

L'ASSEDIO DI MALTA

ESIGENZA C3

di Piero Pastoretto

«La Dea della fortuna nelle battaglie passa accanto ai condottieri soltanto una volta. Chi non l'afferra in un momento simile, non potrà molto spesso raggiungerla mai più.»

Adolf Hitler



Ricordo che mio padre, imbarcato su una motosilurante durante la battaglia di *Mezzo agosto*¹, dove fu decorato con la MBVM per l'affondamento del piroscampo *Glenorchy*, mi narra di un colloquio avuto sul finire dell'estate 1942, probabilmente ad Augusta, con un inviato di guerra italiano. Alle speranze di mio padre circa la favorevole risoluzione del conflitto - Rommel a un passo dal canale, Stalingrado conquistata per i nove decimi, Malta in condizioni di non più nuocere dopo le battaglie aeronavali del giugno e dell'agosto - il giornalista, con spirito profetico che il giovane sottufficiale allora non poté condividere, rispose all'incirca con queste parole: «Se, entro la fine dell'anno, Malta, El Alamein e Stalingrado non saranno cadute, la guerra è persa».

L'oscura Cassandra, come sempre, aveva ragione e, come sempre, fu derisa e ignorata almeno fino al dicembre del 1942, quando ormai era troppo tardi. Hitler e Mussolini, sedotti dal fascino delle vittorie di Erwin Rommel, barattarono Malta con Alessandria e non vollero sentire i consigli contrari né del maresciallo Kesselring, né del capo di Stato Maggiore della Marina Riccardi, né tantomeno il parere dell'ammiraglio italiano designato per l'Operazione C3, Vittorio Tur e del suo collega

¹ Per la precisione, la Ms 31.

tedesco l'amm. Ebherard Weichold, l'ufficiale di collegamento della *Kriegsmarine* con la Regia Marina a Roma².

Il "rinvio" dello sbarco - in realtà la *rinuncia* definitiva - portò alla sospensione dei bombardamenti di neutralizzazione, consentendo così la ripresa dell'isola e il conseguente strangolamento del traffico verso la Libia. Oltre allo stillicidio di navi e rifornimenti, il risultato di tale infausta decisione fu che, al momento dell'offensiva ad El Alamein, le truppe dell'Asse potevano disporre di un quantitativo di munizioni d'artiglieria sufficiente per mezza giornata di fuoco e di una riserva di carburante perlomeno irrisoria: Malta così non fu presa e Alessandria fu perduta.

IL TEATRO DI GUERRA MEDITERRANEO

All'inizio del conflitto la situazione strategica della Regia Marina e della Regia Aeronautica nel Mediterraneo poteva considerarsi assai solida. Liberatasi in soli quindici giorni dell'ostilità della Francia costretta all'armistizio, all'Italia rimaneva come unica rivale la Gran Bretagna.

È vero che questa possedeva la migliore marina del mondo e una moderna aviazione, ma è pur vero che le guerre coloniali del XIX e XX secolo avevano garantito agli Italiani delle basi strategiche tali da consentire loro, se non il dominio, almeno lo stretto controllo delle rotte marittime.

La caratteristica più notevole del teatro mediterraneo era rappresentata nel 1940 dal fatto che nel suo punto centrale, il Canale di Sicilia, si incrociavano due vitali direttrici di traffico: quella nord-sud, o per meridiano, tra Italia e Libia, e quella britannica est-ovest, o per parallelo, tra Alessandria, Suez e Gibilterra.

Le basi navali siciliane (Trapani, Augusta, Messina), e quelle aeree situate in Sicilia e Sardegna, in teoria erano in grado di ostacolare o addirittura impedire il traffico tra oriente ed occidente; nello stesso tempo la squadra navale di Taranto, occupando il centro del Mediterraneo, poteva combattere separatamente le squadre inglesi di Gibilterra e di Alessandria - quest'ultima costituiva la *Mediterranean Fleet* vera e propria - o comunque evitare che si riunissero o si scambiassero vicendevole aiuto.

«La guerra sarebbe stata vinta localmente (a prescindere cioè dal fatto se tale vittoria avrebbe determinato quella su tutti i fronti mondiali) da quella delle due parti che avesse, con la propria, spezzata la direttrice dell'altra»³.

Ma nel giugno del 1940 l'Italia poteva disporre anche di ulteriori posizioni strategiche, altrettanto vantaggiose per la conduzione della guerra mediterranea. Padrona com'era del Dodecanneso dove era stanziato un apposito Comando Navale - MARIEGEO - la Regia Marina poteva minacciare tanto Cipro, quanto la linea

² «Con Malta, Candia, Alessandria nelle nostre mani, le possibilità di azione in Africa Settentrionale sarebbero state grandi per l'Asse, che vi avrebbe potuto impedire lo sbarco angloamericano con conseguenze che avrebbero avuto un peso non indifferente nel successivo svolgersi degli avvenimenti militari», Amm. Vittorio Tur, *Con i nostri marinai*, Roma, Edizioni L'Arnia, 1948, p. 50.

³ Amm. Giuseppe Fioravanzo, *Le azioni navali in Mediterraneo dal 10 giugno 1940 al 31 marzo 1941*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare (d'ora in poi USMM), 1976, p. 4.

costiera medio orientale, quanto la base marittima di Alessandria; se poi avesse saputo rinforzare per tempo i sommergibili, le unità di superficie e l'aeronautica del Mar Rosso, avrebbe potuto inoltre intercettare il traffico verso Suez, interrompendo o limitando i rifornimenti alle forze di terra britanniche in Egitto.

Le forze della Regia Marina

Le navi della Regia Marina disponibili nell'estate del 1940 erano le seguenti:

Navi da battaglia:	2 da 25.000 t., 2 da 45.000 t. ⁴
Incrociatori pesanti:	7 da 13.000 t.
Incrociatori leggeri:	12 da 7.000 a 12.000 t.
Cacciatorpediniere:	53 da 1.500 a 2.500 t.
Torpediniere:	71 da 600 a 900 t.
Sommergibili:	117 da 800 a 1.500 t. in immersione
Naviglio minore:	(Mas, Dragamine, Cisterne ecc.) circa 300 unità.

Il 10 giugno la flotta italiana era più o meno pari a quella della *Marine Nationale* francese e superiore alla *Mediterranean Fleet* di base ad Alessandria, e quindi nettamente inferiore alle due Marine collegate. Naturalmente, però, la Marina francese uscì dalla guerra già il 24 giugno (armistizio di Villa Incisa), e poi pensò la medesima *Royal Navy* a distruggerla in parte a Mers-el-Kebir il 3 luglio.

