pari dell'Esercito e della Marina, ha costituito alcuni reparti speciali da infiltrare dietro le linee nemiche, per la sabot azione di strade, ponti e aeroporti.

Ovviamente non sono mancate le polemiche in merito a quale Forza Armata avrebbe dovuto istituire una scuola di paracadutismo. Mussolini preferisce che ad occuparsene sia la Milizia, l'Esercito vuole fare del paracadutismo una sua specialità, mentre la Regia Aeronautica con il suo Capo di Stato Maggiore, il generale Valle, chiede che sia l'aviazione ad occuparsi della scuola di paracadutismo che dovrà sorgere. Ed infatti il Reale Decreto Regio del 22 febbraio 1937 n.220 si stabilisce che sia la Forza Aerea ad occuparsi della nuova scuola di paracadutismo da costituirsi a Tarquinia (Viterbo).

Il primo nel credere a questa nuova specialità di truppa aviolanciate è Italo Balbo, che sull'Aeroporto di Castel Benito (l'attuale aeroporto internazionale di Tripoli) crea prima un reggimento e poi un battaglione di paracadutisti libici, i "Diavoli Neri"<sup>104</sup>.

---

<sup>104</sup> Il 1 aprile del 1938 viene costituito sull'aeroporto di Castel Benito un battaglione paracadutisti indigeni comandato dal maggiore del Genio Goffredo Tonini. Il Battaglione è costituito su tre compagnie di quattro squadre ciascuna, comandata da un ufficiale di complemento dell'Esercito e ogni squadra è composta da 6 ascari e un graduato. I paracadutisti libici hanno per distintivo un piccolo paracadute ricamato in seta di color rosso, esso è applicato sulla giubba al posto o immediatamente sopra ai nastri delle decorazioni. Archivio Storico dell'Aeronautica Militare, foglio Adra e Btg. Loreto, Battaglione paracadutisti indigeni.

I primi due lanci in massa si trasformano in una tragedia, in quanto muoiono 15 libici e circa sessanta rimangono feriti. Ma il 23 maggio del 1938, alla presenza del Re, il Reggimento Fanti dell'Aria libico<sup>105</sup> effettua una brillante esercitazione tattica.

Più tardi, nei primi mesi del 1940, viene costituito un altro battaglione paracadutisti, formato da soldati italiani, sotto il comando del maggiore di fanteria Arturo Calascibetta. Il battaglione esegue l'addestramento nell'aeroporto di Barce, utilizzando per i lanci il trimotore SM 75 ceduti dall'Ala Littoria.

Nel frattempo in Italia viene costituita la scuola di paracadutismo a Tarquinia, alla quale vengono attribuiti i seguenti compiti: istruzione terrestre individuale e di reparto con particolari esercizi ginnici<sup>106</sup> e addestramento al lancio con paracadute frenato; istruzione e allenamento di militari della Regia Aeronautica e del Regio Esercito, al lancio con paracadute dall'aeroplano, allo scopo di addestrare reparti speciali; progettare e sperimentare nuovi mezzi.

Come primo comandante della scuola viene scelto il colonnello dell'Aeronautica Giuseppe Baudoin de Gilette. Quarantatreenne ha alle spalle oltre un ventennio di esperienza militare in guerra e in pace, nell'Esercito prima, e nell'Arma Azzurra poi, ed è un pioniere del paracadutismo.

---

<sup>105</sup> Il paracadute usato dai libici è il D-37, normalmente assegnato ai reparti di volo dell'aeronautica, e quindi non progettato per le esigenze particolari dei reparti paracadutistici. Con l'inizio delle operazioni belliche in Africa Settentrionale, i Fanti libici e quelli nazionali saranno impiegati per apprestare opere difensive all'Uadi Bakur. Il 14 gennaio 1941, i libici insieme ad una compagnia di Bersaglieri motociclisti vengono inviati alla difesa della piazzola di Derna. Combatteranno strenuamente sino al 2 febbraio, sopportando perdite gravose (158 morti e 216 feriti). I superstiti finiranno prigionieri il 6 febbraio con tutta la X Armata. A. Giorleo, *Palestra Azzurra*, Roma, Uff. Storico Aeronautica Militare, 1975, pp. 33-34.

<sup>106</sup> Gli esercizi fisici riguardano: salto in alto, in lungo, con l'asta, corsa, arrampicata con le funi e alle pertiche, scherma di pugnale, pugilato, lotta giapponese, marcia, motociclismo, equitazione, voga, nuoto e discesa dalla torre. A ciò si deve aggiungere l'addestramento propriamente paracadutistico; spiegamento e ripiegamento del paracadute; caricamento dei velivoli, lanci individuali e collettivi; tecniche dell'impossessamento di basi aeree nemiche; esercitazioni di tiro e con il lanciafiamme; orientamento e raccolta di notizie; telegrafie; difesa anti-gas; pronto soccorso. Tutto questo corso ha una durata di otto mesi, in realtà il corso durerà due mesi, la guerra si avvicina.

Quando Baudoin si reca a Tarquinia, crede di trovare un campo già attrezzato, invece non c'è nulla, l'aeroporto è un modesto campo di fortuna largo circa 450 metri e lungo 650, sono presenti un hangar, un piccolo edificio.

Ma il colonnello non è intenzionato a perdersi d'animo, e provvede alla sistemazione del campo con l'ampliamento della pista. Inoltre si procura dai Vigili del Fuoco di Roma i teloni per i lanci, e ancora da una ditta che fabbrica poltrone si fa consegnare 50 tavoli per il ripiegamento del paracadute. Poi a dicembre del 1939 arrivano i primi velivoli per l'addestramento, due Ca.111 e tre Ca.133; e ancora vengono costruite le palazzine per ospitare gli allievi; infine Baudoin riesce a procurarsi una torre metallica per l'addestramento dei lanci.

Il 28 marzo 1940 arrivano i primi volontari, sono una sessantina tra ufficiali e sottufficiali. Infatti appena iniziata la guerra, gli inglesi paracadutano un commando con lo scopo di sabotare l'acquedotto pugliese. La missione si conclude con un fallimento, i danni riportati sono insignificanti e l'intero gruppo di paracadutisti è catturato. Baudoin invia sul posto un suo ufficiale di fiducia, il maggiore Alberto Bechi Luserna, che interroga i prigionieri scoprendo che gli inglesi stanno costituendo numerosi reparti paracadutisti. Allora Baudin trasmette il suo rapporto allo Stato Maggiore Generale, insistendo sulla necessità di creare altri battaglioni paracadutisti. Cavallero dispone, nel marzo 1941, la formazione del 1° Reggimento Paracadutisti affidando il comando al colonnello Riccardo Bignami<sup>107</sup>, in più Cavallero si impegna a costituire un ulteriore reggimento entro cinque, sei mesi al massimo.

In aprile poi, avviene anche la prima azione bellica dei paracadutisti italiani: due compagnie, al comando del maggiore Zanninovich vengono inviate alla conquista di Cefalonia. Baudin accompagna i "suoi ragazzi" all'aeroporto di Galatina (Lecce), e prima che i militari si imbarchino sul velivolo S.82, consegna loro la bandiera da far

---

<sup>107</sup> Sarà vice-comandante della Divisione Folgore in Africa.

sventolare sull'isola. I paracaduti riescono a conquistare Cefalonia, avendo ragione degli esigui reparti greci. Poi gli italiani si imbarcano su alcuni pescherecci ed occupano anche le isole di Zante ed Itaca.

Nel frattempo a Tarquinia continuano ad affluire sempre più ragazzi, ma la scuola non riesce ad accoglierli tutti. Quindi Baudoin informa prima a voce il Duce, non ottenendo nessun risultato decidendo allora di inviare a Mussolini una lista scritta di tutte le problematiche che la scuola soffre, chiedendo la totale ristrutturazione di Tarquinia oppure che la scuola fosse trasferita a Viterbo. Il rapporto riesce ad avere qualche risultato: il Duce ordina il miglioramento delle attrezzature di Tarquinia, compreso l'ampliamento del parco velivoli e uno studio sulla realizzazione a Viterbo di una seconda scuola paracadutisti.

Nonostante le difficoltà logistiche della scuola l'addestramento degli allievi continua, con la costituzione della 1° Divisione paracadutisti, che poi verrà chiamata Folgore seguita successivamente dalla 2° Divisione Nembo. Entrambe le divisione sono formate con lo scopo di utilizzarle per l'occupazione di Malta (l'operazione C 3<sup>108</sup>), ma come scritto in precedenza questo non avverrà mai. Il colonnello Baudin protesta per i continui ritardi che l'operazione subisce, e a causa del suo linguaggio schietto viene trasferito, sostituito dal colonnello pilota Renato di Jorio, che alla fine di febbraio del 1943, viene anch'esso trasferito presso la nuova scuola di Viterbo e il suo posto è preso dal colonnello pilota Luigi Gori Savellini.

Il 10 luglio del 1943, con l'avvicinarsi della caduta del Fascismo, la scuola di Tarquinia viene chiusa, subendo poi, il 19 luglio, un bombardamento americano che distruggerà

---

<sup>108</sup> Nei piani dell'operazione l'occupazione dell'isola prevede il lancio di due divisioni di paracadutisti, una italiana e una tedesca. Le truppe italiane scelte sono il Battaglione Nuotatori-Paracadutisti "San Marco" della Regia Marina e il Battaglione- Paracadutisti della Regia Aeronautica. Il primo ha come obiettivo la conquista del forte di San Luca posto all'imbocco della Valletta, mentre il secondo gli viene assegnati il compito di impossessarsi degli aeroporti. Successivamente un altro reparto dell'aviazione, il Battaglione Loreto, dopo essere sbarcato dal cielo, ha il compito di rendere operativi i campi d'aviazione conquistati e provvedere alla loro difesa.



l'intera base. Stessa sorte spetta alla scuola di Viterbo che a causa di un attacco aereo Alleato sarà gravemente danneggiata, per essere poi chiusa con l'arrivo dell'armistizio.

### 3.4 La costituzione degli ADRA

Una circolare dello Stato Maggiore della Regia Aeronautica, in data 28 luglio 1942, firmata dal generale Santoro, sottocapo di Stato Maggiore, annuncio: *“Avrà prossimamente inizio a Tarquinia un corso Arditi Distruttori della Regia Aeronautica, le cui finalità sono della più alta importanza, e richiedono la partecipazione di elementi, sia nel fisico che nello spirito, per il complesso di difficili operazioni che possono essere chiamati a compiere in gruppi di consistenza limitata e superando difficoltà di ordine molto elevato.*

*La forma normale di lancio di questi reparti di distruttori sarà principalmente con il lancio del paracadute, ma è previsto altresì che possono essere impiegati con altri mezzi di trasporto, come sommergibili, alianti*

*I partecipanti a questo speciale corso di arditi paracadutisti, oltre alla prestanza fisica, dovranno possedere le seguenti caratteristiche: volontarismo puro, carattere spregiudicato, arditismo, spirito di iniziativa e di avventura, uniti ad un elevato senso di disciplina e di dedizione alla Patria<sup>109</sup>”.*

La decisione di formare reparti speciali per condurre missioni in territorio nemico, è presa dallo Stato Maggiore della Regia Aeronautica in risposta ai frequenti tentativi di sabotaggio da parte di commandos inglesi. Si pensa quindi di inviare dei reparti di sabotatori con l'obbiettivo di provocare danni alle infrastrutture nei territori occupati dal nemico.

L'afflusso dei volontari è maggiore rispetto alle aspettative, e i militari scelti sono veramente il meglio che la Forza Aerea possa offrire. L'addestramento è curato nei minimi particolari: dal lancio di bombe a mano, all'esercitazione con il pugnale, al passaggio di corsi d'acqua o alla distruzione di ponti, acquedotti e ferrovie. Inoltre ciascun Ardito deve essere in grado di orientarsi con la bussola, di leggere alla

---

<sup>109</sup> Ivi, p.57.

perfezioni le carte topografiche e di interpretare quelle aerofotografiche, oltre a saper guidare motociclette, automezzi camionette e cavarsela alla guida di un carro armato. A ciò si aggiungono le esercitazioni al nuoto indossando l'intero equipaggiamento, le esercitazioni di sbarco marittimo e di sbarchi aerei, oltre ovviamente alle esercitazioni con il lancio del paracadute.

Il 31 dicembre 1942 con un nuovo foglio d'ordine Nr. 13603, lo Stato Maggiore della Regia Aeronautica, indica la principale peculiarità del nuovo reparto, oltre a riorganizzare l'addestramento degli ADRA: *“Il battaglione ADRA è stato costituito con il compito di distruggere o danneggiare obiettivi di carattere aeronautico, ubicato sulla sede degli aeroporti o nelle immediate vicinanze.*

*Pertanto il personale del battaglione ADRA oltre a necessitare la preparazione morale e professionale comune a tutti coloro che sono chiamati a compiere azioni d'assalto e d'ardimento, deve soprattutto possedere una particolare preparazione tecnica completa da una profonda e vasta conoscenza dei materiali e degli impianti aeronautici in genere. Il Battaglione è ordinato su Squadre di Arditi, riunite in plotoni e Compagnie<sup>110</sup>”.*

Successivamente l'addestramento viene riorganizzato suddividendolo in tre parti:

- addestramento con il lancio del paracadute da effettuarsi a Tarquinia;
- addestramento al combattimento da tenersi presso la scuola di Civitavecchia;
- addestramento all'impiego dei mezzi distruttivi<sup>111</sup>.

---

<sup>110</sup> Archivio Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare (d'ora in poi ASAM), Fondo Btg. ADRA e Battaglione Loreto, il 4° Reparto al Comando Supremo, Scacchiere Occidentale e sbarchi del 31 dicembre 1942 protocollo n. 10/1629.

<sup>111</sup> L'addestramento all'impiego dei mezzi distruttivi sarà svolto per ultimo a completamento del corso. Dati i compiti del Battaglione tale addestramento verterà essenzialmente sullo studio degli obiettivi di carattere aeronautico; sulle vulnerabilità degli sui vari tipi di velivoli nemici; sulle caratteristiche degli aeroporti nemici: la loro ubicazione, il loro armamento e sulle possibilità di avvicinamento all'obiettivo. *Ibidem.*

Inoltre, sempre per un più efficace addestramento, la Regia Aeronautica prende accordi con lo Stato Maggiore del Regio Esercito per la cessione di vario materiale, da destinare ad una compagnia dei ARDITI dislocata per 60 giorni a S. Severa<sup>112</sup> (Roma).

Anche l'equipaggiamento è curato nei minimi particolari, dal tipo di elmetto al tipo di pugnale, in particolare per quanto riguarda gli elmetti lo Stato Maggiore dell'Aeronautica ne richiede 350 del tipo paracadutista (che già equipaggiano i reparti speciali dell'Esercito e della Marina, rispettivamente il Battaglione Monte Cervino e la X MAS), mentre i pugnali vengono richiesti alla Milizia. oltre a bussole o orologi e al tal proposito è da segnalare la seguente direttiva dello Stato Maggiore Difesa:

*“Questo Stato Maggiore determina che da parte di codesta Direzione Generale venga provveduto all'approvvigionamento dei seguenti materiali, da darsi in distribuzione al Battaglione ADRA, giusta dotazione prevista dalla tabella G allegata alla circolare a stampa di questo Stato Maggiore n.2/750 in data 25 gennaio 1943:*

- *bussole tascabili N. 70;*
- *bussole da polso N. 50;*
- *Orologi da polso N. 35*

*Tenendo presente che nei quantitativi suddetti sono compresi anche quelli occorrenti per la scorta da costituire presso la Compagnia Deposito del 1° Reggimento d'Assalto, secondo ulteriori disposizioni che verranno impartite da questo Stato Maggiore.*

---

<sup>112</sup> Il materiale richiesto dagli ADRA per volere del Capo del 4° Reparto generale di divisione Cappa è il seguente: 10 tende 4x4 e due 3x4 da inviare in sostituzione di N. 10 tende 6x4 tipo “Nelmar”; una cucina da campo sufficiente per confezionare il rancio per 130 uomini; N. 15 mestoli ed altrettante gamelle e bidoni; N. 20 sgabelli; N. 65 bande biposto; N. 6 armadi per alloggio; N. 7 mobilio completo per ufficio (armadio, tavolo, seggiola e tavolino per macchina da scrivere); N. 1 macchina da scrivere; N. 25 serie complete di stoviglie di alluminio ad uso ufficiali e sottufficiali; N. 1 tromba; N. 3 metri cubi di legname in tavolame per lavori vari ed un congruo quantitativo di chiodi. Per quanto riguarda gli automezzi la richiesta riguarda: 1 camion; 1 furgoncino; 1 autobus da 30 posti; 1 macchina 1100; 2 motociclette; 3 biciclette e 1 autobotte. ASAM, Fondo Btg. ADRA e Battaglione Loreto, Stato Maggiore Aeronautica – 4° reparto promemoria per il 2° Reparto – 2° Divisione, addestramento complementi Battaglione ADRA, 22 maggio 1943, protocollo n. 10/1688.

*Questo Stato Maggiore, mentre resta in attesa di conoscere l'ammontare della spesa che dovrà essere sostenuta, per il relativo finanziamento, nonché l'avvenuta introduzione in magazzino dei materiali di cui sopra, per le conseguenti disposizioni circa il loro impiego, soggiunge che per la determinazione del tipo di materiale in questione debbono essere presi direttamente accordi con il IV Reparto di questo Stato Maggiore<sup>113</sup>."*

Anche il trattamento economico è differente rispetto alla fanteria con l'aggiunta allo stipendio base di assegni speciali, tra cui: indennità operativa nella misura intera in qualunque teatro di guerra e per qualunque grado, assegni giornalieri stabiliti da un direttiva del Duce del 30 settembre del 1941 e 24 ottobre 1941, assegno speciale giornaliero per ufficiali; assegno speciale giornaliero per sottufficiali e truppa nel periodo di addestramento iniziale di lire 5 portato a lire 26,45 terminato il ciclo di preparazione; premi da lire 2000 a lire 10000 in relazione al rischio ed ai risultati, a favore dei partecipanti alle singole azioni; indennizzi in caso di decesso dei partecipanti alle azioni, a favore dei loro congiunti in linea di successione o delle persone da essi designate.