IL TALLONE D'ACHILLE

Se nel giugno 1940 la Regia Marina poteva affrontare la guerra nella presunzione di dividere il Mediterraneo in due bacini non intercomunicanti, neppure la Royal Navy iniziava le ostilità sotto cattivi auspici. Alessandria e Gibilterra, infatti, potevano essere rifornite dall'Atlantico e da Suez⁵; al contrario era l'Italia a dover realmente temere le forche caudine del Canale di Sicilia, a causa della necessità di alimentare la guerra in Africa Settentrionale con un massiccio afflusso di convogli militari. Ma le rotte verso Tripoli, Tobruk e Bengasi potevano essere facilmente intercettate da unità sottili, sommergibili e aerei dislocati a Malta, e il pedaggio da pagare poteva essere assai elevato. Risultava pertanto imperativo per le forze dell'Asse neutralizzare il potenziale bellico di Malta attraverso il bombardamento e l'occupazione dell'arcipelago; risultava altrettanto imperativo per la Gran Bretagna rifornire Malta e impedire che cadesse in mano avversaria. Questi rifornimenti

⁴ Le due corazzate maggiori, *Littorio* e *Vittorio Veneto*, erano definite "35.000" per ottemperare alle limitazioni della Conferenza di Washington, ma in realtà avevano un dislocamento che, a vuoto, andava dalle 41.000 alle 45.000 t. Le altre due corazzate della classe *Littorio*, *Roma* e *Impero*, erano state già varate ma ancora in costruzione. Inutile ricordare la sorte del *Roma*. L'*Impero* invece non sarebbe mai entrato in servizio. Delle quattro corazzate da 25.000 t. erano disponibili solo le due della classe *Conte di Cavour* (*Conte di Cavour* e *Giulio Cesare*), mentre le altre due della classe *Duilio* (*Andrea Doria* e *Caio Duilio*) non erano ancora pronte alla data del 10 giugno. Tutte e quattro risalivano alla prima Guerra Mondiale ed erano state ricostruite durante gli anni Trenta.

⁵ La via del Canale implicava la circumnavigazione del continente africano, che risultava estremamente lunga ma non troppo pericolosa per le scarse presenze di sommergibili dell'Asse, impegnati soprattutto nelle rotte tra l'America e la Gran Bretagna. Nel Mar Rosso poi, non soltanto la Regia Marina non tentò una seria operazione di minamento dello stretto di Bab el-Mandeb, ma le modeste unità italiane furono presto neutralizzate e non costituirono alcun reale pericolo per il traffico britannico.

Per la cronaca, a Massaua erano dislocate la 5^a Div. CC.TT. (*Pantera*, *Leone*, *Tigre*), la 3^a Div. CC.TT. di scorta (*Battisti*, *Nullo*, *Sauro*, *Manin*), 8 navi scorta, 8 smg. e 5 MAS. Quattro sommergibili, *Archimede*, *Ferraris*, *Perla* e *Guglielmotti*, riuscirono a sfuggire al blocco inglese e, circumnavigando l'Africa con una rotta di 13.000 miglia, raggiunsero Bordeaux.

potevano giungere tanto da Gibilterra quanto da Alessandria, ma le due basi distavano dall'isola poco meno di 600 miglia nautiche⁶ e i convogli necessari alla sopravvivenza della popolazione e della guarnigione - Malta non era affatto autosufficiente - nonché all'efficienza bellica della base, erano alla mercé degli attacchi italiani.

D'altro canto, se l'arcipelago maltese fosse caduto, la Gran Bretagna avrebbe corso il serio rischio di perdere l'Egitto e di ritrovarsi le armate dell'Asse in Medio Oriente, con le inesauribili risorse petrolifere della regione a loro disposizione.

All'inizio del conflitto, dunque, qualsiasi stratega da osteria poteva prevedere almeno due cose: che Italia ed Inghilterra sarebbero state disposte a qualsiasi sacrificio per neutralizzare e difendere Malta, e che quella delle due che avesse conquistato il taglio della croce del Mediterraneo Centrale, avrebbe vinto anche la guerra in Africa⁷.

Mai, come nel 1940, Malta meritò l'appellativo di Signora del crocevia del Mediterraneo.

«NULLA PUÒ ESSERE FATTO PER DIFENDERE MALTA»⁸

Nel 1939 era opinione comune in Gran Bretagna che Malta sarebbe divenuta presto "*non tenibile*", nonostante si prevedesse ancora di condurre la guerra in Mediterraneo con il valido contributo della flotta francese. Contrariamente a quanto si ritiene, nel 1939 neppure la *Royal Navy* riteneva difendibile l'isola, e le opinioni dei lord dell'Ammiragliato non differivano molto da quelle dello Stato Maggiore della RAF, che considerava Malta troppo esposta ai bombardieri italiani e troppo dipendente dai rifornimenti marittimi.

Tutti i dati di fatto oggettivi sembravano avvalorare questa posizione: Malta costituiva uno dei territori più popolati d'Europa, circa 300.000 abitanti su una superficie di 316 chilometri quadrati, e uno dei meno autosufficienti, poiché l'isola produceva solo il 30% degli alimenti necessari. Con la Sicilia distante appena 50 miglia, le rivendicazioni fasciste verso l'arcipelago maltese e la presenza di un numeroso partito filoitaliano guidato da Enrico Mizzi e appoggiato dal clero dell'isola, che

⁶ Complessi navali britannici diretti nella zona di Malta a una velocità media di 20 nodi avrebbero impiegato circa 30 ore a raggiungere l'isola, sia partendo da Gibilterra, sia da Alessandria. Poiché tale velocità era impensabile per un convoglio, la Marina e l'Aeronautica italiane avevano tutto l'agio di predisporre le contromisure. Cfr. G. Fioravanzo, cit., pp. 6 - 7.

⁷ Nella seconda metà del 1941 la Regia Marina subì le perdite più gravi nell'opera di rifornimento della Libia, soprattutto dopo che in ottobre la forza K di Malta era stata rafforzata dagli incrociatori veloci *Aurora* e *Penelope*.

⁸ Osservazione tratta da una minuta del Comitato dei Capi di S. M., citata da I. Cemerón, *Red Duster, White Ensign - the Story of the Malta Convoys*, New York, 1960, p. 15.

faceva aperta propaganda per l'annessione⁹, sembrava che non esistessero i presupposti minimi per una difesa ad oltranza della base.

Tuttavia, contro il buon senso dei molti, vinse la profetica preveggenza e l'indomabile perseveranza di due personaggi: il primo ministro Winston Churchill e l'ammiraglio Andrew Cunningham, che seppero far prevalere la loro volontà politica e le loro opportunità strategiche su quelle rinunciarie degli Stati Maggiori.

Tra i due, certo il più influente era il primo, ma anche Cunningham fece la sua parte, trasferendosi con molta ostentazione da Alessandria a Malta nel novembre del '39. Pochi mesi dopo, nell'aprile 1940 Churchill nominava nuovo governatore dell'isola il tenente generale William Dobbie in sostituzione del precedente governatore ammalato, e vi inviava un nuovo comandante della difesa aerea, il commodoro dell'aria Maynard, che portava con sé il prestigio e l'esperienza della battaglia d'Inghilterra. Intanto Dobbie accantonava provviste alimentari, installava stazioni di pompaggio da sorgenti sotterranee, adattava le antiche catacombe a rifugi aerei e ne faceva scavare di nuovi.

Con l'introduzione della coscrizione obbligatoria e l'afflusso delle leve maltesi, alla vigilia del 10 giugno la guarnigione dell'isola giunse al livello di due Brigate di fanteria, la 231^a, detta anche 1st *Malta Infantry Brigade* e la 232^a, *Southern Infantry Brigade*¹⁰. Per quanto riguarda la difesa costiera, i 14 cannoni di maggior calibro erano situati in massima parte nelle vicinanze del Grand Harbour, sicché la loro disposizione copriva malamente il perimetro di cento miglia dell'isola.

Notevoli riserve destavano le condizioni in cui versava la difesa aerea. Dei quattro aeroporti esistenti, solo quello di Luqa era effettivamente operativo nel 1939; quello di al Far era costituito da una striscia erbosa tra le colline, mentre quello di Taskali sorgeva sul letto di un lago prosciugato, che si trasformava in un mare di fango ad ogni acquazzone; l'aeroporto di Ta Venezia era invece adibito al traffico civile, e fino al giugno 1940 vi facevano regolari scali i servizi di linea italiani.

La consistenza teorica delle forze aeree maltesi era costituita da quattro squadriglie di caccia *Hurricane MK II* e due squadriglie da ricognizione e bombardamento, con velivoli *Wellington* e *Blenheim*. La forza tabellare dell'isola era però ben lungi dall'essere completa nel 1940, quando la Gran Bretagna ebbe bisogno di tutti gli aeroplani disponibili per difendere i suoi cieli; pertanto fu ben felice Maynard quando

⁹ Questo partito nazionalista fu debellato nel maggio del '40 con l'internamento di Enrico Mizzi, di tutta la redazione del quotidiano annessionista "Malta", e delle personalità più influenti del movimento filoitaliano. Gareggiando con la *ferocia forcaiola* degli Asburgo, le autorità militari maltesi impiccarono nel 1942 il patriota Carmelo Borg Pisani, maltese di nascita, ma fuggito per arruolarsi tra i reparti speciali italiani. Sbarcato nascostamente nell'isola per preparare l'invasione, subì la medesima eroica sorte di un Fabio Filzi o di un Nazario Sauro, ma non ne ricavò - chissà perché - gli stessi onori postumi dalla patria. Mi risulta che solo a Roma, Bari e Torino esistano delle vie dedicate a questo patriota.

¹⁰ In precedenza la difesa dell'isola non arrivava a 4.000 uomini su 5 smilzi battaglioni. Nel 1941 alla difesa di Malta si sarebbero aggiunte altre due Brigate. L'effettivo di una Brigata inglese della seconda Guerra Mondiale poteva variare dai 1.500 ai 3.000 uomini.

scovò i pezzi smontati di otto *Gladiator* in partenza per la Norvegia che erano rimasti imballati nell'idroscalo di Calafra.

Il vero problema dell'isola era costituito però dalle scorte alimentari che nel '40, nonostante gli sforzi del governatore Dobbie, consentivano solo cinque settimane di autonomia ed erano rappresentate da poche centinaia di tonnellate di farina, carne congelata, tè e caffè, mentre si stimavano necessarie 40.000 tonnellate di rifornimenti mensili.

Per quanto riguarda la difesa terrestre, lo Stato Maggiore britannico riteneva probabile uno sbarco italiano sulla costa nordoccidentale o addirittura a Gozo, dal momento che vi si aprono diverse baie e piccoli golfi, come quello di San Paolo e Mellieha. Sicura era considerata invece la costa meridionale e quella occidentale, perché alte e rocciose, mentre le spiagge settentrionali e orientali, e la baia di Marsa Scirocco, apparivano abbastanza ben protette dalle artiglierie costiere, purché fossero rafforzate.

Le difese fisse interne della *Victoria Line* si appoggiavano a una scarpata naturale che attraversa Malta da nord a sud per circa quattro chilometri fra le località di Baia Maddalena e Punta San Giorgio, le cui artiglierie campali potevano battere la baia di San Paolo, giudicata la più idonea per uno sbarco; poche pattuglie sorvegliavano le spiagge, mentre l'artiglieria contraerea era sparsa per tutta l'isola, e questa era presidiata da piccoli reparti volontari di anti paracadutisti.

IL DADO NON È TRATTO

Considerate le precarie condizioni in cui versava Malta, che certo non dovevano sfuggire ai Servizi italiani, appare sorprendente che nella primavera del 1940 né Mussolini, né Badoglio, né gli Stati Maggiori delle tre Forze Armate mettessero all'ordine del giorno delle loro riunioni l'invasione dell'isola. Esiste però un *Progetto di sbarco a Malta* della Marina che è databile tra l'aprile e il maggio del 1940, e che dimostra come almeno una delle tre Forze Armate fosse in grado di esprimere aggressività, inventiva e audacia¹¹. Purtroppo, questo piano rimase semplicemente un mero studio tattico a livello accademico interno alla Regia Marina, e non fu nemmeno mai discusso nel Comando Supremo di Roma.

In ogni caso osserviamolo.

Le ragioni dell'attacco a Malta venivano individuate dal *Progetto* in tre ordini di fattori: la necessità di tagliare le arterie del traffico inglese; la necessità di garantire i rifornimenti per la Libia; l'effetto dirompente che un'azione vittoriosa avrebbe prodotto sul morale del nemico.

¹¹ In ogni caso il piano della Marina sarebbe stato concepito troppo tardi. Le mosse strategiche di una guerra vanno preparate, studiate e organizzate con anni di anticipo sulla possibilità della loro effettiva realizzazione. Anche quelle di una guerra, sino al 1939 giudicata dalla Regia Marina addirittura impensabile, contro la potenza navale della Gran Bretagna. Identico errore fu commesso dall'Esercito negli anni precedenti al 1915, allorché era ritenuta impossibile un conflitto contro l'Austria.