#### **INDENNIZZO SPETTANTE IN CASO DI DECESSO IN AZIONI DI GUERRA<sup>114</sup>**

Grado	Ammogliato/ Celibe	Indennità (in Lire)
Ufficiale	Ammogliato o con famiglia	100000
Ufficiale	Celibe	70000
Sottufficiale	Ammogliato o con famiglia	50000

<sup>113</sup> ASAM, Fondo Btg. ADRA e Battaglione Loreto, dal 2° Reparto – 2° Divisione Servizi Logistici al Ministero dell'Aeronautica Direzione Generale dei Servizi del materiale e degli Aeroporti, del 25 febbraio 1943. protocollo n. 4/5268.

<sup>114</sup> ASAM, Fondo Btg. ADRA e Battaglione Loreto, dal 2° Reparto 1° Divisione ordinamento al Ministero Aeronautica il 7 aprile 1943, protocollo n. 2/3671.

Sottufficiale	Celibe	30000
Arditi Distruttori (truppa)	Ammogliato o con famiglia	40000
Arditi Distruttori (truppa)	Celibe	25000

### 3.5 Mussolini, le Forze Armate e la situazione sul fronte africano

Prima di descrivere il comportamento dell'Esercito italiano nel Mediterraneo, ed in particolare della Regia Aeronautica, vorrei partire da un giudizio di Gobbels che De Felice riporta sul suo libro *Mussolini l'Alleato*: *“Il 20 giugno 1941 Gobbels aveva annotato: abbiamo i peggiori alleati del mondo”*; quasi due anni dopo, l'11 aprile 1943 una pressochè analoga annotazione (i nostri alleati italiani sono certamente i peggiori del mondo) sarebbe tornata sotto la sua penna<sup>115</sup>”.

Questo giudizio così negativo dell'Esercito italiano, i gerarchi nazisti lo fanno risalire al 1866, ovvero nella sconfitta della marina italiana contro quella austriaca a Lissa, come scrive anche De Felice sul libro *“Mussolini l'alleato”*: *“L'esercito italiano era stato considerato in Germania, sin dal 1866, in termini generalmente negativi: gli italiani erano cattivi soldati, lo Stato Maggiore, gli ufficiali, la truppa valgono tutti molto poco. La guerra d'Etiopia aveva, per un momento, modificato questo giudizio e anche il livello di Stato Maggiore si era pensato che il fascismo fosse riuscito a creare un vero Esercito. La guerra di Spagna aveva però ridimensionato questi entusiasmi e aveva appannato anche l'immagine positiva della quale aveva goduto sino allora l'aeronautica, grazie al mito di Balbo, alle grandi trasvolate e ai tanti primati conquistati nelle competizioni internazionali”*<sup>116</sup>”.

<sup>115</sup> R.D. Felice, *Mussolini l'alleato*, cit., p. 566.

<sup>116</sup> Ivi. p. 563

Quindi si può sicuramente affermare che per la Germania l'alleanza con l'Italia ha creato spesso grandi problemi; ricordiamo a tal proposito l'attacco italiano alla Grecia, condotto con estrema superficialità dallo Stato Maggiore Generale e che senza l'intervento germanico si sarebbe concluso con una totale disfatta per le Forze Armate italiane.

Detto ciò, è da sottolineare che nel corso della guerra ci sono stati reparti italiani che con il loro comportamento, sfociato spesso in veri e propri atti di eroismo, sono riusciti a conquistarsi l'ammirazione dei tedeschi. Tra questi reparti rientrano i paracadutisti italiani, come scrive L. Longo nel libro "I reparti speciali italiani nella Seconda guerra mondiale": *"Si fa rapidamente amicizia, si rievocano le imprese di Creta, quando si parla della Folgore ai tedeschi brillano gli occhi"*<sup>117</sup>.

Abbiamo visto che Mussolini in un primo momento è intenzionato a non entrare in guerra, vista l'impreparazione generale dello strumento militare italiano, e che quando decide di intervenire nel conflitto è solo perché ha paura che la Germania possa far pagare all'Italia il suo immobilismo. Quindi con la Francia prossima alla resa e con l'Inghilterra sola nel contrastare le truppe naziste, il Duce si convince che sia arrivato il momento che l'Italia scenda in "campo" credendo in una guerra breve, ma sufficiente a dare prestigio alla nazione, e soprattutto che una volta finite le ostilità, egli potrà giocare un ruolo fondamentale nella futura spartizione del mondo. In definitiva Mussolini, una volta entrato in guerra, è preoccupato non tanto del conflitto, ma dei rapporti con la Germania al momento di discutere le trattative di pace per stabilire il nuovo ordine mondiale.

Il suo desiderio è che la guerra sia breve, che i tedeschi non ne approfitteranno delle loro vittorie per stabilirsi nel Mediterraneo e nei Balcani, in modo da potersi porre come

---

<sup>117</sup> L. Longo, *I reparti speciali italiani durante la Seconda guerra mondiale*, cit., pp.163-164.

punto di riferimento per quei Paesi europei che non vogliono rassegnarsi a subire l'egemonia tedesca.

Una volta decisa la guerra, Mussolini, tutto vuole salvo che correre rischi militari che nuocerebbero alla già bassa reputazione delle Forze Armate italiane all'estero. Alla pace vuole arrivare il meno indebolito possibile soprattutto per quel che concerne l'Esercito e l'Aeronautica, le due armi che durante le trattative di pace avranno il peso maggiore.

Ricordiamo quindi che il Duce, parlando a vari generali nell'aprile del 1940, dirà che la guerra sarà combattuta: “non per la Germania, né con la Germania, ma a fianco della Germania<sup>118</sup>”. Ed infatti, Mussolini si “lancerà” nella “guerra parallela”, a cominciare nell'attacco alla Francia, per proseguire poi Grecia ed in Egitto, tutti fronti che metteranno in mostra le gravi lacune delle nostre Forze Armate italiane che subiranno ripetute sconfitte, salvo poi avanzare solo grazie all'aiuto tedesco.

Se concentriamo l'analisi sulle operazioni belliche italiane in Africa del nord, quello che sarebbe dovuto essere il nostro fronte principale, Mussolini in un primo momento rifiuta l'aiuto di Hitler<sup>119</sup>, vedendo l'interesse germanico come un'ingerenza nella guerra italiana. E anche in questo caso l'inettitudine dei comandati italiani si dimostrerà fatale, in particolare l'immobilismo di Graziani che dopo essere passato all'offensiva a metà settembre del 1940 su pressione del Duce, come vedremo più avanti, entrando in territorio egiziano e occupando Sollum e Sidi el Barrani, non si muoverà più da queste posizioni, aspettando il contrattacco inglese che avverrà il 9 dicembre con il totale annientamento della X Armata italiana. In questo modo si sono persi più di tre mesi, che se utilizzati avrebbero permesso alle truppe italiane di mettere in seria difficoltà l'Esercito inglese. Inoltre il 28 ottobre scatterà l'attacco italiano alla Grecia, con la conseguenza di disperdere su più fronti le poche risorse delle nostre Forze Armate.

---

<sup>118</sup> R.D. Felice, *Mussolini l'alleato*, cit., p. 106.

<sup>119</sup> Questo aiuto è concepito dal Fhurer come un soccorso all'alleato e non come un vero è proprio trasferimento del fulcro della guerra nel Mediterraneo, come vorrebbero l'ammiraglio Reader e il generale Guderian, intenzionati a marciare su Gibilterra dopo l'armistizio con la Francia.



Da parte inglese tutto questo immobilismo è strano, come conferma anche una relazione dell'ammiraglio inglese che prende in seria considerazione l'idea di abbandonare il Mediterraneo orientale. Ed ancora in agosto e settembre, gli inglesi si attendono una grande offensiva italiana che li può portare fino al delta del Nilo.

Il 19 agosto il Duce scrive a Graziani: *“L’invasione della Gran Bretagna è decisa...Ebbene il giorno in cui il primo plotone di soldati germanici toccherà il territorio inglese, voi simultaneamente attaccherete. Ancora una volta vi ripeto che non vi fisso obiettivi territoriali<sup>120</sup>”*.

Tutto ciò fa capire con quanta leggerezza il Duce e le alte sfere militari inizino una guerra senza nessun piano, credendo ancora una volta nella brevità del conflitto dovuto alla vittoria tedesca sugli inglesi.

Nonostante Graziani chiede un rinvio dell'attacco, il duce lo obbliga a dare inizio alle operazioni, pena la perdita del comando delle forze in Africa settentrionale. A tal proposito è interessante la lettera riportata da Montanari dell'Ufficio Storico dell'Esercito, dove si nota come il Duce esorti nuovamente Graziani ad attaccare: *“Vi ripeto che la tavola della pace porteremo a casa quello che avremo conquistato militarmente. Non valeva la pena di avere 16 mesi di tempo per prepararsi, ottenere tutto quello che voi avete chiesto, avere 15 divisioni, per portare a casa Sidi el Barrani”*.<sup>121</sup>

Con un ordine successivo, il Duce esorta Graziani a muovere in Egitto senza aspettare l'invasione tedesca dell'Inghilterra<sup>122</sup>, per conquistare Marsa Matruh in modo che l'Aeronautica possa avere una base avanzata per portare attacchi contro Alessandria.

---

<sup>120</sup> R.D.Felice, *Mussolini l'alleato*, cit., p. 280.

<sup>121</sup> M. Montanari, *Le operazioni in Africa settentrionale*, Roma, Ufficio Storico dell'Esercito, 2005, p. 145.

<sup>122</sup> Questa veemenza nell'obbligare Graziani ad attaccare sta nel fatto che il Duce è convinto che tra Berlino e Londra possa concludersi una pace nella quale Roma verrebbe esclusa.

La guerra in Egitto sarà lunga e dolorosa, e vedrà le forze Armate italiane soccombere alla potenza Alleata, senza però dimenticare i numerosi esempi di eroismo tra i vari reparti italiani, tra i quali rientrano anche gli ADRA della Regia Aeronautica.

### **3.6 Il Battaglione Adra entra in azione**

Tutti questi fattori negativi presenti nelle Forze Armate italiane li riscontreremo anche nell'organizzazione della missione degli ADRA che, nonostante episodi di eroismo, non potrà cambiare le sorti della guerra che ormai si sta concludendo per l'Italia in una sonora sconfitta. Ma vediamo ora la missione di questi uomini in Africa che, nonostante l'inferiorità tecnica, mai si tireranno indietro nel cercare di portare a termine il compito a loro assegnato.

Dalle varie testimonianze dei paracadutisti avremo un'ulteriore conferma dell'impreparazione delle Forze Armate e quindi anche della Regia Aeronautica ad affrontare una guerra così lunga, combattuta con mezzi sempre più moderni.

Nella primavera del 1943 il Battaglione ADRA è pronto per l'impiego, stabilendo che in ogni azione parteciperanno nove incursori comandati da un ufficiale o da un sottufficiale. Nei piani dell'aviazione gli ADRA hanno il compito di colpire varie installazioni aeroportuali, in particolare: gli scali di La Senia e Tifariti, Blida, Biskra, Oulmene (Algeria); El Diem (Tunisia); Castel Benito, Bengasi e Benina (Libia).

A fine maggio dieci pattuglie di Arditi sono scelte dal colonnello Dalmas, per essere poi trasferite da Tarquinia a Rimini e condotte (il 12 giugno), insieme a quattro pattuglie Arditi del Regio Esercito, in varie basi<sup>123</sup>: Salon en Provence (Francia meridionale); Decimomannu (Sardegna); Gerbini (Sicilia); Iraklion (Creta).

---

<sup>123</sup> Le partenze da queste basi sono così suddivise: da Salon en Provence le pattuglie del tenente Giulattin e di Marvulli partono con due SM.82 alle ore 20,05 per lanciarsi su La Senia e Tifariti alle ore 2.10; la pattuglia di Confetto parte alle 20.15 per lanciarsi su Blida alle ore 2.05.

Da queste basi di lancio le pattuglie vengono trasportate, tramite undici SM.82<sup>124</sup>, su vari fronti. Ma purtroppo quasi tutti i velivoli si allontanano dalla rotta prescelta, paracadutando gli Arditi molto lontano dagli obiettivi prefissati, con l'effetto di determinare un grave disorientamento tra i paracadutisti. Inoltre, a causa del forte vento in tutte le zone d'operazione il lancio degli ADRA è difficoltoso.

Le avverse condizioni climatiche sono confermate anche dalla relazione del Ten. Beccaro: *“Il Sig, Mag. Beltramo Marco, Comandante di tutto il gruppo delle pattuglie per l'azione effettuata contemporaneamente il lancio del nostro stesso apparecchio. Lancio molto difficoltoso per il fortissimo vento. La prima persona incontrata a terra è stato il Sig, Mag. Beltramo Marco, dal quale apprendevo che gli Aero rifornitori si erano sganciati molti chilometri prima. Dopo pochi minuti si avvicinava i Ser. Ardito Capponi che faceva nota essersi la radio strappata dai vincoli per il forte vento ed andata in frantumi al suolo<sup>125</sup>”*.

Il vento forte ha come conseguenza di allontanare gli Arditi dagli obiettivi prefissati, come conferma il Magg. Beltramo: *“Mentre intorno a me e al Ten. Baccaro*

---

Dalla base di Decomimannu le partenze sono così suddivise: la pattuglia di Stramaccioni parte alle 20.40 per essere lanciata su Biskra alle ore 0.15; la pattuglia di Pennacchiotti parte alle ore 21 per essere lanciata su Biskra alle ore 1,15; la pattuglia di Rizzo parte alle ore 21,30 per lanciarsi su Oulmene alle ore 00,5.

Dalla base di Gerbini: la pattuglia di Di giusto parte alle 20,55 per essere lanciata su El Diem alle ore 0,30: Le ultime tre pattuglia non partono a causa di un improvviso bombardamento che subisce la base di Gerbini.

Infine dalla base di iraklion (Creta) alle 19,30 partono con un SM.82 le pattuglie di Beccaro e Di Tommaso. Nello stesso apparecchio prendono posto il maggiore dell'Aeronautica Marco Beltramo e un radiotelegrafista dell'Esercito, i quali partecipano alla missione non in veste di guastatori, ma per comunicare in Italia con la radiotrasmittente i risultati dell'azione. Alle 20 parte un secondo SM.82 con le pattuglie Balmas e Comis per essere lanciate alle 23.15 con obiettivo l'aeroporto di Benina. Aldo Giorleo, *Palestra Azzurra*, cit., p. 61.

<sup>124</sup> Per l'approntamento della missione lo Stato Maggiore della Regia Aeronautica a proposito del velivolo comunica: *“E' necessario che anche durante il volo sia possibile avere l'illuminazione nell'interno del velivolo. E' opportuno oscurare i vetri, poiché se si mettono tendine è facile che i paracadutisti le alzino per curiosità o le strappino per inavvertenza. Studiare le sistemazioni dell'oscuramento della mitragliatrice dorsale e quelle laterali. Studiare la sistemazione per l'osservatore (sul tipo di quelle realizzate per l'S.81 T.P.). Curare l'istallazione del clacson all'altezza della scaletta e raddoppiarlo con segnale luminoso; meglio ancora porre un interfonico. Provare a terra tutti gli sganci e gli altri organi di segnalazione”*. ASAM, fondo ADRA e Btg. Loreto, direttive agli istruttori sulla missione speciale del 12/6/1943 e seguenti.

<sup>125</sup> ASAM, Fondo Adra e Btg Loreto, dalla relazione *sull'azione di sabotaggio effettuata la notte dal 13 giugno al 14 giugno nei pressi di Bengasi* del Ten. Baccaro, l'8 novembre 1944.

*cominciavamo a radunare gli uomini lanciatisi dopo di noi, da molti di essi venivo interrogato circa l'ubicazione di Gabel, dove avremmo dovuto dirigerci per occultare il materiale. Purtroppo non ero in condizione, di rispondere. Nonostante la chiara notte lunare non si riusciva a scorgere il caratteristico profili di Gabel.*

*Dopo circa 20 minuti, mentre continuava la raccolta dei materiali dispersi dal forte vento, avvertivo il Ten. Baccaro che mi sarei diretto in direzione nord, lungo la direttiva per il lancio, per cercare il Ten. Di Tommaso (ultimo a lanciarsi) e conoscere da lui l'andamento finale del lancio. Trovai infatti il Ten. Di Tommaso, il quale mi disse che gli ultimi suoi uomini erano caduti nel mezzo di un accampamento arabo. La cosa, però, non aveva presentato pericoli. Di Tommaso mi riferiva pure che, durante la discesa, il vento gli aveva strappato lo zainetto porta esplosivi e l'aveva trascinato lontano dalle sue possibilità di ricerca. Lo stesso inconveniente era pure successo a tre altri paracadutisti.*

*Raccomandai al Ten. Di Tommaso di radunare tutti gli uomini, insieme al materiale, e di portarsi con essi verso sud dove era rimasto il Ten. Baccaro. Io mi sarei diretto verso est per cercare di riconoscere in qualche modo la zona in cui eravamo caduti.*

*Camminai per circa 30' con rotta 90° e trovai una linea ferroviaria, compresi che doveva trattarsi della linea Bengasi-Soluch. Calcolai quindi che eravamo stati lanciati con uno spostamento di almeno 20 chilometri verso ovest. Per misurare anche lo spostamento verso sud mi incamminai lungo la ferrovia in direzione nord per cercare un qualche punto d'indicazione<sup>126</sup>.*

Anche il ten. Baccaro, nella sua relazione sugli eventi del 14 giugno, scrive a proposito dell'errato lancio: “Ricevetti dal Sig. Mag. Beltramo l'ordine di non spostarmi dal posto dove ero ed attenderlo, mentre egli si sarebbe spostato lungo tutta la zona di lancio ed

---

<sup>126</sup> ASAM, Fondo Adra e Btg Loreto, *Relazione sul lancio dei paracadutisti del Battaglione ADRA nella zona di Bengasi la notte del 14 giugno.*

*inoltre per riconoscere da qualche appiglio dal terreno la zona in cui eravamo. Era subito stato notato che eravamo stati lanciati non nella zona prestabilita<sup>127</sup>”.*

Tutto questo fa sì che molti siano i militari contusi e feriti, mentre altri atterrano nel bel mezzo di accampamenti arabi, con la conseguenza di vari scontri a fuoco tra italiani e beduini, con feriti da ambo le parti. A tal proposito il Ten. Baccaro, comandante di una pattuglia partita da Creta, scrive: *“Il lancio, oltre ad essere stato effettuato in zona lontana, per giunta era stato effettuato quasi nel mezzo di un accampamento di arabi, i quali iniziarono a sparare qualche colpo di arma da fuoco appena noi fummo sul terreno. Con pronta manovra specie degli uomini più vicini, dopo aver catturato due arabi, grazie ad un riuscito colpo di mano dell’Ardito aviere Rossi Costantino, accerchiammo tutto l’accampamento arabo neutralizzando ogni altra velleità degli indigeni. Fu subito istituito un servizio di guardia, con sentinelle in tutto l’accampamento.*

*Dall’interrogatorio fatto agli arabi e dopo aver varie volte consultato insieme al Ten. Di Tommaso le carte topografiche. No fu difficile individuare la zona ove eravamo. Distavamo una 40 di chilometri dalla zona prestabilita per il lancio, mentre per raggiungere il costone del Gabel avrebbe dovuto servirci dei nascondigli durante il giorno, bisognava coprire una distanza di una trentina di chilometri<sup>128</sup>”.*

I comandi italiani, dalle intercettazioni delle trasmissioni nemiche, riescono subito a comprendere che la missione degli Arditi è fallita. Gli inglesi fin dal mattino del 15 giugno, dalla stazione radio di Apolonia, trasmettono in chiaro a tutti i reparti alleati il seguente messaggio: *“Circa cento cacciatori-paracadutisti nemici atterrati tra Buamud e Bengasi. Ci vuole massima vigilanza. Ammazzate o catturate ogni paracadutista<sup>129</sup>”.*

---

<sup>127</sup> ASAM, Fondo Adra e Btg Loreto, dalla relazione *sull’azione di sabotaggio effettuata la notte dal 13 giugno al 14 giugno nei pressi di Bengasi* del Ten. Baccaro, l’8 novembre 1944.