L'azione doveva obbligatoriamente concentrarsi nei primissimi giorni delle ostilità. Nonostante l'ancora incompleto approntamento della flotta, Supermarina riteneva infatti di poter conquistare un temporaneo dominio del Mediterraneo centrale, calcolando che i reparti navali francesi di Mers-el-Kébir avrebbero impiegato almeno trenta ore per giungere sul teatro dell'operazione, mentre alle squadre inglesi ne sarebbero occorse trentasei¹².

Al contrario le forze d'attacco italiane, partendo da Augusta, potevano arrivare nelle acque di Malta in undici ore a una velocità di dieci nodi. La Regia Marina doveva occuparsi di interdire l'avvicinamento all'isola delle navi nemiche con tutti i mezzi insidiosi di cui poteva disporre, e cioè con agguati di sommergibili e motosiluranti; l'Aeronautica doveva contribuire in massa alla superiorità aerea su Malta e dare il proprio apporto determinante alla Marina contro le flotte avversarie accorrenti.

Lo sbarco principale era previsto sulla costa nord-orientale, esattamente dove era atteso dagli inglesi, e la battaglia risolutiva si sarebbe svolta attorno alla *Victoria Line*; erano tuttavia previsti anche sbarchi secondari sulle spiagge settentrionali e negli isolotti di Gozo e Comino.

È da notare che le forze di difesa erano eccessivamente sovrastimate nel Piano, poiché si facevano ascendere a 150 aeroplani e 10.000 - 15.000 uomini.

Tanto la Regia Marina, quanto la Regia Aeronautica nel 1940 si erano già dotate di servizi d'informazione propri e indipendenti dal SIM dell'Esercito. La Marina, in particolare, svolgeva le sue attività di spionaggio¹³ per mezzo del SIS (Servizio Informazioni Segrete), riservato ai soli suoi scopi e indipendente dal Capo di Stato Maggiore Generale e dal Comando Supremo.

Resta da spiegare come tutti i Servizi Segreti italiani, a differenza di quelli tedeschi che sottostimavano regolarmente le forze dell'avversario, tendevano invece a sopravvalutarle sino all'inverosimile¹⁴.

Ora, è impossibile che il SIS, con tanti italiani residenti a Malta in grado di osservare le mosse degli inglesi, non riuscisse a procurarsi notizie esatte sulle forze presenti nell'isola. È invece più verosimile che, trattandosi di un servizio informazioni interno alla Marina, e quindi particolarmente coscienzioso e responsabile, per pura prudenza attribuisse consapevolmente al nemico una forza superiore a quella realmente presente.

Nella considerazione che la Marina, inferiore com'era alla flotta britannica e francese, non avrebbe potuto mantenere a lungo la superiorità nelle acque circostanti a Malta, l'intera operazione doveva giocarsi in tempi ristrettissimi. Era richiesta una forza d'invasione di 40.000 uomini, non soltanto doppia di quella stimata dei difensori, ma con 10.000 uomini in più per colmare le eventuali perdite

¹² A Biserta, in Tunisia, base navale molto più vicina a Malta, nel 1940 i francesi avevano soltanto tre cacciatorpediniere.

¹³ Confesso di ignorare la ragione per cui in Italia si sia ormai dimenticata l'esistenza nella nostra lingua del sostantivo 'spionaggio', e si ricorra pedissequamente al vocabolo anglosassone *intelligence*. È purtroppo uno dei tanti sintomi della voluta sudditanza terminologica della cultura ufficiale italiana verso le lingue straniere.

¹⁴ L'esempio più eclatante è l'errore macroscopico dei servizi segreti germanici circa le forze e i carri sovietici nel 1941. L'esempio diametralmente opposto è quello delle cifre di fantasia delle forze inglesi presenti in Egitto fornite a Graziani dal SIM.

durante la traversata. Non erano previste ondate di rincalzo a causa dell'intervento probabile delle marine avversarie, e perciò era necessario sbarcare l'intero corpo di spedizione in una sola volta, facendo largo uso di motobettoline e imbarcazioni "a perdere" come i motovelieri o i grossi motopescherecci, destinate a incagliarsi o arenarsi sulla costa.

Le artiglierie della flotta dovevano proteggere e agevolare le operazioni con massicci bombardamenti e distruggendo le forze navali dell'isola. Non si prevedeva invece nessuno scontro navale sul Tirreno nei giorni X+1 o X+2, nella presunzione che, se Malta fosse stata conquistata in breve tempo, le flotte anglo-francesi avrebbero rinunciato a intervenire, anche perché prive di unità e truppe da sbarco.

L'apporto strategico dell'Aeronautica, previsto in 500 velivoli, a giudizio di Supermarina doveva passare attraverso due fasi: la preparazione e la sorpresa. All'indomani dell'entrata in guerra doveva iniziare un'opera di smantellamento continuo, in maniera che il nemico non potesse accorgersi tempestivamente dell'approssimarsi dello sbarco, quando la fase dell'ammorbidente delle difese si trasformava in quella di devastazione generale. In particolare, tra i giorni X-5 e X-2, si prevedevano bombardamenti su La Valletta, via via estesi alle strade, impianti e aeroporti del resto dell'Isola. Alla vigilia delle operazioni anfibe dovevano poi essere attaccati in massa i campi d'atterraggio, gli aerei al suolo, le navi e le difese costiere.

Nella notte antecedente allo sbarco l'aviazione doveva provvedere al lancio di 600 paracadutisti nella zona di Zurrico e accompagnare le operazioni terrestri con reiterate azioni di mitragliamento, spezzonamento e bombardamento. Naturalmente l'Aeronautica doveva farsi carico anche della ricognizione di scoperta delle squadre nemiche e del loro attacco¹⁵.

La breve esposizione del Progetto della Regia Marina permette di trarre alcune conclusioni sull'impreparazione complessiva delle Forze Armate e, nel caso particolare, della Regia Marina al momento dell'entrata in guerra il 10 giugno 1940.

Ho già osservato come un piano operativo complesso come quello dello sbarco e dell'occupazione di Malta avrebbe dovuto essere studiato e preparato almeno con anni di anticipo. Gli inglesi, ad esempio, avevano cominciato a pensare, se non ancora a preparare il bombardamento di Taranto dell'11-12 novembre 1940, già nel 1935, all'epoca della guerra d'Etiopia quando le relazioni tra Italia e Gran Bretagna erano particolarmente tese. Lo studio era stato poi aggiornato nel 1938, dal Rear Admiral Lyster, reso realizzabile dall'ingresso nel Mediterraneo delle portaerei britanniche e infine sottoposto agli inizi della guerra¹⁶ a numerose prove, verifiche ed esercitazioni che ne avevano dimostrato l'attuabilità.