<sup>128</sup> *Ibidem*

<sup>129</sup> Aldo Giorleo, *Palestra Azzurra*, cit., p. 61.

Ed ancora lo stesso giorno e la stessa stazione radio comunica ad un posto di controllo imprecisato: “*Un cacciatore paracadutista visto nella strada ad ovest della vostra posizione. State bene attenti*<sup>130</sup>”.

Infine altro fattore determinate per l’insuccesso della missione è da attribuire all’ottima rete di informatori inglesi assai attiva nel territorio italiano. E’ certo che i britannici conoscono in anticipo i dettagli dell’operazione, come viene confermato da alcuni prigionieri inglesi, interrogati dal Servizio Informazione Aeronautica (SIA) e dagli stessi militari italiani tornati dalla prigionia<sup>131</sup>.

### **3.7 Le varie pattuglie**

Analizzeremo nel dettaglio il comportamento delle varie pattuglia degli ADRA inviate in Africa del nord.

La pattuglia del sottotenente Marvulli, insieme a quelle del sottotenente Giugliani del X Arditi, atterrano in una fattoria, addirittura un paracadutista va a finire sul dorso di un cavallo. I rumori provocati dagli italiani fanno accorrere una pattuglia di arabi, che i paracadutisti cercano dapprima di corrompere con denaro, essendo poi costretti ad uno scontro a fuoco perdite da ambo le parti, come la morte di Carlo Zanni. Infine tutta la pattuglia è catturata dagli Alleati.

Stessa sorte per le pattuglie di Giulattini e di Cofetto<sup>132</sup> (quest’ultima ha come obbiettivo l’aeroporto di Blida vicino Algeri) che sono subito catturate. Così come le tre pattuglie

---

<sup>130</sup> *Ibidem.*

<sup>131</sup> Dall’interrogatorio di alcuni prigionieri appartenenti alla Forze aeree inglesi e americane, risulta che gli Alleati sono al corrente di un’eventuale incursione di paracadutisti e che l’allarme negli aeroporti è dato una settimana prima del 14 giugno. Bruno Delisi e Maria Serena Klinger, *Un eroe veneziano Umberto Klingere i suoi aeroplani*, Milano, Giorgio Apostolo Editore, 2010, p.141

<sup>132</sup> Dalla relazione fatta dal sottotenente dopo la prigionia, Confetto dice che appena tocca terra si accorge che manca il primo aviere Costantino Garbutto e un sacco rifornitore. Le ricerche di entrambi risultano vane e dallo studio della carte topografica, l’ufficiale capisce che il lancio è avvenuto a circa 70 Km distante dal punto prefissato. Allora Garbutto vista la situazione decide di ripiegare su un altro obbiettivo l’aeroporto di Affreville, distante una decina di chilometri. Quindi la pattuglia (composta oltre che da Confetto dal sergente maggiore Alberto Giannini, i primi avieri Rodolfo Casini e Senio Protti, gli avieri scelti Luigi Ingresso e Giovanni Pezza, gli avieri Luigi Fanzago, Elio Riccò e Franco Turcovich) si

che nei pressi di Biskra riescono per qualche giorno a sfuggire ai rastrellamenti Alleati per poi essere catturate, il 19 giugno del 1943, riuscendo comunque a disseminare qualche mina lungo la strada.

Infine, l'unica pattuglia partita da Gerbini e lanciata nella zona di Sfax per operare contro l'aeroporto di El Diem, viene subito catturata e durante un interrogatorio gli inglesi domandano ad uno degli Arditi: "Come mai Carretto non è con voi<sup>133</sup>?". Questo a conferma delle numerose presenze di spie Alleate in Italia, oltre all'importanza del sistema Ultra per decodificare i messaggi delle forze dell'Asse.

Due uomini, Franco Cargnel e Vito Procida, sono inviati in perlustrazione in direzione di Benina, altri due si dirigono sul versante nord di Gebel, con lo scopo di perlustrare, con un binocolo, la piana bengasina. Questi due ultimi Arditi tornano ben presto per comunicare che un vasto movimento di uomini e mezzi è stato notato a valle di Gabel e che tutti sono diretti verso la zona collinosa. Dopo queste informazioni i paracadutisti si mettono in marcia, ma il cammino è molto difficoltoso sia a causa del terreno tortuoso, sia del grosso carico che ogni uomo deve trasportare, inoltre il 15 giugno le riserve d'acqua sono esaurite.

---

mette in marcia all'alba, ma dopo svariati chilometri Confetto capisce che nelle vicinanze non ci sono installazioni militari e che bisogna raggiungere allora l'aeroporto di Blida.

Rimettendosi in marcia gli italiani si imbattono in due arabi che un primo momento si offrono, dietro compensa di 100000 franchi, di fargli da guida. Poco dopo, in un momento di riposo, un Ardito sente il rumore di una colonna di automezzi, ciò confermato da una perlustrazione più accurata. Si tratta di soldati francesi che si dirigono verso la collina dove sta riposando il resto dei paracadutisti italiani. Considerata l'impossibilità di difendersi con le poche armi e munizioni a disposizione degli Arditi, Confetto fa minare con delle cariche di esplosivo le posizioni, poi dà l'ordine di distruggere i mitra, binocoli, le bussole ed ogni altro materiale e di abbandonare la collina da soli o in coppia, portando con se la razione viveri, il grafico della rotta e dell'obbiettivo e le bombolette incendiarie ed esplosive, ciò con lo scopo che chi fosse arrivato all'aeroporto di Blidà deve causare il maggior danno possibile all'istallazione. Ma prima che gli italiani possono muoversi i francesi cominciano a sparare intimando loro di arrendersi, ma gli ADRA rispondono al fuoco ferendo vari nemici con nessuna perdita tra i paracadutisti, ma come scritto sopra le munizioni sono scarse e quindi gli Arditi sono costretti ad arrendersi. Fatti prigionieri vengono fatti marciare per 15 Km; Confetto subisce pesanti interrogatori, ma si rifiuta sempre di rispondere, venendo poi trasferito prima in Inghilterra e poi negli USA. Aldi Giorleo, *Palestra Azzurra*, cit., p. 62.

<sup>133</sup> Carretto è uno dei comandanti delle tre pattuglie che non sono partiti a causa del bombardamento del campo di Gerbini. Ivi, p. 20.

Durante una breve sosta, quattro Arditi (Mario Capurro, Alberigo Menichetti, Modesto Venturini e Carlo Orlando), si caricano di tutte le borracce vuote e senza preoccuparsi del pericolo di essere scoperti, si avviano a valle per rifornirsi d'acqua per poi ritornare in collina.

Intanto i rastrellamenti si intensificano, costringendo gli ADRA ad aprire il fuoco ed uccidere un uomo e mettere in fuga vari nemici. Lo stesso si ripete il giorno successivo, ma ormai le forze Alleate sono troppo numerose e costringono i paracadutisti alla resa. Gli unici a sfuggire alla cattura sono Cargnel e Procida, che come scritto sopra, sono inviati in perlustrazione verso Benina. I due italiani resisi conto che tutta la zona è strettamente controllata, e che non possono far nulla per i loro compagni, decidono di avviarsi da soli verso gli obiettivi prefissati.

Stessa sorte sfortunata per le pattuglie partite da Creta la sera del 13 giugno con due velivoli S.82 pilotati rispettivamente dal Cap. Fugazzola e M.llo Glauser con a bordo quattro plotoni di Arditi aventi come obiettivo il sud di Bengasi (Libia).

Sul velivolo pilotato da Fugazzola, sono presenti 21 Arditi più sei aero fornitori; mentre su quello di Glauser sono imbarcati 20 Arditi più sei aero fornitori.

Il Magg. Beltramo che, ricordiamo, ha il compito di comunicare allo Stato Maggiore Regia Aeronautica l'esito della missione, nel pomeriggio del 13 giugno del 1943 scrive: *“Mentre eravamo sull'Aeroporto di Eraclion, il Cap. Fugazzola mi avvertì che avrei dovuto lasciare a terra due uomini perché egli giudicava eccessivo il carico dell'apparecchio. Rifiutai decisamente tale proposta, ma per esaudire il desiderio di Fugazzola, ordinai che due aerofornitori fossero scaricati da ogni apparecchio<sup>134</sup>”*.

Ritornando alla missione, i velivoli partono dall'aeroporto di Eraclion, alle ore 20 del 13 giugno. L'apparecchio su cui è presente Beltramo, insieme ai Ten. Baccaro e Di

---

<sup>134</sup> ASAM, Fondo Adra e Btg Loreto, *Relazione sul lancio dei paracadutisti del Battaglione ADRA nella zona di Bengasi la notte del 14 giugno*.



Tommaso (Comandante degli Arditi del Regio Esercito di S. Severa) decolla per primo, seguito successivamente da quello pilotato da Glauser.

Verso le 23 e 30 gli S. 82 si trovano già sul territorio cirenaico quando alcuni aeroporti nemici accendono improvvisamente le luci di atterraggio, probabilmente confondendo gli aerei italiani con qualche loro velivolo smarritosi nella notte. Ma mentre ci si avvicina al momento del lancio, l'armiere, commettendo un grave errore, apre il portellone per lanciare gli aerofornitori<sup>135</sup>.

Il Magg. Beltramo<sup>136</sup> scrive a tal riguardo: *“Mentre ci avvicinavamo alla zona di lancio, l'armiere, secondo le istruzioni ricevute, aprì i portelloni inferiori del velivolo. In quel momento io e Cucchiara udimmo la caduta degli aero fornitori. Non so quale sia stata la causa di tale prematura caduta, ma penso che essa sia stata provocata un'inavvertenza dell'armiere che, manovrando l'apertura dei portelloni, fece anche funzionare lo sgancio simultaneo dei quattro rifornitori. L'armiere si accorse subito di quanto era accaduto, perché richiuse i portelloni. Il fatto non era stato notato, invece, dagli Arditi a bordo<sup>137</sup>”*.

Poco dopo il lancio, le pattuglie dei Ten. Baccaro e Di Tommaso hanno uno scontro a fuoco con un gruppo di arabi, riuscendo ad avere la meglio e facendo anche alcuni prigionieri. I due ufficiali decidono di occultarsi nell'accampamento arabo e di partire la

---

<sup>135</sup> In riferimento allo sganciamento degli aerofornitori, c'è una precisa direttiva dello Stato Maggiore della regia Aeronautica del 12 giugno che dice: *“La sistemazione degli aerofornitori S.P. agli sganciabombe non porta inconvenienti. La difficoltà consiste nel lanciarli al momento opportuno. Per ottenere ciò sarebbe conveniente che l'istruttore (il cui posto nel momento precedente al lancio è a poppa fra le due porte di uscita) potesse aprire lui i portelloni e lui stesso sganciare gli aerofornitori. Se questo non fosse possibile sarebbe conveniente che fosse l'armiere (giù nella gondola) a sganciare non appena vede le due prime coppie di paracadutisti uscire dal velivolo. I sistemi usati nella missione odierna peccano perché occorrono troppe intese fra varie persone (osservatore, istruttore, armiere). Sarebbe conveniente che l'involucro dell'aerofornitore fosse rigido (tipo bomba) ciò eviterebbe danni al materiale, ad esempio: i biscotti che vengono frantumati all'atto stesso delle confezioni dell'aerofornitore; con l'aerofornitore tipo bomba verrebbe pure facilitato il caricamento a bordo”*. ASAM, Fondo ADRA e Btg. Loreto, direttive agli istruttori sulla missione speciale del 12/6/1943 e seguenti.

<sup>136</sup> Poco dopo aver toccato terra, con lo scopo di capire in che zona tutti gli uomini sono stati lanciati, si allontana da solo dall'accampamento, ma viene quasi subito fatto prigioniero da truppe francesi.

<sup>137</sup> ASAM, Fondo Adra e Btg Loreto, Relazione sul lancio dei paracadutisti del Battaglione ADRA nella zona di Bengasi la notte del 14 giugno.

notte. Nel frattempo l'Ardito Raspinelli si offre volontario per recuperare i quattro aérofornitori, allontanandosi dal campo travestito da arabo a dorso di un asino. Qualche ora più tardi, dal binocolo del ten. Di Tommaso si intravede una massa bianca, che fa credere agli ufficiali che potrebbe trattarsi del paracadute di un aérofornitore, quindi viene organizzata una spedizione composta dal ser. magg. Seggia, il serg. Soggi e l'aviere Chierico per andarlo a recuperare. Ma poco dopo i tre Arditi sono fatti prigionieri da un gruppo di indiani, allora Di Tommaso e Baccaro organizzano una seconda spedizione con l'obbiettivo di liberare gli italiani e di fare prigionieri i nemici. Purtroppo riesce soltanto la prima parte della missione, in quanto gli indiani riescono a fuggire. Dopo questo evento, gli italiani decidono di mettersi subito in marcia in direzione di Gabel costeggiando un vecchia ferrovia, e sperando di riuscire a rubare un camion che passa sulla strada per raggiungere l'aeroporto di Bengasi ed effettuare le azioni di sabotaggio assegnate. Ma poco dopo un gran numero di velivoli nemici si dirige verso gli italiani. Gli Arditi vista l'impossibilità di difendersi con le armi a disposizione, prima di arrendersi distruggono tutto ciò che può cadere in mano nemica, posizionando qualche bomba che farà saltare la linea ferroviaria.

Le pattuglie del S.Ten. Balmas<sup>138</sup> e dal S.Ten. Antonio Comis non hanno difficoltà ad orientarsi e a dirigere i propri uomini a Ebel, per nascondersi al nemico ed organizzare la marcia di avvicinamento agli aeroporti ad ovest e nord di Benina. Ma anche queste due pattuglie non possono evitare i danni provocati dal forte vento: un contenitore ed un paracadutista sono dispersi. Il mattino del 15 giugno, aerei nemici cominciano a

---

<sup>138</sup> Balmas al ritorno in Italia sarà denunciato dal Magg. Beltramo, in quanto secondo quest'ultimo, Balmas ha simulato un infortunio al piede sinistro (frattura o distorsione dell'arto), dicendo di non poter proseguire nella missione e ritirandosi con un paracadutista in un anfratto. Questa tesi è poi avvalorata dal referto di medici britannici, che quando visiteranno il sottotenente, non troveranno nessuna autentica lesione alla gamba sinistra. Nonostante l'episodio sopra descritto, anche per il S. Ten. Balmas, sarà avviata la proposta per la medaglia d'argento, proposta fatta dal col. Dalmas. Archivio Storico dell'Aeronautica Militare, foglio Adra e Btg Loreto, Proposta di ricompensa al valor militare sul campo per il S.Ten. A.A. Ardito Paracadutista Balmas Vittorio. ASAM, Fondo Adra e Btg Loreto, dal memoriale sull'azione di sabotaggio compiuta dagli Arditi Paracadutisti Aviere Scelto Franco Cargnel e dall'Aviere Scelto Procida Vito in Cirenaica nei giorni dal 14 al 18 giugno 1943, n. di protocollo 135.

sorvolare la zona a bassissima quota con lo scopo di individuare le pattuglie italiane. Fortunatamente la zona è collinare e tortuosa, piena di anfratti e caverne, che offrono un ottimo nascondiglio alla vista della ricognizione Alleata, ma i due ufficiali italiani capiscono che presto sarebbero arrivate truppe appiedate per partecipare alle ricerche e questo convince Comis e Balmas ad adottare disposizioni per evitare di essere scoperti. Tutto ciò però non eviterà ai due ufficiali e ai loro uomini, come scritto sopra, di essere fatti prigionieri degli Alleati.

### 3.7.1 Cargnel e Procida

La missione che porteranno a termine i due militari della Regia Aeronautica può essere paragonata per difficoltà e ardimento, all'impresa della X Mas nella violazione del porto di Alessandria o dei paracadutisti della Folgore nelle sabbie di El Alamein.

Ma lasciamo che sia la relazione fatta dal T. Col Edvino Dalmas a raccontare l'azione di Cargnel e Procida<sup>139</sup> sull'aeroporto di Bengasi: *“La marcia di avvicinamento durò quattro giorni e quattro notti. I due arditi superarono difficoltà di ogni genere. La mancanza d'acqua (furono costretti ad uccidere un cammello per succhiare il siero e il sangue), le razioni viveri poco idonee (i prodotti sintetici erano ancora in via di sperimentazione), la sorveglianza nemica particolarmente intensa unita alla caccia organizzata da predoni arabi, allettati dalla taglia istituita dagli Alleati per la loro cattura. Tutto questo rese la loro marcia ardua e difficile. La sera del 18 giugno i due Arditi giunsero sulle alture dominanti la piana di Bengasi nelle immediate vicinanze*

---

<sup>139</sup> Il generale Fougier, allora Sottosegretario di Stato e Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, nel salutare i militari partenti all'aeroporto di Rimini, promette l'oro che il solo fatto di partecipare a questa missione, sarà premiata con la medaglia d'argento al valor militare. La proposta della medaglia d'oro a Cargnel e Procida è presentata al Ministero dell'Aeronautica nel 1944. Ma visto il precipitarsi della situazione bellica il tutto viene rinviato.