¹⁵ Candida ingenuità della Marina. Infatti, non soltanto la prevista cooperazione fra le due forze armate non si sarebbe mai realizzata durante tutta la guerra, ma la Regia Aeronautica non era neanche lontanamente in grado di portare a termine le operazioni che il *Progetto* le assegnava.

¹⁶ In particolare nel mese di luglio e settembre erano stati condotti attacchi con Swordfish decollati dalle nra *Illustrious* ed *Eagle* contro le basi di Tobruk, Augusta, Bomba e Bengasi, con l'affondamento di diversi cacciatorpediniere italiani: *Zeffiro*, *Pancaldo*, *Nembo* e *Ostro*. Cfr. Piero Pastoretto, *Alcune note a margine della 'Notte di Taranto'*, in www.arsmilitaris.org.

Secondariamente la Regia Marina era totalmente impreparata alle operazioni anfibie e priva perciò di motozattere, le apposite unità a fondo piatto destinate a trasportare le truppe sulla battigia. Gli unici sbarchi da lei condotti risalivano alla guerra Italo turca nel 1911, a cominciare di quello di Tripoli del 2 ottobre. Altra cosa era però far prendere terra in tutta tranquillità ai reparti da sbarco delle navi, trasportati sulle stesse scialuppe di salvataggio delle unità, e altra cosa sbarcare un grosso corpo di spedizione sotto il contrasto del nemico. Il fatto che il *Progetto* prevedesse l'uso di motopescherecci e di motobettoline, dimostra tutta la dilettesca improvvisazione.

Quanto poi a prospettare un intervento massiccio della Regia Aeronautica con ben 500 aerei divisi tra bombardieri, caccia, attacco al suolo e trasporto materiali e paracadutisti, rasentava la più infantile delle ingenuità. Nel giugno 1940 l'Italia disponeva ufficialmente di circa 3.300 aerei distribuiti in 25 stormi da bombardamento 6 da caccia e 1 d'assalto, 37 squadriglie da osservazione aerea per l'Esercito e 17 da ricognizione per la Marina. In realtà, di questi solo 1.700 erano pronti per il conflitto, e di questi una parte erano sparsi in Albania, Libia ed Egeo. Inoltre, ai 1.700 velivoli si dovevano sottrarre i 348 aerei di stanza nell'AOI, 190 dei quali efficienti, divisi in 23 squadriglie da bombardamento, 4 da caccia, 1 da ricognizione e un nucleo trasporti.

Pensare dunque che gli aeroporti siciliani e calabresi potessero ospitare agli inizi della guerra un così gran numero di velivoli e materiali, e soprattutto che l'Aeronautica potesse trasferire al sud diverse centinaia di bombardieri, aerei da trasporto, caccia e siluranti, dimostra soltanto che il Progetto della Marina era un esercizio di strategia che lasciava molto adito alla immaginazione e perciò era da tenere ben nascosto nei cassetti del proprio ministero.

Ritengo infine persino pleonastico criticare il previsto lancio su Malta di 600 paracadutisti. La Scuola Paracadutisti era stata appena istituita nell'ottobre del 1939, mentre il primo battaglione della Divisione "Folgore" sarebbe stato formato a Tarquinia solo nel luglio 1940. Dove il Regio Esercito avrebbe dovuto trovare i 600 da paracadutare su Malta, rimane un mistero destinato a rimanere insoluto per l'eternità.

* * *

Se il piano degli ignoti e un alquanto estrosi strateghi di Supermarina era già pronto nella primavera del 1940, ciò non voleva dire che la Marina si nascondesse le enormi difficoltà che si prospettavano a monte della sua attuazione. Come abbiamo visto, essa era del tutto priva di unità navali adatte allo sbarco¹⁷, e d'altra parte neppure l'Esercito possedeva reparti addestrati alle operazioni anfibie. L'Aeronautica poi, che avrebbe dovuto essere impegnata nella sua quasi totalità sopra i cieli di Malta e sulle acque circostanti, soltanto nell'aprile del '40 aveva abbandonato il Piano P.R. 8 che prevedeva l'intervento contro la Germania, per orientarsi verso il

¹⁷ Il San Marco, ristrutturato in Reggimento agli inizi della guerra, possedeva soltanto due battaglioni di marinai più o meno adatti allo sbarco anfibio: il *Grado* e il *Bafile*.

Piano P.R. 12 – cioè l'intervento contro Francia e Inghilterra. Ancora fino al 3 giugno si riteneva valido perfino il Piano P.R. 12bis - apertura delle ostilità contro la Jugoslavia -, e allorché il 10 giugno dello stesso mese scoppiò il conflitto, Superaereo aveva buona parte delle sue forze ancora schierate nel settore adriatico e albanese.

Pertanto, quando il 15 giugno il maresciallo Graziani¹⁸ accennò alla questione di Malta nella conferenza dei Capi di S.M., l'ammiraglio Cavagnari¹⁹ dichiarò che allo stato attuale un'operazione di sbarco era impossibile, e il capo di Stato Maggiore Generale Badoglio si limitò a ordinare uno studio di fattibilità.

Tale studio fu presentato dalla Marina il 18 giugno con il titolo di *Investimento di Malta* e, considerata la tempestività, fu una rielaborazione del primo progetto.

Le modifiche più importanti erano due: un esame delle caratteristiche morfologiche dell'isola, con particolare riguardo alla frattura geologica a cui si appoggiava la *Victoria Line*; la prudente riduzione del corpo di spedizione da 40.000 a 20.000 uomini dotati esclusivamente di armi leggere e accompagnati da pochi carri leggeri (probabilmente si pensava agli L3).

Lo sbarco doveva avvenire contemporaneamente nella zona nordoccidentale di Malta e sulle spiagge di levante, al fine di distrarre le difese della costa di N.O. Per le



operazioni sulla parte orientale, dove le batterie marittime erano più forti, si prevedeva l'impiego di un centinaio di bragozzi requisiti tra i pescatori dell'Adriatico; per lo sbarco più importante a occidente si sarebbero usate invece delle motocisterne, che dovevano prendere terra nelle baie di Mishkuka, di Sneina e di Fomm Ir Rih, tra Punta Marfa e l'estremità occidentale della Linea Vittoria.

La Victoria Line che divideva l'isola di Malta in due. È tutt'oggi visibile e luogo d'attrazione turistica

Il progetto presentato il 18 giugno si concludeva tuttavia in maniera alquanto singolare con queste parole: *«Date le eccezionali difficoltà di impresa e le forze che dovrebbero esservi dedicate, essa sarebbe giustificata soltanto se Malta rappresentasse un obiettivo decisivo. Ma (...) è sufficiente che con bombardamenti aerei, con agguati di sommergibili e (quando occorre) con crociere notturne di siluranti, continui ad essere resa impossibile la permanenza a La Valletta di importanti forze navali, ad essere insidiato il movimento di quelle poche che ci sono, ad essere impedito il rifornimento dell'isola. Malta cadrà nelle nostre mani come*

¹⁸ Nel 1940 Rodolfo Graziani era Capo di Stato Maggiore dell'Esercito.