Nel dopo guerra e precisamente nel 1962, il col. Dalmas, all'epoca dei fatti comandante del Btg. ADRA, con una relazione presentata a Giulio Andreotti allora Ministro della Difesa sugli eventi successi nel giugno del 1943, chiede che venga concessa la medaglia d'argento a tutti i membri della spedizione e quella d'oro per Procida e Cargnel. ASAM, Fondo ADRA E Btg Loreto, relazione del T. col. Dalmas fa al Ministro della Giulio Andreotti il 4 gennaio 1962 sulle azioni commesse degli ADRA in Africa.

*dell'aeroporto di Benina nord. Nonostante che il tempo giocasse a loro sfavore perché privi di viveri e di acqua decisero ugualmente di attendere ancora una notte prima di compiere la loro azione onde evitare che l'opera dei loro compagni, prevista per la notte del 18, risultasse compromessa. Nella loro condizione, l'ulteriore attesa di ventiquattro ore fu veramente penosa. Nella notte del 19 giugno i due uomini, per quanto prostrati dalla fatica, dalla sete e dalla fame, con indomabile volontà e con un encomiabile spirito tattico, iniziarono la definitiva marcia di avvicinamento che distava da loro circa sei - sette chilometri. Verso le 24, i due Arditi raggiunsero, da sud, i limiti estremi del campo. La sorveglianza nemica all'interno della base aerea era assolta da automezzi che, con fari accesi, percorrevano le pista di lancio e di raccordo a intervalli quasi regolari di cinque minuti. Negli intervalli fra un passaggio e l'altro delle camionette, i due arditi dopo che con un coltello avevano tagliato la rete di protezione della base, collocarono le cariche di materiale esplosivo a tempo di cui erano forniti, su una ventina di apparecchi<sup>140</sup>, nella loro maggioranza di quadrimotori, carichi di carburante e bombe, pronti per eventuali azioni sul territorio italiano. I due uomini, nell'opera di minamento, percorsero l'intera lunghezza del campo. Mentre stavano per avere inizio le esplosioni, i due italiani posero l'ultima cartuccia di tritolo in loro possesso su una bomba di grosso calibro, posta sopra un carrello a pochi metri di distanza, dove dormivano gli equipaggi nemici.*

*Ultimata l'azione, i due uomini abbandonarono il campo, dirigendosi nuovamente verso Gabel. Il primo scoppio avvenne quando i due si trovavano a poco meno di un chilometro dall'obbiettivo. Da questo momento gli scoppi si susseguirono su intervalli regolari e poco prima che i due Arditi raggiunsero un rifugio sulle alture, l'ultima*

---

<sup>140</sup> Tra i circa venti velivoli distrutti, si annoverano 2 Liber del 331° Service Squadron dell'USAF; 2 Wellington del 162° Squadron della FAR; 2 Bisley bimotori della RAF e un Hurricane della RAF. ASAM, Fondo ADRA E Btg Loreto, dall'Ambasciata d'Italia alla Direzione Generale del Personale Militare- 3 Div.- Ricompense, N. prot. 3/45982 del 13 ottobre 1950.

*carica posta sulle bombe, provocò la morte di una quarantina di uomini<sup>141</sup> degli equipaggi, ferendone moltissimi altri.*

*Il mattino successivo Cargnel e Procida ripresero il cammino con l'intento di raggiungere il luogo previsto per il recupero posto in zona desertica ad oltre sessanta chilometri dall'aeroporto devastato. Il recupero doveva essere effettuato da un apparecchio<sup>142</sup> dell'Aeronautica Militare.*

*Le armi in possesso ai due paracadutisti erano limitate al solo mitra ed un caricatore. Camminarono ancora un giorno e una notte; al mattino del secondo giorno dell'azione, ormai ai limiti della resistenza fisica, i due chiesero del latte da un pastore arabo. Appena allontanatesi, furono presi a fucilate dallo stesso arabo che li aveva prima soccorsi<sup>143</sup>. L'Ardito Cargnel ricevette un primo colpo alla gamba destra e un secondo colpo al polso sinistro. In quelle condizioni, per lui, non era più possibile proseguire e Procida si rifiutò di abbandonare il compagno ferito. Rifugiatesi in un anfratto del terreno, poco dopo vennero raggiunti da una camionetta con a bordo soldati inglesi, che intimano in italiano ai due paracadutisti di arrendersi i due uomini vennero catturati un paio d'ore dopo da una pattuglia nemica<sup>144</sup>”.*

Le fasi della prigionia sono raccontate dalla relazione fatta al suo ritorno in Italia da Cargnel:

*“Fui ricoverato all'ospedale della RAF a Bengasi ed il giorno dopo venni trasferito assieme a Procida in aereo al Cairo. Lo stesso giorno venni trasportato in un ospedale*

---

<sup>141</sup> Da una successiva ricostruzione si scoprirà che sarà di 56 il numero dei morti, tutti inglesi.

<sup>142</sup> Lo Stato Maggiore della Regia Aeronautica approntò un velivolo per andare a riprendere gli Arditi in Africa del nord il giorno 26 giugno SA. 75, con a bordo il Col. Klinger, i capitani piloti Cervi, Velani, Appoggi. L'aereo atterra in una zona prefissata a sud di Bengasi con la speranza di trovare all'appuntamento i paracadutisti lanciati il 14, ma nonostante il grave pericolo i cui l'aereo e l'equipaggio si trovano, rimanendo per oltre un giorno in territorio nemico, nessuna si presenta, in quanto tutti gli italiani o sono prigionieri degli alleati o sono morti. ASAM, Fondo ADRA E Btg. Loreto.

<sup>143</sup> Gli Arditi risposero al fuoco visto che anche l'Arabo fu colpito e ricoverato in ospedale.

<sup>144</sup> ASAM, Fondo ADRA E Btg. Loreto, relazione del Col. Dalmas su l'attività svolta dal 1° Reparto Paracadutisti R.A. dal 20.11.1942 al 26.11.1942.

*inglese ad Heliopolis. Un mese dopo uscì dall'ospedale e mi trasportarono a Helluan, nel campo di smistamento ed interrogato dall'Intelligence Service. Trovai tutti i miei compagni con tutti gli ufficiali della pattuglie.*

*Il Magg. Beltramo, mi fu detto, che era in segregazione perché risultava che fosse una spia, e che il suo compito fosse differente dall'azione militare. Venne fatto prigioniero da una pattuglia francese la stessa notte del lancio dopo una sparatoria in un accampamento arabo su cui venne effettuato il lancio. Le sue pattuglie, lanciate addirittura nella zona di Solluch, completamente piana e senza possibilità di nascondigli, dopo la distruzione di un tratto di ferrovia da Solluch a Bengasi furono catturate il giorno successivo.*

*Trovai all'ospedale un Ardito di S. Severa con una ferita di pallottola , colpo tirato da un arabo a brevissima distanza. Il colpo gli ha forato le due gambe un po' sotto il bacino. Non mi sovviene il nome di Questo Ardito, ma so che era della provincia di Milano. Dopo un mese di permanenza nel campo di smistamento, dove risultavano chiari i mezzi coercitivi d'interrogazione ei prigionieri, venni trasferito il 12 agosto al campo 321 a Latrun in Palestina.*

*La situazione alimentare che l'assistenza sanitaria era buona, mentre il morale degli italiani era basso. Finchè sono rimasto nel campo i nostri soldati sono rinchiusi in una zona malarica, con una stretta sorveglianza, resa ancora più dura dalla mancanza di umanità delle guardie.*

*Dal campo 321 venni ricoverato all'ospedale, in dicembre, alla sezione italiani del 12° B.G.H per un'ustione alla gamba sinistra. Giungevano intanto all'ospedale i militari italiani che avevano evacuato dalle isole italiane in Egeo ed allora decisi che sarei fuggito con loro per affrontare il rimpatrio.*

*Verso la fine del mese fuggì dall'ospedale e dopo due giorni mi presentai al campo marina del personale giunto dall'Egeo. C'erano raccolti: quasi dimezzata la divisione*

*di fanteria Cuneo ed un piccolo nucleo della regia Aeronautica. Non mi fu possibile presentarmi al comando Aeronautico in quanto quegli elementi appartenevano a due equipaggi e quindi era impossibile il segreto. Al comando marina detti il nome di un mio amico di scuola, un milanese, certo Carrer Guido, secondo capo furiere e con quel nome rimpatriai a Taranto il giorno 23 agosto 1944<sup>145</sup>”.*

Dopo lo sbarco Alleato in Sicilia, fra il 21 ed il 31 luglio 1943, alcune pattuglie di ADRA saranno lanciate in diverse zone dell'isola per compiere azioni di sabotaggio dietro le linee nemiche, con esito incerto.

Infine per quanto riguarda Cargnel, dopo essere rientrato in Italia, si reca a Roma, dove nel febbraio 1945, viene contattato da un ufficiale dello Stato Maggiore Aeronautica per essere lanciato nel nord Italia ed eseguire missioni informative in collegamento con gli Alleati, ma con la fine della guerra non potrà ottemperare a questo compito. Dopo il conflitto, lavorerà per alcuni anni come commesso presso la libreria Rizzoli di Piazza Colonna a Roma; poi di lui si perderanno le tracce, così come quelle di Procida. Questo perché l'Aeronautica non si è mai preoccupata di tenersi in contatto con questi due militari che, nonostante l'assegnazione di una medaglia d'argento al valore, non sono né ufficiali né piloti e quindi non si direbbero degni di essere ricordati tra gli assi della Forza Aerea.

---

<sup>145</sup> ASAM, Fondo ADRA E Btg. Loreto, dalla relazione fatta da Franco Cargnel sulla prigionia, il 9 settembre 1944.

## 4. IL 1° BATTAGLIONE PARACADUTISTI E IL BATTAGLIONE RIATTORI LORETO

L'origine della costituzione di questi due battaglioni è dovuta al progetto di occupazione dell'isola di Malta, la quale Aeronautica è intenzionata a partecipare con propri uomini<sup>146</sup>. Abbiamo già scritto che né Mussolini (a cui interessava più la Tunisia) né lo Stato Maggiore Generale, nei primi anni di guerra, hanno dei piani operativi per l'assalto dell'importante base navale inglese nel cuore del Mediterraneo. Solo nel 1942 le Autorità italiane capiscono l'importanza dell'isola e lo Stato Maggiore della Regia Aeronautica appronta un piano per l'occupazione dell'isola che oltre a spiegare come deve avvenire l'operazione, descrive l'azione dei paracadutisti: “...*Tenuto conto di quanto precede, il presupposto iniziale di far coincidere lo sbarco navale con il lancio dei paracadutisti decade, lasciando il posto a due possibilità:*

- *lancio dei paracadutisti precedente di qualche ora lo sbarco da mare. Poiché quest'ultimo deve avvenire di notte, il lancio dei paracadutisti sarebbe praticamente da effettuare nelle ore pomeridiane;*
- *lancio dei paracadutisti dopo l'alba, susseguendo lo sbarco in mare...*

*Finti paracadutisti (lanciati da bombardieri in zone diverse da quelle prescelte per i lanci e gli sbarchi da mare allo scopo di disorientare la difesa circa la vera zona di sbarco dei paracadutisti<sup>147</sup>”.*

---

<sup>146</sup> I compiti dell'Aeronautica all'attacco a Malta sono tre: 1) partecipare con reparti paracadutisti alla conquista degli aeroporti di Malta designati nel piano di aviolancio, presidiandoli e conservandone il possesso per una successiva utilizzazione; 2) partecipare con proprio personale tecnico specializzato a rimettere in funzione aeroporti e attrezzature aeroportuali, per mantenere e garantire l'agibilità degli stessi nella successiva fase di attacco, 3) concorrere, se necessario, alle varie fasi d'attacco delle posizioni nemiche collaborando con i reparti paracadutisti italiani e tedeschi impegnati nella fase preliminare dell'operazione C.3. ASAM, fondo Adra e Btg. Loreto, il Rgt. d'Assalto Duca d'Aosta.

<sup>147</sup> ASAM, Fondo Adra e Btg. Loreto, lo Stato Maggiore Regia Aeronautica al Comando Supremo, il 19 aprile 1942, protocollo n. 1 k 5.



L'operazione a causa degli eventi della guerra non avverrà mai, e i paracadutisti verranno utilizzati in Tunisia per fermare l'avanzata degli anglo-americani subendo numerose perdite, svolgendo spesso compiti per i quali non sono stati addestrati: *“Sta di fatto, però, che le unità del Reggimento sono state finora e continuano ad essere impiegate in compiti del tutto estranei ai particolari criteri che hanno ispirato la loro costituzione e il loro addestramento, in compiti, cioè, nei quali potrebbero essere sostituiti da elementi non scelti e non faticosamente addestrati”*<sup>148</sup>.

Questa disorganizzazione delle Forze Armate italiane sarà purtroppo una costante, come ad esempio gli Alpini mandati in Russia a combattere nelle pianure del fiume Don o i paracadutisti della Folgore<sup>149</sup>, creati per l'assalto a Malta e invece utilizzati come semplice fanteria in Egitto.

#### **4.1 La costituzione dei battaglioni**

Il Battaglione Paracadutisti è costituito a Tarquinia il 12 maggio 1942, chiamato inizialmente 1° Reparto Paracadutisti Regia Aeronautica<sup>150</sup> comandante il Ten. col. Edvino Dalmas e vice-comandante il cap. Aldo Molino. Il corso degli aspiranti allievi, dopo una prima scrematura dei candidati, comprende sei lanci per essere poi trasferiti presso la Scuola del Genio di Civitavecchia per apprendere le tecniche di guastatori e distruttori dei carri nemici. Finito il corso gli allievi paracadutisti vengono inviati su un piccolo campo d'aviazione ad Arezzo a causa del mancato assalto a Malta.

---

<sup>148</sup> ASAM, Fondo Adra e Btg. Loreto, Costituzione del 1° Reggimento d'assalto della R. Aeronautica Amedeo D'Aosta, del 10 dicembre 1942 n. 005.

<sup>149</sup> La Divisione Paracadutisti Folgore, costituita nel maggio 1942, è stata creata espressamente in vista dell'impiego su Malta, insieme alla 5° Divisione tedesca Ramcke 8dal nome del suo generale comandante. L. E. Longo, *I reparti speciali italiani nella Seconda guerra mondiale*, cit., p. 159. Inoltre per le azioni della folgore in Africa si veda il libro di Gabriele De Rosa *La passione di El Alamein*.

<sup>150</sup> Per quanto riguarda la consistenza del 1° Battaglione paracadutisti esso è così composto: 2 capitani, 4 ufficiali subalterni, 1 ufficiale medico, 11 sottufficiali e 317 uomini di truppa di cui solo 196 effettivamente paracadutisti. Mentre il loro armamento prevede 12 mitragliatrici cal. 8, 12 fucili mitragliatori, 196 moschetti mod. 91, 2532 bombe a mano, 53268 munizioni per i moschetti ed circa 2500 colpi per le mitragliatrici cal. 8.

La costituzione del Battaglione Riattori Loreto<sup>151</sup> avviene a Cameri (Novara) il 10 giugno 1942, comandante il Ten. col. Salvatore Scovenna. Esso è organizzato in modo simile al 1° Battaglione<sup>152</sup>, in particolare è ordinato in quattro compagnie<sup>153</sup>, le prime due di fucilieri e le restanti due di mitraglieri, comandate rispettivamente dai capitani Antonio Belfiore, Giuseppe Tortora, Arnaldo Benecchi e Silvio Magno. Tra le direttive emanate dal Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, c'è né una particolare che fa riferimento alle caratteristiche che devono avere gli elementi selezionati per far parte del Loreto che dice: *“La Direzione Generale del Personale Militare, previ accordi con gli Enti Centrali e con questo Stato Maggiore, per quanto riguarda gli specialisti, emana le disposizioni di competenza per l’assegnazione del personale al Battaglione, tenendo presente che il personale stesso dovrà essere scelto fra elementi giovani particolarmente idonei sia per i requisiti fisici che per qualità morali e professionali, dando preferenza fra questi ai volontari”*<sup>154</sup>.

I compiti principali del Loreto sono due:

- presidiare e predisporre la difesa di aeroporti già occupati da altri reparti nazionali o comunque sgombrati dal nemico ( 1° e 2° Compagnia);
- organizzare tutti i servizi tecnici dell’Aeroporto utilizzando e ripristinando, dove è possibile, le attrezzature esistenti, così da renderlo idoneo all’attività dei velivoli nazionali (3° Compagnia);

---

<sup>151</sup> Il Btg. Loreto si differenzia dai paracadutisti in quanto sulla manica sinistra della divisa hanno come simbolo un gladio romano contornato da rami d’alloro, mentre i paracadutisti come stemma sulle mostrine hanno un gladio alato uguale a quello dei fanti dell’aria dell’Esercito. Aldo Forleo, *Palestra Azzurra*, cit., p. 52.

<sup>152</sup> Gli effettivi sono: un ufficiale superiore, 3 capitani, 4 ufficiali subalterni, 1 ufficiale medico, 21 sottufficiali e 389 di truppa, mentre l’armamento di Battaglione è composto da: 10 mitragliatrici cal. 8,6 mitragliatrici Breda, 30 fucili mitragliatori Breda, 450 moschetti mod. 91. Infine, gli elmetti utilizzati sono quelli mod. 34 dell’esercito cecoslovacco, pervenuti dai magazzini militari italiani dopo lo scioglimento dell’esercito jugoslavo. *Ibidem*.

<sup>153</sup> Ad ogni soldato è assegnata la seguente dotazione individuale: tre razioni di viveri più 200 grammi di cioccolato e 2 litri di acqua in una borraccia di 2 litri oppure in due borracce da 1 litro, e ancora un’uniforme estiva coloniale, un pacchetto individuale di pronto soccorso, una maschera antigas T. 35, una pistola calibro 7,65 con due caricatori più 28 cartucce, 6 caricatori per moschetto Beretta (240 cartucce) e 72 colpi per moschetto mod. 91. ASAM, Fondo Adra e Btg. Loreto, lo Stato Maggiore della Regia Aeronautica al Comando della 1° Squadra Aerea e per conoscenza al Ministero dell’Aeronautica – Gabinetto del Ministro, 11 giugno 1942, protocollo n. 1B/8184.

<sup>154</sup> *Ibidem*.

organizzare tutti i servizi logistici – amministrativi, necessari alla vita e al funzionamento dell'aeroporto (4° Compagnia).

Successivamente l'intero reparto è trasferito a Marsala, pronto per essere lanciato su Malta, come dice una direttiva dello Stato Maggiore Regia Aeronautica: *“In previsione di partecipare all'operazione C 3, il Comando di Reggimento e il Btg. Riattori vennero trasferiti in Sicilia ed acuartierati a Marsala mentre rimaneva a disposizione a Tarquinia il 1° Btg. Paracadutisti<sup>155</sup>”*.

Il 16 novembre del 1942, in previsione di un immediato attacco a Malta, i due battaglioni vengono fusi in un unico Reggimento d'Assalto denominato Duca d'Aosta<sup>156</sup> posto al comando del colonnello pilota Donatello Gabrieli. In totale il nuovo Reggimento può contare su circa 1570 paracadutisti fra cui 85 ufficiali, 145 sottufficiali e 1240 uomini tra graduati e avieri. In un primo momento al Duca d'Aosta viene assegnato anche il Btg. ADRA, salvo poi che, nel novembre del 1942, l'ADRA diviene autonomo per passare sotto le dirette dipendenze dello Stato Maggiore Regia Aeronautica per l'impiego speciale.

## **4.2 I reparti inviati al fronte tunisino**

La situazione sul fronte africano va facendosi sempre più critica per l'Asse, soprattutto dopo lo sbarco Alleato in Marocco e in Algeria, e lo sfondamento inglese ad El Alamein (Egitto). Il Comando supremo decide quindi di inviare invece che a Malta in Tunisia l'intero 1° Battaglione<sup>157</sup>. I paracadutisti prima raggiungono Trapani in treno, per poi

---

<sup>155</sup> ASAM, Fondo Adra e Btg. Loreto, Il Rgt. D'Assalto Duca d'Aosta.

<sup>156</sup> Dal nome del vicerè d'Etiopia Amedeo di Savoia deceduto in prigionia inglese il 3 marzo 1942. Ricordiamo che il Duca era un generale della Regia Aeronautica, e che per primo nell'Africa Orientale costituisce reparti terrestri dell'Aviazione, ciò dovuto anche alla distruzione dei velivoli nazionali da parte della caccia inglese. L. E. Longo, *I reparti speciali italiani nella Seconda guerra mondiale*, cit., p. 162.

<sup>157</sup> Il progetto iniziale del Comando Supremo prevede di lanciare gli uomini sugli aeroporti tunisini, salvo poi ripensarci e utilizzare il Battaglione per un impiego esclusivamente terrestre. Nel frattempo, vista il

essere imbarcati su due piroscafi con destinazione il porto di Biserta<sup>158</sup> il 16 novembre 1942. Qui sono accolti dall'ammiraglio Biancheri che fa loro un breve discorso: “*Paracadutisti, siete fra i primi italiani che arrivano in Tunisia, ricordatevi che qui siete sotto gli occhi di tutti: inglesi, tedeschi, americani, francesi, tunisini. Questa è l'occasione per dimostrare che anche gli italiani sanno combattere, e bene. Sotto dunque ed in bocca al lupo*<sup>159</sup>”.

Il 20 novembre il Battaglione è trasferito verso il bivio di Menzel Djemil, per proseguire verso Mateur-Djebel Abiod, dove avviene l'incontro con i tedeschi del maggiore Witzing.

Successivamente le disposizioni date dal Comando tedesco di Biserta al comandante dei paracadutisti italiani, il T.col. Dalmas, sono le seguenti: designazione degli ufficiali di collegamento fra i due comandi (per il comando italiano è designato il ten. Rusconi Clerici); quattro squadre di paracadutisti devono in serata prendere posizione su una collinetta antistante Djebel Abiod<sup>160</sup>, con lo scopo di proteggere l'ala sinistra tedesca da attacchi nemici.

Al mattino seguente, il magg. Witzing ordina a tre squadre di paracadutisti italiani di rioccupare tre collinette davanti al villaggio di Djebel Abiod: “*questa operazione veniva disposta nel modo seguente. Nel pomeriggio ricognizione delle colline da occupare da*

---

mancato impegno dei soldati confinati ad Arezzo, il t. col. Dalmas concede a tutti gli uomini un periodo di licenza, per poi richiamarli in tutta fretta visto l'evolversi della situazione africana. Ivi. p. 163.

<sup>158</sup> Qui rimasero tre giorni dormendo nelle caverne, sopra sacchi di farina, e mangiando gallette e scatolette.

<sup>159</sup> N. Arena, *Folgore, storia del paracadutismo militare italiano*, Roma, CEN, 1965, pp. 333-334.

<sup>160</sup> Qui gli italiani dopo aver preso posizione, cominciano a scavare delle trincee per contenere dai 3 ai 5 uomini e distanti l'una dall'altra una ventina di metri. Ma purtroppo i paracadutisti non possiedono l'attrezzatura adatta per tale scopo, che viene fornita dal Comando tedesco. La mattina successiva, dopo un lavoro durato tutta la notte, le buche sono profonde solo 40 cm, ed inoltre il fronte occupato dagli italiani è lungo circa 600 metri, privo di qualsiasi vegetazione utile per ripararsi. ASAM, Fondo Adra e Btg. Loreto, Il 1° Reparto Paracadutisti R.A. allo Stato Maggiore della Regia Aeronautica, dalla relazione fatta dal T. col. Dalmas su l'attività svolta dal 1° Reparto Paracadutisti R.A. dal 20.11.1942 al 26.11.1942.

*parte di comandanti delle tre squadre destinate e dagli ufficiali di collegamento italiano e tedesco<sup>161</sup>”.*

Alla 21 le tre squadre partono per la missione, protette da una leggera foschia. Viene deciso che la 7° Squadra comandata dal ten. Michelangelo Messina occupi la prima collina, la 3° Squadra del ten. Emilio Silvestri occupi la seconda e che la 6° Squadra del ten. Erminio Carfagnini si attesti sulla terza collina. Contemporaneamente i tedeschi iniziano ad attaccare il villaggio di Djebel Abiod, ma devono desistere a causa del forte fuoco di sbarramento nemico. Verso le 4 del 22 si cominciano a sentire gli spari che provengono dalla colline occupate dai tenenti Carfagnini e Silvestri<sup>162</sup>. Allora Dalmas si precipita ad informare il Comando tedesco, nella speranza di ricevere aiuto per i suoi uomini sotto attacco inglese, ma questa è la risposta: *“Le colline sono da difendere senza sguarnire la linea italiana. Non è possibile l'appoggio dell'artiglieria a causa di mancanza di munizioni. Ed infine bisogna risparmiare le cartucce<sup>163</sup>”.*

Certo che i rapporti con i tedeschi non sono dei migliori. Lo scrive anche De Felice dove oltre ad evidenziare l'atteggiamento tedesco nei riguardi della nostra industria nazionale bellica: *“Da parte tedesca ci si mosse in una prospettiva che non fui mai quella di mettere l'industria nazionale bellica italiana in grado di produrre al meglio delle sue potenzialità, ma quella di concedere il minimo indispensabile per tamponare la situazione<sup>164</sup>”*; analizza anche i rapporti tra gli italo – tedeschi e la popolazione locale, dove spesso capita che gli italiani devono occuparsi anche di assistenza sociale: *“I nostri avieri svolsero anche opera di assistenza sociale e razza che si rivolsero a loro quando, per il blocco militare operato dal nemico, non ebbero da mangiare. Spesso il*

---

<sup>161</sup> *Ibidem.*

<sup>162</sup> Per il comportamento tenuto in battaglia il tenente sarà proposto per la medaglia d'argento al Valor Militare. ASAM, Fondo Adra e Btg. Loreto, 1° Reggimento d'Assalto R.A. Amedeo d'Aosta – Comando 1° Battaglione Paracadutisti dell'Aeronautica.

<sup>163</sup> ASAM, Fondo Adra e Btg. Loreto, Il 1° Reparto Paracadutisti R.A. allo Stato Maggiore della Regia Aeronautica, dalla relazione fatta dal T. col. Dalmas su l'attività svolta dal 1° Reparto Paracadutisti R.A. dal 20.11.1942 al 26.11.1942.

<sup>164</sup> R.D.Felice, *Mussolini l'alleato*, cit., p. 567

*Comando del Battaglione dovette intercedere presso il Comando tedesco per far ritirare l'ordine di sfratto dato a famiglie francesi, ebrei, arabi, le cui abitazioni servivano per essere adibite ad alloggio truppe o ad altro uso militare. Ed era veramente curioso osservare con quanta fiducia le donne francesi si rivolgessero ai nostri ufficiali per ottenere che l'ordine tedesco venisse ritirato<sup>165</sup>”.*

Ovviamente all'inettitudine delle Forze Armate concorrono anche le alte autorità politiche e militari italiane, basti pensare che Emilio Longo scrive: *“Ai paracadutisti dell'Aeronautica mancavano armi pesanti, i mortai e, ad eccezione di poche mitragliatrici e mitragliatori, potevano fare affidamento sulle loro armi individuali e basta. Mancavano persino gli elmetti<sup>166</sup>”.*

Tornando ai combattimenti, questi si fanno sempre più aspri e Aldo Forleo nel suo libro *Palestra Azzurra* riporta come esempio il comportamento dell'aviere paracadutista Enzo Albertazzi, che sebbene addetto al comando decide di partecipare all'azione: *“Quando si scatena il contrattacco, egli si sposta dietro una roccia, imbracciando il mitra e, con calma impressionante, abbatte tutti i nemici che gli si presentano a tiro. Nonostante sia circondato, continua a sparare brevi raffiche, per poi utilizzare le bombe a mano per difendersi. Viene visto l'ultima volta mentre, in un feroce corpo a corpo, brandisce il mitra come una clava<sup>167</sup>”.* Dopo circa due ore di accanita lotta da ambo le parti, tre porta ordini italiani giungono al Comando chiedendo di inviare aiuti, perché le tre squadre sono state attaccate da numerose forze nemiche. Successivamente rientrano i primi superstiti che raccontano: *“Inizialmente le tre collinette erano state occupate come previsto sorprendendo e facendo prigionieri i nemici che le presidiavano, ma sopraggiunti i rinforzi dopo il fallito attacco tedesco le nostre squadre venivano*

---

<sup>165</sup> ASAM, Fondo Adra e Btg. Loreto, Il 1° Reparto Paracadutisti R.A. allo Stato Maggiore della Regia Aeronautica, dalla relazione fatta dal T. col. Dalmas su l'attività svolta dal 1° Reparto Paracadutisti R.A. dal 20.11.1942 al 26.11.1942.

<sup>166</sup> L.E.Longo, *I reparti speciali italiani durante la Seconda guerra mondiale*, cit., p. 164.

<sup>167</sup> Aldo Forleo, *Palestra Azzurra*, cit., p. 54.

sopraffatte. Alla fine dell'azione risultavano le seguenti perdite accertate: morti 4 (1 sottufficiale e tre avieri) feriti 7 rientrati nelle nostre linee con l'aiuto dei compagni e degli arabi. Dispersi 44 tra cui 2 ufficiali (Tenente Messina e Tenete Carfagnini – il primo probabilmente deceduto in seguito a ferite) 2 sottufficiali e 36 avieri per la maggior parte feriti.

Rientrati n. 30, fra i quali il Tenete Silvestri che stordito da una bomba a mano scoppiatagli molto vicino, veniva portato nelle linee da alcuni avieri della sua squadra che erano riusciti ad aprirsi un varco tra le fila nemiche. Esso veniva immediatamente inviato all'ospedale da campo tedesco<sup>168</sup>”.

Nel pomeriggio il Comando tedesco invia verso le colline 4 carri armati, due dei quali a circa 10 metri dalle linee italiane, ma ciò provoca l'intervento dell'artiglieria inglese che con una bomba riesce a colpire la trincea dove è appostato il T.col. Dalmas<sup>169</sup>, che viene dapprima portato all'ospedale da campo tedesco e poi alla propria base.

Il 23 le tre squadre rimaste a Biserta vengono sostituite da elementi del Btg. San. Marco, con l'incarico di allestire una seconda linea di fuoco. Nella notte arrivano i rinforzi tedeschi che prendono il posto occupato dagli italiani, che vengono inviati a Mateur.

Vista l'insistenza delle artiglierie nemiche, il Comando tedesco decide di arretrare tutte le sue truppe sullo schieramento italiano creando un unico fronte.

Improvvisamente la sera del 25, i comandanti germanici decidono di arretrare ulteriormente il fronte per attestarsi presso Witzing (circa 50 Km da Jafra). In questa circostanza si nota ancora una volta la disorganizzazione italiana, in quanto erano state inviate truppe al fronte senza equipaggiamento adeguato, come scrive anche il Ten. Col. Dalmas nella sua relazione sui combattimenti: *“In questa circostanza , non avendo*

---

<sup>168</sup>ASAM, Fondo Adra e Btg. Loreto, Il 1° Reparto Paracadutisti R.A. allo Stato Maggiore della Regia Aeronautica, dalla relazione fatta dal T. col. Dalmas su l'attività svolta dal 1° Reparto Paracadutisti R.A. dal 20.11.1942 al 26.11.1942.

<sup>169</sup>Viene sostituito dal Cap. Volino.

*alcun mezzo di trasporto a disposizione dovettero lasciare la dotazione sanitaria ed una piccola quantità di materiale di casermaggio<sup>170</sup>”.*

Così facendo l'intero reparto viene scisso in due compagnie, una a sud di Mateur e una a Jefra insieme alle truppe del magg. Witzing.

Ad inizio del 1943, lo Stato Maggiore della Regia Aeronautica decide di inviare in Tunisia anche il Battaglione Loreto, ma solo la 1° e la 2° compagnia mentre le altre due, come vedremo più avanti, saranno inviate in Sardegna in previsione di uno sbarco Alleato.

Le prime due compagnie dopo un rischioso viaggio nel Canale di Sicilia, sempre più controllato dagli inglesi, vengono fatte sbarcare a Biserta e a Tunisi.

Successivamente gli uomini sbarcati a Biserta vengono trasferiti via terra a Tunisi, dove è già presente la 1° Compagnia. Quest'ultima è poi inviata a Enfidaville, mentre la 2° è destinata a La Marsa con il compito di difendere la costa, venendo perciò dislocata sulla spiaggia. Inoltre agli italiani viene assegnato anche l'incarico di difendere il territorio circostante dai paracadutisti nemici. Inoltre una squadra sempre della 2° Compagnia è trasferita presso le dune di Gammarth per sorvegliare l'aeroporto da caccia. Gli italiani, oltre a difendersi dagli attacchi Alleati, devono guardarsi anche dai vari movimenti di guerriglia che via via diventano sempre più forti, come ad esempio i numerosi atti di sabotaggio perpetrati ai danni dei paracadutisti italiani, oppure l'accensione di segnali luminosi per facilitare i bombardamenti anglo – americani. A tutto questo poi va aggiunto la difficoltà di comunicazione tra i comandi dell'Asse: “Accadeva che le pattuglie notturne di ronda delle due parti alleate si sparassero per errore le une contro le altre<sup>171</sup>”.

---

<sup>170</sup> ASAM, Fondo Adra e Btg. Loreto, Il 1° Reparto Paracadutisti R.A. allo Stato Maggiore della Regia Aeronautica, dalla relazione fatta dal T. col. Dalmas su l'attività svolta dal 1° Reparto Paracadutisti R.A. dal 20.11.1942 al 26.11.1942.

<sup>171</sup> ASAM, Fondo Adra e Btg. Loreto, Ministero Difesa Aeronautica allo Stato Maggiore dell'Aeronautica militare, il 6 dicembre 1942, protocollo n. 2181.



Alla fine di marzo anche la 2° compagnia è inviata al fronte ad Enfidaville. Arrivati a Tachruma, gli italiani posizionano un cannone anticarro francese trovato a Tunisi su una collinetta, ma nonostante la presenza di munizioni il comando non ne permette l'uso a causa, probabilmente, della mancanza di un artigiere.

Durante la notte avvengono i primi scambi di colpi tra inglesi e paracadutisti italiani affiancati da fanti della Divisione Pistoia del Regio esercito. La mattina successiva viene in visita all'intero Reggimento il Maresciallo Messe annunciando una poderosa offensiva nemica, che puntualmente avverrà tra il 10 e l'11 aprile, supportata da circa 200 cannoni a cui gli italo – tedeschi possono rispondere con pochi e obsoleti mezzi di artiglieria. Il discorso del Maresciallo incita i soldati a resistere ad oltranza: *“Noi lo attendiamo sulle posizioni raggiunte che vengono migliorate e rafforzate col lavoro incessante di ogni ora, con l'animo determinato a non lasciarlo passare.*

*Non dobbiamo arretrare di un passo. È questo l'imperativo categorico che proviene dalla nostra coscienza di soldati<sup>172</sup>”.*

Intanto gli italiani continuano ad avanzare fino ad arrivare alle alture che dominano la strada per Enfidaville, ma è impossibile scavare trincee o buche di protezione in quanto il nemico è troppo vicino ed il suo tiro è molto preciso. Ed inoltre 200 avieri a cui è stata concessa una licenza per ritornare in Italia, vengono fermati all'aeroporto di El Aouina per rimpinguare il fronte; per scarsità di ufficiali i tenenti vengono promossi comandanti di compagnia e i sottufficiali comandanti di plotoni.

Il fuoco nemico diventa sempre più incessante, tanto che non si possono far raggiungere i viveri in prima linea, scarseggiando anche l'acqua, mentre mai un velivolo italiano appare in volo per contrastare la caccia nemica. il fronte italiano si assottiglia sempre di più, ma non cede di un metro eseguendo così l'ordine del gen. Messe.

---

<sup>172</sup> *Ibidem.*

Il 13 maggio però, gli Alleati sfondano il fronte a nord – ovest, occupando Biserta e Tunisi chiudendo in una morsa l'intero Duca d'Aosta, che si arrende insieme a tutta la 1 Armata al nemico.