¹⁹ L'ammiraglio genovese Domenico Cavagnari, Capo di Stato Maggiore della Regia Marina e Sottosegretario del Ministero della Marina, fu dimissionato il 7 dicembre 1940 in seguito all'attacco aeronavale sulla base di Taranto di quell'anno e sostituito dall'ammiraglio Arturo Riccardi. Nel marzo del 1940 Cavagnari aveva illustrato a Mussolini l'opposizione della Marina a una guerra contro la Gran Bretagna.

conseguenza della vittoria finale, ottenuta concentrando tutte le energie negli scacchieri contenenti obiettivi risolutivi...»²⁰.

Una tale conclusione, apparentemente paradossale in quanto smentiva la medesima ragion d'essere del progetto, derivava probabilmente considerazione dalla prospettiva di una guerra brevissima e simbolica, che Mussolini aveva voluto solo per sedersi a lato dei vincitori al tavolo della pace²¹. Alla luce di una simile speranza sembrava che non si sarebbero presentate particolari esigenze di traffico con la Libia, né pareva opportuno rischiare grosse perdite per un obiettivo che si sarebbe potuto ottenere qualche settimana più tardi con semplici trattative diplomatiche.

Quando le illusioni tramontarono, l'Italia si trovò così priva delle forze necessarie, di un piano concreto e dei preparativi opportuni per conquistare un'isola già data per persa dall'avversario; un'isola che nel giugno del 1940 era difesa da soli quattro *Gladiator*, ridotti a tre dopo il primo giorno di guerra²², e che aveva scorte alimentari per cinque settimane. Il dado non era stato tratto, e la dea Fortuna già lanciava lascivi sguardi d'intesa agli inglesi²³.

Tuttavia l'inciso che concludeva il documento del 18 giugno continuò ad avere un notevole valore strategico anche nel corso della guerra fino al novembre 1942, quando avvenne l'operazione Torch, conseguentemente nel Mediterraneo entrò massicciamente la *U.S. Navy* e la questione maltese fu del tutto superata dagli eventi bellici. Esistono infatti tre modi per avere ragione di una piazzaforte aeronavale come Malta:

- conquistarla brutalmente con uno sbarco, come prevedeva il piano del 18 giugno²⁴;
- 'sterilizzarla' sottoponendola a un flusso continuo di bombardamenti, risparmiandosi così il costo di vite e materiali di uno sbarco e una occupazione, come consigliava la Marina;
- strangolarla con un blocco ermetico sino a costringerla alla resa, come sarebbe stato forse possibile se si fosse usato convenientemente il pattugliamento aereo, l'agguato dei sommergibili e l'uscita in forze della flotta.

L'Italia, o per meglio dire, l'Asse, non fu in grado di effettuare nessuna delle tre strategie, e di conseguenza non conquistò mai il dominio del Mediterraneo centrale e del Canale di Sicilia.

²⁰ Mariano Gabriele, *Operazione C3: Malta*, Roma, U.S.M.M., 1975, Appendice III, p. 310.

²¹ Si pensi, ad esempio, che il 5 giugno 1940 Supermarina ordinò al Comando della Piazza di La Maddalena di "non prendere l'iniziativa di azioni di fuoco" contro le coste della Corsica e, nel caso di incontro in mare con unità francesi, "di non essere i primi ad attaccare". G. FIORAVANZO, cit., p. 77.

²² Il primo attacco aereo a Malta si verificò alle 6,55 dell'11 giugno e distrusse un *Gladiator*. Gli ultimi tre rimasti furono battezzati dai loro piloti *Faith*, *Hope* e *Carity*: : Fede, Speranza e Carità.

²³ A proposito della facile occasione perduta dalla Marina e dall'Esercito in sterili chiacchiere, viene alla mente il celebre monito oraziano (Odi, I, 11): *Dum loquimur, fugerit invida aetas: carpe diem, quam minimum credula postero*. Oppure, parafrasando la celebre locuzione di Livio riferita a Sagunto (*Ab Urbe Condita*, XXI, 7, 1) *Dum Romae consulitur, Melita non expugnatur*.

²⁴ Come avevano fatto i Romani nel 225 a.C., i Francesi nel 1798, e inutilmente tentato i Turchi nel 1565.

LA FIONDA DI DAVIDE E IL RISVEGLIO DI GOLIA

Non essendo stata schiacciata nei primi mesi di guerra, alla conclusione della battaglia aerea d'Inghilterra (fine ottobre 1940), Malta poté essere rifornita di diversi *squadron* di *Hurricane* e *Spitfire*. Particolare ancor più importante, dall'inizio del 1941 disponeva di una squadriglia di bimotori *Wellington* muniti di radar ASV Mk II²⁵, che perlustravano nelle ore notturne le rotte obbligate verso la Libia e permettevano l'intercettazione dei convogli per mezzo di unità di superficie, sommergibili o aerosiluranti tempestivamente inviati sul luogo²⁶. Disponeva inoltre di perfezionati impianti radar terrestri, capaci di battere persino i decolli dagli aeroporti siciliani, e di una robusta difesa antiaerea, costituita da una quarantina di postazioni, mentre le batterie navali erano diventate più di 80, 19 delle quali di grosso calibro.

Al contrario l'opera di sterilizzazione delle basi maltesi da parte della Regia Aeronautica veniva condotta in maniera del tutto saltuaria e approssimativa. Le incursioni non comprendevano mai più di 25 aerei, e furono appena due nel mese di giugno, dodici in luglio e cinque in agosto. Dunque già da settembre Malta, rifornita dai convogli inglesi che passavano disinvoltamente attraverso le maglie del blocco italiano, si apprestava a divenire una base avanzata per l'offensiva contro le nostre comunicazioni con la Libia.

Queste invero, sino al primo trimestre del '41, avevano ottenuto significativi successi, trasportando in Africa l'intero DAK con modeste perdite, anche perché l'isola veniva nel frattempo duramente bombardata dal X Flieger Korps (CAT per gli italiani, Corpo Aereo Tedesco). Nel solo mese di marzo arrivarono in Africa Settentrionale 116 piroscafi per rifornire i 240.000 uomini dell'Armata italo-tedesca; ma con il nuovo mese le cose cambiarono drasticamente. Il 16 aprile il convoglio *Tarigo* composto da cinque mercantili e scortato dai C.C.T.T. *Tarigo*, *Lampo* e *Baleno* fu intercettato da quattro cacciatorpediniere inglesi provenienti da Malta e nella convulsa battaglia notturna andarono persi quattro piroscafi insieme al *Tarigo* e al *Baleno*, mentre i britannici persero il solo *Mohawk*²⁷. La notte del 9 novembre fu poi completamente distrutto dalla Forza K di sede a Malta il convoglio *Duisburg*, con l'affondamento di sette mercantili e dei due caccia di scorta, il *Fulmine* ed il *Libeccio*; ma tra luglio e settembre erano state già perdute 118.450 tsl di naviglio.