Come abbiamo scritto sopra, mentre la 1° e la 2° Compagnia sono mandate in Tunisia, la 3° e la 4° Compagnia stazionano a Marsala per un impiego futuro in Africa. Ma con il peggiorare della situazione bellica in Africa e con la possibilità che gli Alleati possano sbarcare in Sardegna, lo Stato Maggiore della Regia Aeronautica decide di inviare la 3° e la 4° Compagnia sull'isola: *“In data 6 giugno comunicarsi che compagnie battaglione Loreto sono terza e quarta sono state così smistate: quarta compagnia due plotoni a Milis e due plotoni a Decimo, terza compagnia tre plotoni a Capo terra e un plotone a Monserrato<sup>173</sup>”*.

Con la situazione bellica che volge verso la sconfitta, lo Stato Maggiore dell'Aviazione emana, il 1 luglio del 1943, l'ordine di “posizione quadro” di tutto il 1° Reggimento d'Assalto Amedeo d'Aosta.

Da lì a poco arriverà l'armistizio con la conseguenza dello sfaldamento delle Forze Armate italiane, che si divideranno tra chi deciderà di aderire al richiamo della Repubblica Sociale Italiana per vendicare l'onta del tradimento, e chi invece aderirà al Regno del Sud appoggiando l'avanza Alleata nel contrastare i nazi – fascisti.

---

<sup>173</sup> ASAM, Fondo Adra e Btgl. Loreto, Stato Maggiore R. Aeronautica a Aerosardegna il 12/6/1943, protocollo n. 164012.

### 4.3 Breve storia dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana

L'A.N.R.<sup>174</sup> nasce come ripulsa all'armistizio, lo stesso giorno in cui è proclamato. E' la risposta di tanti aviatori al rispetto dell'alleanza e all'osservanza dei patti sottoscritti con l'alleato germanico.

Quando il personale della nuova Forza Aerea si riunisce per ricominciare, trova una situazione compromessa irreversibilmente: i tedeschi si sono appropriati come bottino di guerra di tutto il materiale di volo (non meno di 4400 aerei di ogni tipo già in carico alla R.A. e oltre un migliaio di aerei privati); il resto si trova al sud (circa 450 aerei), nelle officine di riparazione (800 aeroplani), e non meno di 300 velivoli sono stati distrutti o perduti come conseguenza dell'armistizio. Il personale presentatosi alla Luftwaffe è stato messo agli ordini di un generale tedesco (Muller) autonominatosi comandante dell'aviazione da caccia italiana. Goering emana un bando di reclutamento per la Flak e la Luftwaffe e Kesselring dispone dell'assegnazione del personale italiano alla 2a Luftflotte di Wolfram von Richthofen.

A riannodare le fila di chi vuole continuare a combattere al fianco dei tedeschi, provvedono uomini di valore e di grande prestigio disponibili in elevato numero nella nuova Aviazione Legionaria italiana, come viene inizialmente denominata la nascente

---

<sup>174</sup> In totale l'Aeronautica repubblicana potrà contare su 35.000 uomini suddivisi fra 6.000 aviatori (piloti ufficiali e sottufficiali, specialisti di volo, dei servizi tecnici, e telecomunicazioni) 10.400 avieri per la sorveglianza e la manutenzione delle infrastrutture: aeroporti, caserme, depositi, magazzini, servizi di guardia; 10.000 artiglieri dell'AR.CO. suddivisi in 2 Rgt. con 6 gruppi organici e 2 gruppi autonomi; 2.400 paracadutisti con un reggimento su 3 Btg. e 2 reparti autonomi; una organizzazione addestrativa/didattica con 20 strutture complementari (reparti di volo, scuole, centri addestrativi per piloti, allievi piloti, specialisti, artiglieri, paracadutisti) che occupava complessivamente un migliaio di uomini; un Rgt per le Telecomunicazioni e il personale necessario al funzionamento dei comandi centrali e periferici. Rimangono fuori organico dall'ANR circa 12.000 fra ufficiali, sottufficiali, specialisti del ruolo permanente assistiti economicamente dalla RSI e 4.000 altri aviatori non immessi in servizio per esuberanza di personale. Fra il personale assistito figurano i prigionieri della R.A. nei POW Camps alleati e gli aviatori in servizio con la R.A. del governo Badoglio, le cui famiglie sono rimaste prive di sostegni economici nel territorio della RSI. Completano la struttura dell'ANR circa 300 volontarie del Servizio Ausiliario Femminile immesse nei comandi, reparti di volo (alcune operarono nell'Europa orientale), scuole, paracadutisti, servizi. N. Arena, *Aquile senza ali*, Milano, Mursia, 1970, p. 118.

Arma Azzurra, tra cui Botto<sup>175</sup> e Visconti<sup>176</sup>, mentre per la ricostituzione dei paracadutisti, se ne occuperà il T. Col. Dalmas (già comandante degli ADRA durante la guerra) e i maggiori Romeo, Vitale, Sala e Rizzatti, di decine di ufficiali a livello di compagnia e plotone, e il comandante della scuola paracadutisti di Tradate capitano De Santis con un numeroso nucleo di istruttori reduci da Tarquinia e Viterbo.

Il nerbo dell'Arma Azzurra si è presentato al richiamo di Botto<sup>177</sup> con 20 generali, 284 ufficiali superiori del ruolo naviganti, 205 dei servizi unitamente a numerosi giovani ufficiali e sottufficiali.

Il progetto Botto discusso col Ministro della Difesa Nazionale maresciallo Graziani e portato a conoscenza di Mussolini, è approvato dal consiglio dei Ministri e risulta così articolato:

azione e partecipazione difensiva primaria del territorio nazionale da attacchi aerei nemici (reparti da caccia e gruppi AR.CO.);

azione e partecipazione offensiva contro il potenziale bellico anglo-americano (reparti da bombardamento, aerosiluranti, paracadutisti);

---

<sup>175</sup> Per la sua adesione alla RSI in un primo momento viene cancellato dai ruoli delle Forza Armata con la perdita del grado dal 7 settembre del 1945. In seguito viene revocata la perdita del grado e la cancellazione dagli effettivi dell'aviazione, per essere messo in ausiliaria a decorrere dal 16 marzo 1948. Infine, il 14 novembre 1949 viene congedato e nel 1954 transiterà nel ruolo d'onore degli Ufficiali dell'Arma Aeronautica. Archivio Storico dell'Aeronautica militare, Libretto personale di Ernesto Botto, Dir. Generale personale militare dell'Aeronautica 3° Rep. 8° Div. Documentazione ufficiali, 2° Sez. Libri personali ufficiali, servizi, promozioni e variazioni, nomine, esoneri e riabilitazioni al pilotaggio.

<sup>176</sup> Sarà uno degli assi dell'Aeronautica repubblicana sui caccia Messerschmitt Bf. 109. E' ucciso insieme al sottotenente Valerio Stefania dai partigiani nella caserma V. Monti il giorno 29 aprile 1945, nonostante la garanzia d'incolumità fisica. Archivio centrale dello Stato, sunto Visconti Adriano, foglio Compianto Cap. pil. Visconti Adriano.

<sup>177</sup> Il compito che Botto si accinge a portare avanti è molto difficile: la guerra incalza minacciosa a breve distanza da Roma e i tedeschi hanno il controllo di tutto, ma soprattutto non si fidano più degli italiani. Nonostante ciò il gen. Botto inizia a dialogare con i tedeschi fissando pochi ma concreti punti di incontro e di certa fattibilità. Nei suoi colloqui con i generali Muller, Korten, Richthofen, Kesselring, Manckhe riesce a strappare concessioni, consensi, incoraggiamenti e aspetti concreti: 1) cessazione degli arruolamenti indiscriminati e incontrollati di personale per Flak e Luftwaffe; 2) scioglimento del comando "Italianischen Jagdflieger" di Muller; 3) piena autonomia di servizio per l'ANR con diritto di reclutamento, richiesta di personale già in servizio nella Luftwaffe, rilascio degli aviatori internati in Germania previo selezione politico-morale dei volontari; 4) riconsegna di materiale di volo e di servizio per le più urgenti necessità di ripresa dell'ANR; 5) ricostituzione delle Specialità dell'Artiglieria Contraerei e reparti paracadutisti (anche del R.E.). Queste richieste vengono accettate in gran parte ed ebbero il nulla osta potente e temuto del Reichsmarschall Hermann Goering. N. Arena, *L'aeronautica nazionale repubblicana*, Torino, Stem Mucchi, 1973, pp.112-113.

azione e partecipazione ausiliaria e di supporto allo sforzo bellico - diretto e indiretto - nel quadro dell'alleanza militare con la Germania (reparti da trasporto, organizzazione tecnico-logistica, infrastrutture).

#### **4.4 Il Reggimento Folgore e le vicende belliche**

Alla scuola di Viterbo, l'8 settembre, è presente un secondo battaglione ADRA comandato dal Mag. Trepiede che sta seguendo il corso per diventare Ardito ed essere impiegato in missioni future contro obiettivi militari Alleati.

Sempre lo stesso giorno, il Ten. Col. Dalmas<sup>178</sup> viene convocato a Roma dal gen. Eraldo Ilari, comandante della 3° Squadra Aerea, che ordina di recarsi con i suoi uomini a Centocelle sud per assicurare la difesa degli aerei che vi atterrano.

In verità lo scopo dell'invio degli ADRA a Centocelle è di difendere l'aeroporto dai tedeschi, fino all'arrivo della 82° Divisione aviotrasportata americana. Ma gli americani non arriveranno mai, arrivano invece i tedeschi con le loro truppe aviotrasportate comandate dal gen. Barenthein occuperanno lo scalo, e lasceranno liberi gli italiani<sup>179</sup>.

Dalmas si reca quindi al nord per aderire alla RSI, e lì costituisce i reparti paracadutisti dell'Arma Azzurra a Tradate (Varese), riuscendo insieme ad istruttori della scuola di Tarquinia a formare un Raggruppamento Arditi Paracadutisti della RSI<sup>180</sup>.

---

<sup>178</sup> Edvino Dalmas, di famiglia italiana di Zara, che, da giovane, nel 1915-18, ha rischiato l'impiccagione per aver combattuto nell'Esercito Italiano. Dalmas non è un simpatizzante dei tedeschi, ma aderisce alla RSI dopo il "bando Botto" (conosciuto anche come "Gamba di ferro" per aver perduto l'arto durante un combattimento aereo nella guerra Civile spagnola), bando che chiama a raccolta tutti gli aviatori. Aldo Giorleo, *Palestra Azzurra*, cit., pp. 72-73

<sup>179</sup> Il comandante tedesco conosce personalmente Dalmas per averci combattuto insieme in Tunisia e per questo lascia liberi tutti gli italiani.

<sup>180</sup> La Scuola nacque ufficialmente il 1° dicembre 1943, come Raggruppamento Arditi Paracadutisti dell'Aeronautica Repubblicana, al comando del Ten. Col. Edvino Dalmas, già comandante del Btg. A.D.R.A. della Regia Aeronautica. inizialmente denominato Arditi Distruttori Aeronautica Repubblicana (A.D.A.R.) e, dal 15 gennaio 1944, Battaglione Azzurro, per il colore dell'uniforme, il grigio azzurro tipico dell'Aeronautica. Il battaglione è articolato su cinque compagnie, Cp. Comando, 9a, 10a, 11a, 12a. Il 23 marzo 1944 tutto il personale del Raggruppamento Arditi Paracadutisti giura fedeltà alla R.S.I. in una suggestiva cerimonia nel cortile del castello di Tradate, sede della Scuola. Affinati Riccardo, *Forze Armate della RSI*, Roma, Chillemi, 2009, p.87.

A Milano è emanato un bando per l'arruolamento di 500 allievi, ma si presenteranno oltre 3000 persone, quasi tutti studenti.

Quelli ammessi al corso sono mandati, nell'aprile 1944, a Venegono per effettuare i lanci con i velivoli SM.82 del Gruppo Trasporto dell'Aeronautica Repubblicana. Nasce così il Battaglione Azzurro<sup>181</sup>, che verrà inviato sul fronte di Nettuno (Roma) a fianco dei due battaglioni dell'Esercito Nembo e Folgore, per contrastare l'avanzata Alleata.

Il 27 aprile 1944 il Ministero delle Forze Armate della R.S.I. decide la costituzione del Reggimento paracadutisti Folgore su tre battaglioni, due tratti dalle unità del Raggruppamento Nembo ed il terzo costituito dal Battaglione Azzurro. Da quel momento la completa giurisdizione su tutti i reparti paracadutisti, e quindi anche sul neo ricostituito reggimento, passa all'Aeronautica Nazionale Repubblicana copiando di fatto l'organizzazione tedesca.

La struttura del Reggimento paracadutisti Folgore<sup>182</sup> (comandante il Ten. Col. Dalmas, che conserva anche il comando del Raggruppamento APAR di Tradate) è la seguente:

1° Battaglione Nembo al comando del Magg. Rizzatti;

2° Battaglione Folgore al comando del Cap. Recchia;

3° Battaglione Azzurro al comando del Cap. Bussoli.

Infine tutti i paracadutisti sono fatti confluire, in data 1° novembre 1944, nel Reggimento Folgore assumendo la denominazione definitiva di 1° Reggimento Arditi Paracadutisti "FOLGORE" comandato dal Ten. Col. Dalmas<sup>183</sup> da cui dipendono il 1°

---

<sup>181</sup> L'uniforme indossata dai paracadutisti è color grigio scuro, tipico dell'Aeronautica.

<sup>182</sup> In previsione di poter disporre a breve di una Grande Unità interamente formata da reparti paracadutisti e guastatori aviotrasportati, lo Stato Maggiore A.N.R. si adopera per la costituzione di un secondo Reggimento Arditi Paracadutisti, denominato Nembo, articolato sui Battaglioni paracadutisti Ciclone e Fulmine, sui Battaglioni Guastatori - Aliantisti Aviotrasportati Aquila e Turbine e su un Gruppo Leggero di Artiglieria Contraerei - Controcarrri Uragano, strutturato su una batteria c/c da 47/32, una batteria c/a media da 37/54, una batteria c/c leggera da 20/65 integrata da mitragliere SAFAT. Ma in realtà solo i Btg. Fulmine e Ciclone ed il gruppo Art. Uragano vedranno la luce, anche se la fine della guerra li coglie ancora in fase di costruzione. Affinati Riccardo, *Forze Armate della RSI*, cit., p. 88.

<sup>183</sup> Nel gennaio 1945 il Cap. Sala, promosso Maggiore, subentra al Ten. Col. Dalmas al comando del Rgt. sostituito nel 1° Btg. dal Cap. Faedda.

Btg. "FOLGORE" del Cap. Sala, il 2° Btg. "NEMBO" del Cap. Alvino e 3° Btg. AZZURRO del Cap. Bussoli.

I primi combattimenti che vedono impegnate unità paracadutiste della R.S.I. sono quelli sostenuti dal 3° Btg. Nembo del Cap. Sala subito dopo l'8 settembre per aprirsi la strada dalla Calabria verso il nord.

Successivamente, dopo un periodo di relativa stasi, la lotta riprende violenta alla fine del gennaio 1944 quando gli anglo - americani sbarcano sul litorale laziale ad Anzio e Nettuno. Il Btg. Autonomo Nembo del Cap. Alvino viene inviato nella zona di Ardea ed il 16 febbraio è protagonista dell'attacco alle posizioni inglesi della Moletta, nell'ambito di una più generale controffensiva italo - tedesca. I combattimenti durano quattro giorni, ma l'offensiva non avrà gli esiti sperati per la schiacciante supremazia in uomini e mezzi del nemico, con la conseguenza che Nembo deve ritirarsi per le gravi perdite subite.

A giugno, in seguito all'avanzare del fronte verso Roma, i paracadutisti tornano in prima linea con il Reggimento Folgore al quale si uniscono i superstiti del Nembo. Le prime zone ad essere interessate ai combattimenti sono quelle di Cisterna, Aprilia e Pomezia. La 7a Cp. (Ten. Ferretto) del 3° Btg. Azzurro occupa il 3 giugno la posizione del Fosso dell'Acqua Buona venendo poi sopraffatta da soverchianti forze inglesi.

Ancora il 4 giugno avviene l'episodio più cruento: 400 paracadutisti del 1° Btg. del Magg. Rizzatti, attestati sui rilievi di Castel di Decima nei pressi del Fosso Malpasso, riescono a bloccare, contrattaccando, l'avanzata di un'intera brigata inglese, rinforzata da mezzi blindati e corazzati e con l'appoggio di un Reggimento di Artiglieria. Gli inglesi, dopo una giornata di lotta, sono costretti a ripiegare. Il comportamento dei paracadutisti italiani costa loro gravi perdite, un centinaio di uomini tra morti, feriti e dispersi; tra essi

il comandante del Btg., Magg. Mario Rizzatti è ucciso<sup>184</sup> mentre guida l'attacco di bombe a mano contro un gruppo di blindati alleati che cercano di tagliare lo schieramento italo – tedesco. Rizzatti viene colpito da una raffica di mitragliatrice poco prima che il Cap. Sala, con un mirato colpo di panzerfaust, distrugga il blindato che lo ha colpito. Il suo sacrificio serve a far ritirare il resto del Battaglione e per questo alla sua memoria viene concessa dalla R.S.I. la Medaglia d'Oro al Valor Militare mai riconosciuta dalla Repubblica Italiana.

La situazione generale è però ormai compromessa e la sconfitta di Castel di Decima non impedisce agli anglo - americani di raggiungere, per altre direzioni, la capitale, la sera del 4 giugno.

Il Reggimento Folgore, reduce dal fronte di Roma, torna in zona operativa nel mese di settembre quando, a organici ricostituiti, viene trasferito in Piemonte e per passare alle dipendenze dell'Armata Liguria, una grande unità italo - tedesca formata il 2 agosto 1944 con il compito di presidiare il fronte alpino occidentale minacciato dallo sbarco Alleato nel sud della Francia e di contrastare le bande partigiane.

Il Rgt. rimarrà sul confine francese sino ai primi di maggio e ricevuto l'onore delle armi dalla 1° Armata americana a San Vincent (Valle d'Aosta) è poi avviato alla prigionia in un campo vicino Pisa.

---

<sup>184</sup> I resti del magg. Rizzatti vengono prima seppelliti alla meglio sul prato antistante le due grotte. Più tardi a "liberazione" avvenuta, il medico locale, adducendo non si sa bene quale motivo profilattico, dispone l'esumazione delle sue spoglie e per la relativa cremazione. Un'operazione che riesce solo a metà. Quello che ne rimane viene sotterrato in una fossa comune nel Verano. Molte delle salme dei paracadutisti impegnati nella difesa di Roma, oggi riposano nel campo 35 del Verano.



# IL MAGGIORE ADRIANO VISCONTI

Merita un paragrafo a parte il pilota Adriano Visconti, da ricordare come asso della Regia Aeronautica. Come tale è presente anche nel museo dell'aviazione di Washington, dove è conservata una targa in suo onore con la descrizione delle azioni compiute in guerra, contro gli anglo-americani stessi, nei cieli del Mediterraneo.

Visconti nasce a Tripoli l'11 novembre 1915, da Galeazzo Visconti e Cecilia Dall'Aglio; dopo essersi diplomato in ragioneria e Perito commerciale, nel 1936 decide di intraprendere la carriera militare arruolandosi nell'Accademia Aeronautica e frequentando il corso Rex, nella categoria di navigante.

Nel 1938 riceve i gradi da sottotenente e l'anno successivo è inviato presso il 50° Stormo d'assalto di Bengasi, dove consegue l'abilitazione al pilotaggio del velivolo BA.65.

Con lo scoppio delle ostilità Visconti si trova ad affrontare spesso gli aeroplani inglesi nel Mediterraneo, riportando numerose vittorie ma venendo anche ferito in combattimento il 15 settembre 1940 come lui stesso documenta: *“Il sottoscritto tenente A.A.R.S. in S.P.E. pilota, dichiara quanto segue: il giorno 15 settembre alle ore 9,25 circa, di ritorno da un'azione di guerra in territorio nemico, causa lo scoppio di un cilindro colpito da proiettile antiaereo nemico, era costretto ad atterrare fuori campo nei pressi di Gas el Arid. Nell'atterraggio, effettuato in terreno accidentato, riportava ferite lacero contusa alla regione sopraccigliare destra<sup>185</sup>”*.

Come si evince dal referto medico stilato il 15 settembre 1940, che le ferite che Visconti si è procurato sono dovute al violento atterraggio su terreno accidentato, con la conseguenza di urtare il capo contro il cruscotto. Dopo circa 20 giorni di riposo l'ufficiale riprende l'attività di pilota.

---

<sup>185</sup> Archivio Centrale di Stato (d'ora in poi ACS), Fondo ufficiali deceduti prima del 1955, Fascicolo personale di Adriano Visconti, pratiche disciplinari e epurazioni.

Per i numerosi attacchi condotti contro il nemico, tra giugno e settembre del 1940, Visconti riceve la prima delle tre medaglie d'argento al valor militare che, insieme con le altre due di bronzo che riceverà nel corso degli eventi bellici, faranno dell'ufficiale italiano uno dei più decorati piloti della Regia Aeronautica nella Seconda guerra mondiale.

La motivazione della prima medaglia d'argento è la seguente: *“Pilota d’assalto durante una fase di spezzonamento e mitragliamento contro mezzi corazzati nemici, attaccato da numerosi velivoli persisteva nell’azione sino al completo successo. Nonostante il rabbioso fuoco di un caccia che lo seguiva da presso, si addentrava in territorio avversario recando l’offesa contro altre autoblinde avvistate e riuscendo, con le ultime munizioni, a distruggerne una in fiamme. In successiva operazione contro mezzi meccanici nemici riconfermava le ottime doti di combattente audace ed aggressivo, infliggendo al nemico gravi perdite e rientrando spesso alla base con il velivolo gravemente colpito. Cielo della Marmarica, giugno – settembre 1941<sup>186</sup>”*

Sempre nello stesso periodo, Visconti riceve la prima medaglia di bronzo, confermando le ottime doti di pilota: *“Ufficiale pilota di grande calma e sangue freddo, provato in numerose e rischiose ricognizioni e in audaci attacchi contro autoblinde nemiche, durante una missione bellica veniva attaccato da tre caccia nemici che danneggiavano gravemente il velivolo. Con abile manovra atterrava su un campo di fortuna organizzando subito, con spirito combattivo, la strenua difesa dell’equipaggio. Cielo di Sidi Omar, 11-14 giugno 1940<sup>187</sup>”*.

Pochi mesi più tardi, precisamente a dicembre, durante un'azione di guerra contro un convoglio nemico a Sidi Barrani, gli viene assegnata la seconda medaglia d'argento al valor militare: *“Capo pattuglia di formazioni d’assalto lanciate, durante aspra battaglia, a mitragliare e spezzonare forti masse meccanizzate nemiche, partecipava*

---

<sup>186</sup> Ivi, variazioni o annotazioni che si propongono.

<sup>187</sup> *Ibidem*.

*con impetuoso, eroico slancio a ripetute azioni a volo radente, contribuendo a distruggere e a immobilizzare numerose autoblindo e carri armati avversari, più volte rientrando alla base con l'apparecchio colpito dalla violenta reazione contraerea. Alto esempio di coraggio, dedizione assoluta al dovere e superbo sprezzo del pericolo<sup>188</sup>».*

Nel maggio del 1941, il pilota italiano riceve altre due abilitazioni per condurre i velivoli Cr.42 e MC.202, anche se la guerra per l'Italia su tutti i fronti, ed in particolare in Africa, sta assumendo le proporzioni di un disastro<sup>189</sup>.

Nel 1942 si susseguono le vittorie aeree di Visconti come dimostra l'assegnazione della seconda medaglia d'oro: *“Partecipava quale pilota da caccia alla luminosa vittoria dell'ala d'Italia nei giorni 14 e 15 giugno 1942 nel Mediterraneo. Durante lo svolgimento di una battaglia navale si prodigava dall'alba al tramonto in voli di allarme, di scorta e di ricognizione abbattendo un velivolo da combattimento avversario e recando preziose notizie sui movimenti dell'unità navali nemiche<sup>190</sup>”.*

Nel giugno successivo Visconti riceve ancora una medaglia d'argento per l'abbattimento di due velivoli nemici: *“Valoroso pilota da caccia, già distintosi in numerosi azioni di guerra, durante un volo di scorta ad un apparecchio da ricognizione fotografica operante su unità navali nemiche, attaccava da solo quattro caccia avversari e, dopo vivacissimo combattimento ne abbatteva due in fiamme e costringeva gli atri alla fuga, permettendo al ricognitore di svolgere regolarmente la sua missione<sup>191</sup>”.*

Ma nonostante la sua abilità nell'abbattere numerosi velivoli inglesi, il 1942 è un anno infelice per le truppe dell'Asse, che cominciano a ripiegare su tutti i fronti. In Egitto poi,

---

<sup>188</sup> *Ibidem.*

<sup>189</sup> Nel febbraio 1941 la ritirata italiana si arresta dopo 400 chilometri e la Cirenaica cade in mano inglese. Due sole divisioni britanniche annientano 10 divisioni italiane, facendo 130.000 prigionieri. La controffensiva inglese causa scompiglio nelle truppe del generale Graziani, ricacciate ad ovest lungo la rotabile costiera e tallonate dal nemico.

<sup>190</sup> ACS, Fondo ufficiali deceduti prima del 1955, Fascicolo personale di Adriano Visconti, pratiche disciplinari e epurazioni, variazioni o annotazioni che si propongono.

<sup>191</sup> *Ibidem.*

tra il 23 ottobre e il 4 novembre si consuma la battaglia di El Alamein<sup>192</sup>, che segnerà l'inizio della ritirata dell'Africa Korps e che il 13 maggio 1943 porterà alla resa degli italo – tedeschi.

All'arrivo dell'armistizio, Visconti è comandante della 310° squadriglia caccia aerorifornitori, dislocata a Decimomannu (Sardegna), ma il 9 settembre lascia l'isola, insieme ad altri due piloti e 8 specialisti, per atterrare all'aeroporto di Guidonia (Roma) a capo di una formazione composta da tre caccia Macchi 205, con l'obiettivo di schierarsi con i tedeschi. Visconti si occuperà di attività di propaganda, cercando di convincere quanto più personale a collaborare con i germanici.

Visconti sceglie dunque di aderisce<sup>193</sup> alla Repubblica Sociale Italiana<sup>194</sup> di Mussolini cercando, di convincere altro personale della Regia Aeronautica a seguirlo nella nascente aeronautica repubblicana.

La prima testimonianza in proposito riguarda lo stralcio del verbale dell'interrogatorio del tenente Cesare Ermino: *“Si trattiene alcuni giorni a Camerino da dove riparte verso il 22 – 23 settembre per recarsi a Roma per affari privati. A Roma incontra casualmente il cap. Visconti Adriano, suo vecchio superiore e intimissimo amico, perduto di vista da vari mesi: insieme a lui ed altri due ufficiali piloti (ten. Torchio Giuseppe – deceduto in volo di guerra con l'Aeronautica Repubblicana – e ten. Sajeva Giovanni – in servizio con l'Aeronautica Repubblicana fino all'estate 1944) ha discusso abbastanza obiettivamente gli avvenimenti essenziali del giorno ed in particolare il*

---

<sup>192</sup>Un ufficiale superiore inglese, preso prigioniero dai paracadutisti nei combattimenti del 27 ottobre, presentandosi al comandante del 187° reggimento della Folgore disse: “Credevamo di doverci battere contro degli uomini, per quanto famosi, e ci siamo urtati a dei macigni. Ogni vostro soldato, Signore, è un eroe”. Paolo Caccia Dominioni, *El Alamein*, Longanesi, 1968, Roma, p. 29.

<sup>193</sup> Per approfondire il “problema” della scelta si vedano in particolare il libro di CLAUDIO PAVONE., *Una guerra civile*, Torino, Universale Bollati Boringhieri, 2008 e il libro di Ferdinando Cordova, Themelly Mario e Clemente Cavagna, *Le scelte di allora*, Roma, Franco Angeli, 2001.

<sup>194</sup> Per meglio conoscere la struttura delle Forze Armate repubblicane, si veda il libro scritto da LUIGI GANAPINI, *La repubblica delle camice nere*, Milano, Garzanti, 2010.

*Bando Graziani (per tutte le Forze Armate) e quello Falconi (riguardante l'Aeronautica). Dopo mature discussioni tutti e quattro decidono di partecipare entusiasticamente al movimento di ricostruzione dell'Aeronautica, prescindendo da ogni idea politica, e sommariamente per i seguenti motivi:*

*sentimento anti – monarchico.*

*Sentimento di lealtà nazionale verso i tedeschi che erano considerati traditi dal governo italiano.*

*Opportunità di contrapporre alle Forze tedesche predominanti, delle Forze italiane che, essendo alleate, avrebbero potuto tutelare i nostri interessi e limitare la loro azione invadente ed occupante.*

*Necessità di difendere il territorio italiano, non occupato dagli anglo – americani, dalle loro dirette offese di guerra.*

*Spiccata passione per il volo e desiderio di far qualcosa per escludersi dalla categoria di attendisti.*

*Unitesi da questi punti di vista i quattro, aumentati di altri elementi tra i vari conoscenti incontrati a Roma ed aventi le stesse idee, iniziarono, in contatto con il Sottosegretario all'Aeronautica Repubblicana, testè costituitosi con a capo il T.col. Botto l'attività ricostruttiva”<sup>195</sup>.*

La seconda testimonianza è del capitano Adolfo Milia, avvenuta nel novembre 1944 dopo che Visconti si è recato in Germania<sup>196</sup> con il suo gruppo: “*Rientrato dalla Sardegna fu (capitano Visconti) fedele all'alleato tedesco con animo adamantino. Invitato personalmente da me a smettere la sua attività allorchè sul principio del '45*

---

<sup>195</sup> ACS, Fondo ufficiali deceduti prima del 1955, Fascicolo Adriano Visconti, risultanze del comportamento del cap. Adriano Visconti, stralcio verbale interrogatorio del Tenente Pilota in S.P.E. Erminio Cesare, il 29 aprile 1945.

<sup>196</sup> Il viaggio avverrà il 5 novembre 1943, con 81 piloti e 49 specialisti per effettuare l'abilitazione al velivolo Me. 109. Rientreranno tutti in Italia l'11 gennaio 1945.

*comandava il gruppo. Rientrato dalla Germania rispondeva di essere cosciente della sconfitta della Germania ma di voler seguire la sua idea fino all'ultimo*<sup>197</sup>”.

Infine l'ultima testimonianza è la lettera che Visconti scrive all'aviere scelto Walter Olivieri il 19 ottobre 1943: *“Carissimo Olivieri, Con il bando dell'eccellenza Botto si ricostituisce la nostra gloriosa Aeronautica. Io ho invitato la presente a tutti i componenti della 310° che si riformerà a Mirafiori con altro nome e soltanto da caccia pura.*

*Quasi tutti i piloti e molti specialisti sono con me, credo che anche tu non mancherai all'appello.*

*La ricostruzione dell'Aeronautica è fatta con molta serietà per la difesa delle città italiane, quindi abbi fiducia nel futuro.*

*Ti aspetto nel più breve tempo possibile a Mirafiori dove sarò in settimana con tutto il personale affluito.*

*Agli Enti presso i quali tu ti fossi eventualmente già presentato, farai leggere la presente e ti farai rilasciare un foglio di via per raggiungere la 70° squadriglia*<sup>198</sup>”.

Nel dicembre 1943 viene costituito il 1° Gruppo C.T. al comando del magg. Tugnoli: il gruppo è composto da due squadriglie, la 1° è comandata dal cap. Visconti, mentre la 2° dal cap. Marinoni che morirà a causa di un incidente di volo il 29 maggio 1944.

Nel gennaio del 1944 tutto il 1° Gruppo è trasferito a Campoformio (Udine) e Visconti, promosso maggiore, ne diviene comandante.

Non sempre i rapporti tra Visconti e le autorità fasciste sono ottimali. Uno dei maggiori contrasti è dovuto alla radiazione del Ten. Col. Botto da sottosegretario avvenuta il 25 luglio 1944, quando viene sostituito dal gen. Tessari, su pressione di Farinacci. Il caso

---

<sup>197</sup> ACS, Fondo ufficiali deceduti prima del 1955, Fascicolo personale di Adriano Visconti, risultanze del comportamento del cap. Adriano Visconti, stralcio verbale interrogatorio di Adolfo Milia, il 30 aprile 1945.

<sup>198</sup> ACS, Fondo ufficiali deceduti prima del 1955, Fascicolo personale di Adriano Visconti, risultanze del comportamento del cap. Adriano Visconti, lettera personale del cap. Visconti diretta all'aviere scelto montatore Olivieri Walter, il 29 aprile 1945.

desta moltissimo malumore tra il personale dell'aviazione (abbiamo visto come Botto fosse stato uno dei maggiori artefici della rinascita dell'aeronautica, oltre ad essere un eroe di guerra). Nel giugno del 1944, sembrerebbe in oltre che il magg. Visconti chieda a nome del proprio reparto, al gen. Tesseri, di sottoporre al governo l'approvazione dei seguenti punti:

*“a) Netta scissione tra il movimento politico nel Paese e le FF. AA.*

*b) Revisione dell'organizzazione interna dell'Arma Aeronautica con l'epurazione di tutti quegli elementi profittatori e inoperosi che si erano infiltrati nell'ingigantita e inutile mole dell'Arma.*

*b) Chiarimento ufficiale tra i rapporti tra i tedeschi e la R.S.I. nel senso che il governo tedesco avrebbe dovuto giustificare il proprio comportamento nei riguardi del Tirolo italiano e nella zona di litorale Adriatico allora sotto il loro controllo civile e non solo militare: nello stesso tempo questa azione doveva cercare di avviare e ridurre al minimo possibile (tendere cioè a zero) tutto ciò che le truppe tedesche in ritirata compissero in Italia, come devastatori, deportazioni, spoliazioni ecc... secondariamente avrebbero dovuto essere anche chiariti i rapporti tra le autorità tedesche, dovunque, più o meno, ma sempre troppo invadenti e l'Italia Repubblicana<sup>199</sup>”.*

In seguito a ciò prima Visconti viene mandato in licenza obbligatoria di un mese, insieme a tutti gli ufficiali più anziani, e poi sostituito nell'incarico di comandante del 1° Gruppo dal magg. Arabito<sup>200</sup>.

Se come abbiamo visto i rapporti tra militari e autorità fasciste non sono dei migliori, ancora peggio sono le relazioni con i tedeschi, in quanto questi considerano gli italiani dei traditori, la Repubblica di Salò uno Stato “fantoccio” nelle loro mani.

---

<sup>199</sup> ACS, Fondo ufficiali deceduti prima del 1955, Fascicolo personale Adriano Visconti, risultanze del comportamento del cap. Adriano Visconti.

<sup>200</sup> Morirà in combattimento, e il comando del gruppo verrà riassegnato al magg. Visconti su ordine del T.col. Bylon.