²⁵ *Airborne Search for Surface Vessel* - radiolocalizzatori a bordo di veicoli per la ricerca di navi di superficie - realizzati nel 1937, che agivano su una lunghezza d'onda di m. 1,50.

²⁶ L'aviazione di Malta disponeva dal luglio 1940 anche di *Sunderland* da ricognizione, di aerosiluranti *Swordfish* e di *Glenn Martin*.

²⁷ In questa occasione il comandante del *Tarigo*, Cap. di Fregata Pietro De Cristofaro, fu decorato di Medaglia d'Oro al Valor Militare. Diresse a tutta forza il suo caccia contro il *Nubian* e il *Mohawk*, ma la plancia fu investita dal fuoco concentrato delle unità nemiche. De Cristofaro ebbe la gamba destra asportata da una scheggia e la nave rimase immobilizzata. Ciononostante il S.Ten. di Vascello Bisagno riunì alcuni siluristi feriti e riuscì a lanciare tre siluri contro il *Mohawk* che accorreva per dare il colpo di grazia all'unità italiana. Il *Mohawk* saltò in aria e colò immediatamente a picco, seguito poco dopo dal *Tarigo*. Al comandante De Cristofaro fu intitolata nel 1965 una corvetta della Marina Militare. Il S.Ten. Di Vascello Ettore Bisagno fu invece insignito di una Medaglia d'Argento. Bisagno sarebbe poi caduto in un'azione a Sinferopol, sul Mar Nero, nel giugno 1942, per la quale ottenne anche lui una MOVVM alla memoria.

La situazione strategica nel Mediterraneo si fece così assai grave per l'emorragia dei già pochi piroscafi rimasti all'Italia - 975.000 tsl erano state internate in porti stranieri all'inizio delle ostilità, e di queste ben 144.346 dagli inglesi già nel marzo del '40²⁸ - e per il forte consumo di combustibile da parte delle unità della Regia Marina, allorché si decise di scortare i convogli con potenti squadre di incrociatori e persino di navi da battaglia.

A salvare le precarie sorti della guerra nel 1941 intervenne fortunatamente la più incisiva collaborazione della Marina tedesca. Agli inizi dell'anno fu creato infatti lo Stato Maggiore del Comando Marina in Italia (*Stab des Deutschen Marine Kommando Italien* - MKI) con gli uffici tecnici e i comandi operativi annessi - sommergibili, traffico, motosiluranti. Furono inoltre trasferite in Mediterraneo la 23^a e 29^a Flottiglia sommergibili, la 3^a Flottiglia motosiluranti e una speciale unità contraerea, la 22^a *Marine Bordflakabteilung*, con sede a Napoli. Ciononostante, il 24 settembre un convoglio inglese di dodici trasporti scortato da trentacinque unità militari raggiunse Malta con la perdita di un solo mercantile e il danneggiamento della corazzata *Nelson*. Il successo di questa operazione rafforzò notevolmente le difese aeree dell'isola e costrinse l'Asse a rallentare le incursioni su Malta, che in ottobre 1941 furono solo 221, mentre in agosto erano state 300.

* * *

Finalmente anche Hitler, che non ne capiva nulla di mare, prese atto che il potenziamento dell'isola aveva reso «*Sehr kritisch*» la situazione del traffico con l'Africa Settentrionale, e che era necessaria la neutralizzazione della base inglese. Nel dicembre del '41, però, pensava ancora che non fosse necessaria la «Soluzione radicale» dell'invasione, ma bastassero i soli bombardamenti. Per questo motivo ritirò il II *Flieger Korps* dal fronte russo durante il periodo invernale. Per rafforzare l'opera del X, e fece minare il porto della Valletta dalla 3^a Flottiglia motosiluranti.

Nel contempo i britannici subivano una serie di tragici rovesci che lasciarono per qualche mese il dominio del mare agli italiani. Nel novembre avevano perso la portaerei *Ark Royal* e la corazzata *Barham*, entrambe affondate da un U boot; nel dicembre le navi da battaglia *Queen Elisabeth* e *Valiant* erano state seriamente danneggiate da due SLC della X MAS ad Alessandria²⁹; nello stesso mese erano andati inoltre perduti l'incrociatore *Galatea* per siluramento e gli incrociatori *Neptune*

²⁸ Questo particolare, se ce ne fosse ancor bisogno, dimostra l'improvvisazione e l'infelice fretta con cui l'Italia era entrata in guerra il 10 giugno, senza nemmeno aver richiamato in patria per tempo i preziosi mercantili che, altrimenti, sarebbero stati senz'altro internati all'inizio delle ostilità. Tale improntitudine potrebbe essere perdonabile solo ad uno Stato aggredito, ma non certo ad una potenza attaccante. Non si pensò neppure a rifornire l'A.O.I. fino a quando il Canale di Suez fu aperto al normale traffico mercantile italiano, eppure ciò era possibile fino al 9 giugno. Purtroppo ci si attendeva una guerra di quattro settimane che invece durò trentanove mesi, per limitarci all'8 settembre del '43.

²⁹ Condotti rispettivamente da Antonio Marcegaglia e Spartaco Schergat il primo, e da Luigi Durand de la Penne ed Emilio Bianchi il secondo. Da notare che l'acronimo SLC non significa, come si crede, Siluro a Lenta Corsa, bensì Siluro a Lunga Corsa.

e *Kandahar* sulle mine, mentre l'*Aurora* e il *Penelope* della Forza K erano rimasti danneggiati. Ancora in novembre le incursioni del II CAT avevano ridotto ai minimi termini le difese di Malta, e pareva ormai giunto a maturazione il momento propizio per quella *soluzione definitiva* a cui gli Stati Maggiori italiani non avevano cessato di pensare, e che era stata battezzata *Esigenza C3* o, più semplicemente, C3.