A tal proposito si può citare il caso della “Legione Aerea Italiana”, ovvero un tentativo tedesco di sottomettere sotto la propria autorità l’Aeronautica Repubblicana. Un documento intitolato “Risultanze del comportamento del capitano A.A.R.N. in S.P.E. Adriano Visconti spiega i rapporti tra i due alleati rispetto alla “Legione aerea italiana”:

*“le autorità tedesche nella persona del fedelmaresciallo Von Richtoffen e quelle italiane, con il t. col. Falconi, escogitano un piano per far rientrare la protesta. Il progetto prevede la costituzione di una “Legione aerea italiana” il cui personale deve indossare le divisa tedesca e passare alle dirette dipendenze dei comandi germanici. Il 25 agosto 1944 i nazisti bloccano tutti gli enti aeronautici ponendo il personale di fronte alla scelta o di accettare la Legione o di finire in un campo di concentramento. Gli italiani si ribellano a tutto ciò, arroccandosi nelle proprie basi e pronti anche a utilizzare le armi per difendere l’autonomia dell’aviazione. Vista la spirale di tensione che si sta sollevando tra il personale aeronautico e i tedeschi, interviene direttamente Mussolini prendendo contatti con Hitler e assicurandolo che l’idea della Legione è solo un’iniziativa personale di Von Richtoffen e Falconi e che il progetto è definitivamente bloccato. Come conseguenza di ciò, Tesserì è sostituito dal col. Molfese e il T.col. Bylon è richiamato presso lo Stato Maggiore per assumere la carica di Capo di Stato Maggiore dell’Aeronautica Repubblicana, ed infine tutto il 1° Caccia viene trasferito a Bergamo con l’intento di essere smobilitato, e il materiale di volo passa al 3° Gruppo caccia comandato dal cap. Malvezzi.*

*A settembre del 1944, tra il magg. Visconti e Von Rach (ambasciatore tedesco presso la RSI). c’è un incontro chiarificatore, dove sembra che l’ambasciatore si sia scusato con l’ufficiale italiano, comunicando che il suo governo sta provvedendo allontanamento di tutti i militari implicati nell’affare “Legione”, oltre a riaffermare la simpatia della Luftwaffe per l’aeronautica italiana e il completo appoggio germanico nel rimettere in piedi il 1° Gruppo. Visconti avrà poi ulteriori colloqui con Mussolini e Graziani che*



*confermeranno l'importanza del 1° Gruppo Caccia e, quindi, che ogni intento di smobilitazione del gruppo sia da considerarsi bloccata<sup>201</sup>”.*

Nell'ottobre del 1944 un tenente dell'Aeronautica del sud, con l'intento di dar vita a un eventuale collegamento con la Regia Aeronautica, s'incontra con Visconti nell'aeroporto di Bergamo per esporre la sua idea. Ma l'ufficiale rifiuta la proposta e accompagna personalmente il tenente a Vicenza.

Nel novembre successivo tutto il Gruppo è trasferito in Germania per il ritiro di nuovi velivoli che l'industria nazionale non è più in grado di produrre, oltre che per attività di addestramento difficili da effettuare in Italia a causa dei continui bombardamenti Alleati. L'intera missione durerà circa tre mesi ed è importante segnalare a riprova della tensione con i tedeschi, un litigio tra il magg. Visconti e il cap. tedesco Bressocek<sup>202</sup> per questioni di impiego dei mezzi e del personale nazionale.

Nei primi di febbraio del 1945, la 1° Squadriglia è trasferita presso Gallarate, mentre la 2° e la 3° è rischierata a Lonato Pozzolo. Nel marzo successivo l'intero Gruppo ha uno scontro con i caccia anglo – americani sul cielo del lago di Garda. Il velivolo di Visconti viene abbattuto, ma l'ufficiale italiano si salverà lanciandosi con il paracadute. Sempre a marzo lo stato Maggiore della ANR programma di utilizzare l'Aeronautica per bombardare Firenze e Pisa, ma tale azione è rinviata a causa del trasferimento in corso della 2° e 3° squadriglia presso l'aeroporto di Malpensa. Inoltre le Autorità fasciste vorrebbero far eseguire all'Aeronautica un'attività di mitragliamento nei confronti di colonne partigiane attestate presso Arona, ma i piloti si rifiutano di compiere la missione<sup>203</sup>.

---

<sup>201</sup> *ivi*, risultanze del comportamento del cap. Adriano Visconti.

<sup>202</sup> Addetto al campo italiano. In seguito al litigio Visconti rientrerà prima in Italia, dove farà rientrare l'intero Gruppo senza i velivoli.

<sup>203</sup> ACS, Fondo ufficiali deceduti prima del 1955, Fascicolo personale di Adriano Visconti, risultanze del comportamento del cap. Adriano Visconti.

Con l'avvicinarsi della capitolazione della RSI, Visconti, nell'aprile del 1945 prende contatti con i vari emissari del C.L.N.A.I., ma le trattative sono difficili perché Visconti vuole arrendersi alle truppe Alleate e non ai partigiani che non considera truppe regolari.

In uno degli incontri fra i membri del C.L.N e Visconti, avvenuto il 27 aprile (dove è presente anche il col. Sacchi quale delegato del gen. Sala, il ten. col. Giannotti rappresentante della Regia Aeronautica e un incaricato del console inglese a Lugano), vengono espone le richieste partigiane, che sono le seguenti:

*“Il gruppo si arrendeva e cedeva le armi al C.L.N.A.I. di Gallarate per esso ad un reparto della 2° Divisione Garibaldina – Brigata Redi. Al Gruppo veniva reso l'onore delle armi.*

*Il personale sottufficiale e specialista veniva rilasciato in libertà.*

*Gli ufficiali sarebbero stati trasferiti a Milano a disposizione del generale Cadorna<sup>204</sup>.”*

A queste richieste, Visconti risponde con altre rivendicazioni:

*“Mantenimento delle armi;*

*Collaborazione dell'ordine pubblico;*

*Protezione e salvaguardia delle opere di pubblica utilità, compresa la difesa e l'offesa delle armi, contro chiunque, anche tedeschi, tentasse di danneggiarle o di distruggerle<sup>205</sup>”.*

Conclusosi l'incontro, Il col. Sacchi parte dicendo che porterà la risposta del generale Sala alle richieste fatte da Visconti per il giorno seguente. Ma le proposte fatte dall'ufficiale repubblicano non arriveranno mai a Sala.

---

<sup>204</sup> *Ibidem.*

<sup>205</sup> ACS, Fondo ufficiali deceduti prima del 1955, Fascicolo personale Adriano Visconti, stralcio relazione del cap. pilota Roberto Giuseppe circa la resa del 1° Gruppo C.T del 29 aprile 1945.

La mattina del 28 trascorre tranquillamente, nonostante in paese circolino molti uomini armati, Visconti e gli altri ufficiali repubblicani attendono di sapere una risposta del gen. Sala.

Intanto presso la sede del C.L.N. di Gallarate si tiene una riunione a cui partecipano “ISO, Manlio e Aldo<sup>206</sup>”, “Luciano<sup>207</sup>”, il cap. Serego in rappresentanza del C.L.N. di Milano ed il t.col. Giannotti. I comunisti, come ci racconta il cap. Roberto Giuseppe, sono i più intransigenti, vorrebbero attaccare la base dove sono asserragliati i repubblicani, in quanto considerano i reparti dell’aeronautica alla stregua delle Brigate Nere o della Muti; più moderati sono invece gli “azzurri” e i due ufficiali. Dopo una lunga discussione si decidono le proposte che verranno presentate a Visconti intorno alle 17 in sei copie:

“1) cessione al t. col. Giannotti, in quanto rappresentante dell’aeronautica, di viveri, armi, automezzi, benzina e materiale vario;

2) disarmo dei sottufficiali e truppa;

3) successivo invio di tutti i sottufficiali e della truppa ai propri domicili muniti di regolare lasciapassare che gli assicura l’incolumità personale;

4) tutti gli ufficiali trasferiti a Milano per disposizione;

5) impegno sulla parola d’onore da parte dei firmatari di una garanzia sulla vita di tutti gli ufficiali fino al momento che non sarebbero stati all’autorità militare costituita e legalmente riconosciuta dagli Alleati e dal governo Bonomi<sup>208</sup>”.

Per decidere i repubblicani hanno tempo fino alle 17, dopo saranno attaccati. Inoltre verso le 16, arriva in caserma un prete che dice di essere in contatto con gli Alleati, annunciando ai militari dell’ANR che se non si arrenderanno, saranno bombardati

---

<sup>206</sup> Nomi di battaglia di “partigiani comunisti”.

<sup>207</sup> Nome di battaglia di un “partigiano cattolico”.

<sup>208</sup> ACS, Fondo ufficiali deceduti prima del 1955, Fascicolo personale Adriano Visconti, stralcio relazione del cap. pilota Roberto Giuseppe circa la resa del 1° Gruppo C.T, del 29 aprile 1945.

dall'alto. Interviene anche il vescovo di Gallarate, per evitare altro spargimento di sangue.

Visconti dopo aver fatto radunare tutti gli ufficiali, firma la resa, anche se tra il personale serpeggia una forte delusione, infatti la truppa non vorrebbe arrendersi. In serata poi, vengono distribuiti viveri extra, in quanto i militari non posseggono la tessera annonaria, ed inoltre vengono pagati gli ultimi stipendi. Visconti dispone, poi che tre ufficiali rimangano in caserma per consegnare le armi ai partigiani, come da accordi presi precedentemente, e che venga distrutto tutto il materiale segreto.

Alla presenza di vari capi partigiani e del vescovo, Visconti saluta tutto il personale per l'opera prestata e chiede allo stesso personale se in futuro sarà disponibile ad indossare nuovamente la divisa della nuova aeronautica militare che nascerà dopo la guerra. Tutti rispondono con un sì, pur riconoscendo che la guerra è persa, ma consapevoli che il 1° Gruppo ha conservato la sua dignità militare. Dopo di che tutto il personale è lasciato libero di uscire dalla caserma. Ma, appena fuori, vengono malmenati e derubati, fatti poi salire su due camion e condotti vicino Milano per essere liberati, a differenza degli ufficiali<sup>209</sup> che proseguono il viaggio verso la caserma Savoia Cavalleria, presidiata dai garibaldini della X brigata Redi e X brigata Rocco.

Una volta arrivati tutti gli ufficiali vengono rinchiusi in una stanza, e invitati a deporre le armi. Visconti dopo aver vivamente protestato estrae la sua pistola e la consegna seguito, poi, dal resto degli ufficiali.

Verso le 13 una sentinella chiama per nome il maggiore Visconti ed il s.ten. Stefanini dicendo di scendere con lui. Alle 13 e 30 si sentono due raffiche di mitra che provengono dal cortile.

---

<sup>209</sup> Due ufficiali si mescolano con la truppa e i sottufficiali riuscendo così a fuggire.

L'esecuzione del magg. Visconti da parte dei partigiani è confermata anche dal tenente Errano Tinelli che dice: "Il capitano Callistri e il maggiore Visconti furono poi fucilati dai partigiani<sup>210</sup>".

Infine ad ulteriore conferma della morte di Visconti c'è la relazione della Commissione Ministeriale per il Personale che scrive: "E' rimasto sempre al servizio dei tedeschi ed è stato poi ucciso dai partigiani all'atto della liberazione senza alcun regolare procedimento penale<sup>211</sup>".

Nel maggio del 1946, la Commissione per l'Epurazione del Personale Militare, composta da Massimo Severino in qualità di presidente e dai due membri il gen. Virginio Rigolone e Francesco Alfano, decide di iniziare il processo di epurazione a suo carico, condannando il cap. Visconti<sup>212</sup>, senza però stabilire l'entità della condanna visto l'avvenuto decesso.

Negli anni '50, anche le autorità militari decidono di punire il comportamento del magg. Visconti, ovvero come scrive il col. Mario Di Stefano<sup>213</sup>: "Il Cap. Visconti<sup>214</sup> è stato discriminato con il seguente giudizio: 1° Categoria con sanzione disciplinare senza stabilirne l'entità perché deceduto<sup>215</sup>".

Anche una relazione del sottosegretario di Stato, del 1951, conferma l'epurazione di Visconti utilizzando la seguente frase: "*Si precisa che il predetto ufficiale deve considerarsi favorevolmente discriminato, a tutti gli effetti*<sup>216</sup>".

Infine, il padre di Adriano Visconti chiede all'Aeronautica Militare se gli possa essere assegnato un trattamento economico di "Presenti alla bandiera" per la morte in guerra

---

<sup>210</sup> ACS, Fondo ufficiali deceduti prima del 1955, Fascicolo Adriano Visconti, stralcio del verbale interrogatorio tenente pilota Errano Tinelli del 30 aprile 1945.

<sup>211</sup> Ivi, Ministero dell'Aeronautica, Commissione Ministeriale per il Personale.

<sup>212</sup> La Repubblica Italiana non riconoscerà le promozioni acquisite dai militari di Salò, quindi Visconti sarà "degradato" a capitano.

<sup>213</sup> Presidente della commissione epuratrice per i militari che hanno aderito alla R.S.I.

<sup>214</sup> Notare che a Visconti viene assegnato nuovamente il grado di capitano, quindi non gli viene riconosciuta dalle autorità repubblicane la promozione a maggiore assegnata durante la R.S.I.

<sup>215</sup> Ivi, compianto Cap. Pil. Adriano Visconti.

<sup>216</sup> *Ibidem*.

del figlio, ma la risposta dai vertici militari è la seguente: *“In esito alla sua istanza in data 9/8/1956 si è spiacenti doverle comunicare che le disposizioni impartite per applicazione della legge in data 5/1/1955 n.14 vietano la corresponsione del trattamento economico di Presenti alla Bandiera ai congiunti del personale compromesso con la R.S.I.<sup>217</sup>”*.

Dai documenti e le testimonianze riportate sembra di poter evincere che Visconti non fosse legato all'ideologia della RSI, ma vi aderì così come tanti altri militari, perché vide in Salò la possibile rivincita delle Forze Armate italiane dopo l'armistizio dell'8 settembre. Sembra fondamentale inoltre ricordare che la nascita dell'Aeronautica Militare, quale Forza Armata indipendente, è legata agli anni del regime che, quindi per molti aviatori seguire Mussolini nell'avventura di Salò, divenne una sorta di riconoscimento verso chi li aveva resi indipendenti, pur sapendo, così facendo, di dover affrontare un nemico che disponeva di mezzi più forti sia dal punto di vista quantitativo che qualitativo.

---

<sup>217</sup> Ivi, Ministero della Difesa Aeronautico al signor Visconti Galeazzo, il 17 settembre 1956.

# BIBLIOGRAFIA

## 1. OPERE A CARATTERE GENERALE

- BEDESCHI G., *Centomila gavette di ghiaccio*, Roma, Mursia, 1963;
- BERTOLDI S., *Soldati a Salò*, Milano, Rizzoli, 1995;
- BOCCA G., *Storia d'Italia nella guerra fascista*, Milano, Mondadori, 1996;
- CORDOVA F., THEMELLY M., GAVAGNA C., *Le scelte di allora*, Roma, Franco Angeli, 2001;
- CARLONI M., *La campagna di Russia*, Milano, Longanesi, 1956;
- CAVALLO P., *Italiani in guerra, sentimenti e immagini dal 1940 al 1943*, Bologna, Il Mulino, 1997;
- COVA A. e CARUSO A., *Tutti i vivi all'assalto*, Milano, TEA, 2009;
- DEL NEGRO P., *Guida alla storia militare italiana*, Napoli, Edizioni scientifiche italiane, 1997;
- DI SANTE C., *Italiani senza onore*, Verona, Ombre Corte, 2005;
- DE FELICE R., *Mussolini l'alleato*, Torino, Einaudi, 2008;
- GANAPINI L., *La repubblica delle camice nere*, Milano, Garzanti, 2010;
- GRIBAUDI G., *Guerra totale*, Torino, Bollati Boringhieri, 2005;
- JACK G., *Il principe Nero Junio Valerio Borghese e la Decima Mas*, Milano, Mondadori, 1995,
- PAVONE C., *Una guerra civile*, Torino, Universale Bollati Boringhieri, 2008;
- REVELLI N., *La strada del davai*, Torino, Einaudi, 2010;
- REVELLI N., *Mai tardi. Diario di un alpino in Russia*, Torino, Einaudi, 2008;
- ROCHAT G., *Le guerre italiane 1936-1943*, Torino, Einaudi, 2008;

- SCHREIBER G., *La Seconda guerra mondiale*, Bologna, Il Mulino, 2004;
- TRIZZINO A., *Navi e poltrone*, Roma, Longanesi, 1953.

## **2. OPERE SULLE FORZE ARMATE**

- AFFINATO R., *Forze Armate della R.S.I.*, Chillemi, Parma, 2008;
- DE ROSA G., *La passione di El Alemein*, Roma, Donzelli, 2002;
- DI GIOVANNI M., *I paracadutisti italiani*, Gorizia, Goriziana, 1991
- DOMINIONI P. C., *El Alamein*, Roma, Longanesi, 1968;
- GIORGERINI G., *Da Matapan al Golfo Persico*, Milano, Mondadori, 1989;
- GIORGERINI G., *La guerra italiana sul mare*, Milano, Mondadori, 2009;
- LONGO L. E., *I Reparti Speciali italiani durante la Seconda Guerra Mondiale*, Milano, Mursia, 1991;
- MATTESINI F., *La marina e l'8 settembre*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2002;
- MONTANARI M., *Le operazioni in Africa settentrionale*, Roma, Ufficio Storico dell'Esercito, 2005;
- MONTANARI M., *L'Esercito italiano alla vigilia della Seconda guerra mondiale*, Roma, Uff. Storico Esercito, 1975;
- ROCCA G., *Fucilate gli ammiragli*, Milano, Mondadori, 1997;
- ROCCO G., *Uomini di un tempo*, Milano, Greco e Greco, 2000;
- ROCHAT G., *L'Esercito italiano da Vittorio Veneto a Mussolini*, Bari, Laterza, 1967,

## **3. OPERE SPECIFICHE SULL'AERONAUTICA MILITARE**

- ARENA N., *Aquile senza ali*, Milano, Mursia, 1970;



- ARENA N., *Folgore, storia del paracadutismo militare italiano*, Roma, CEN, 1965;
- ARENA N., *L'Aeronautica Nazionale Repubblicana*, Torino, Stem Mucchi, 1973;
- BOJNE W. J., *Scontri di Ali. L'aviazione militare italiana durante la Seconda guerra mondiale*, Mursia, Milano, 1997;
- DELISI B. e KLINGER M. S., *Un eroe veneziano Umberto Klingere i suoi aeroplani*, Milano, Giorgio Apostolo Editore, 2010;
- FRIGERIO A., *Le ali del potere*, UTET, Torino, 2010;
- GIORLEO A., *Palestra Azzurra*, Roma, Uff. Storico Aeronautica Militare, 1975;
- PESCE G., *Adriano Visconti, asso di guerra*, Torino, Albertelli Edizioni Speciali, 1997;
- PRICOLO F., *La Regia Aeronautica durante la Seconda guerra mondiale*, Longanesi, Milano, 1971;
- ROCHAT G., *Italo Balbo aviatore e ministro dell'aeronautica 1926-1933*, Bovolenta/Zanichelli, Ferrara 1989;
- SANTORO G., *L'aeronautica italiana nella Seconda guerra mondiale*, Danesi, Roma, 1950.

# FONTI D'ARCHIVIO

- **Archivio storico dell'Aeronautica Militare**

Fondo Adra e Battaglione Loreto

- **Archivio Centrale dello Stato**

Fondo ufficiali deceduti prima del 1955, Fascicolo personale di Adriano Visconti.