MELITA DELENDA EST³⁰

La data ufficiale degli studi per la C3 è il 14 ottobre 1941, giorno in cui il Capo di Stato Maggiore Generale Cavallero comunicò al Gen. Roatta, suo Sottocapo di S.M., l'ordine di coordinare i piani relativi all'invasione di Malta. Restava però da convincere l'alleato tedesco, ed era noto che Hitler non gradiva l'idea dello sbarco, sia per la scarsa fiducia nelle Forze Armate italiane, sia per le perdite subite a maggio dai *Fallschirmjäger* germanici nell'occupazione di Creta, sia per l'estrema fiducia che nutriva nell'aviazione come arma risolutiva del conflitto³¹.

Di persuadere il Führer si preoccupò il Grossadmiral Raeder nel colloquio del 13 febbraio 1942, che trovò un Hitler molto disponibile perché entusiasta dell'impresa degli incrociatori *Scharnost*, *Gneisenau* e *Prinz Eugen*, che avevano appena forzato il Canale della Manica sotto il naso degli inglesi. Il quadro strategico che Raeder rappresentò durante la conversazione al Führer fu il seguente:

«La vittoria nel Mediterraneo dipende da due fattori: il potere marittimo e la cooperazione aero-navale-terrestre. La Marina non può operare senza le basi che l'Esercito deve espugnare e tenere; l'Esercito non può operare senza l'aiuto e la protezione dell'Arma aerea; e questa a sua volta dipende dalla Marina per i rifornimenti, e dall'Esercito per le basi. La strategia nel Mediterraneo, dunque, deve coordinare questi tre fattori per assicurare il successo: il potere marittimo che assicura i rifornimenti, i rifornimenti che assicurano le basi, le basi che assicurano il potere marittimo. La chiave di questo circolo è una base centrale da cui partire, e la base di gran lunga più importante del Mediterraneo è la fortezza insulare di Malta»³².

L'isola dunque, secondo le puntuali argomentazioni di Raeder, doveva essere occupata al più presto. Hitler convenne con lui e si riservò di rifletterci, promettendo che intanto il blocco aereo sarebbe stato rinforzato.

In Italia, frattanto, il Gen. Cavallero decise di chiedere suggerimenti circa le modalità di sbarco a una commissione di ufficiali nipponici, giudicati i più competenti nelle operazioni anfibe per l'esperienza accumulata nel Pacifico. Facevano parte della delegazione, tra gli altri, l'ammiraglio Abe e il colonnello Shinizu.

I consigli dei consulenti giapponesi nelle sedute di febbraio della Commissione Militare del Patto Tripartito furono i seguenti: mantenere il più assoluto segreto sino agli ultimi minuti del giorno X-1; adoperare nello sbarco truppe alpine per il loro

³⁰ Catone e Livio mi perdonino.

³¹ L'influenza del *Feldmarschall* Hermann Göring sul Führer era ancora grande nel 1941-'42. Sarebbe alquanto calata dopo il fallimento della *Luftwaffe* nel rifornire dal cielo la 6^a Armata a Stalingrado.

³² Cfr. M. Gabriele, cit., p. 136.

elevato morale, prestanza fisica e grado di addestramento; impegnare forze notevolmente superiori a quelle dell'avversario; effettuarne l'impiego in massa; far prendere terra prima alle fanterie e poi all'artiglieria; mantenere un totale silenzio radio; effettuare un massiccio bombardamento aereo subito dopo lo sbarco.

Alla Commissione interalleata fu presentata un'analitica monografia sulle difese maltesi, che qui possiamo riassumere solo per sommi capi³³.

- A protezione della Valletta esistevano le seguenti ostruzioni: una doppia fila di boe da sostegno retali all'ingresso del Grand Harbour; una doppia fila simile sull'ingresso del viadotto per S. Elmo; una terza ostruzione retale a difesa delle zone d'ancoraggio. Altre ostruzioni erano disposte agli ingressi di Marsa Muscetto e Marsa Scirocco.

- Postazioni di artiglieria in caverna e opere fortificate erano presenti nelle baie di Mellihea, Calamistra, S. Paolo, Punta Dragonara, Punta Zoukor, Marsa Muscetto, per un totale di 85 batterie antinave con pezzi di vario calibro sino al 381.

- Lungo la *Victoria Line* e nei suoi pressi si trovavano sbarramenti stradali, campi minati, sbarramenti fissi con reticolati, gruppi d'intervento mobili, batterie campali permanenti suddivise in una trentina di postazioni.

- Le batterie antiaeree accertate erano circa 90 con 400 pezzi tra medi e pesanti, integrate da batterie leggere armate di mitragliere Bofors da 40 mm.³⁴

- Otto stazioni radar per esigenze aeronavali erano integrate da numerose postazioni di riflettori.

- Notevoli depositi di munizioni, carburante e nafta erano sparsi per tutta l'isola, spesso sistemati in caverna; ugualmente in caverna erano alcuni ricoveri per aerei e officine di riparazione velivoli.

- I campi di aviazione principali erano quattro: Ta Venezia, Gudia, Krendi, Hal Far. Quest'ultimo, il più importante, disponeva di quattro piste multidirezionali in cemento armato. Disposto tra le località di Mikabba e Luqa, faceva parte di un complesso sistema aeroportuale integrato, collegato da raccordi e con numerose piazzole di decentramento per i velivoli, in modo da formare un impianto infrastrutturale di grande importanza, che disponeva in totale di dieci piste di atterraggio. Alcune piste di decentramento erano presenti a Gozo e Marsa. I servizi aerei erano completati da tre idroscali ubicati a S. Paolo, Marsa Scirocco e Calafra.

- La guarnigione ammontava a circa 30.000 uomini fra Marina, Esercito e Aviazione, ed era rinforzata da reparti locali e forze di polizia³⁵.

³³ Cfr. ASM, busta 102 quinques, *Esigenza C3*, e busta 102, fasc. 7.

³⁴ Mediante la ricognizione aerea all'Istituto Geografico Militare erano in grado di segnalare spostamenti di soli 50 cm. nella posizione di una mitragliera contraerea. (n.d.r).

³⁵ La cifra di 30.000 uomini di guarnigione, stavolta, nel febbraio 1942, era corretta.

Sulla scorta di questi dati - mentre procedeva lo studio del piano con notevoli contrasti tra le opinioni tedesche, favorevoli a un «colpo di mano» con poche forze, e quelle italiane e giapponesi, orientate verso un'operazione in grande stile - appariva necessario reiterare e aumentare l'opera di neutralizzazione aerea.

Il grande attacco ebbe inizio il 20 marzo e fu «una cosa indimenticabile», come riferì un testimone oculare inglese. Il numero giornaliero di aeroplani dell'Asse sull'isola fu di 170, e dal 1° aprile aumentò ancora sino a raggiungere, talvolta, quota 300 in tre incursioni giornaliere che si scatenavano regolarmente alle 8.30, alle 12.30 e alle 18. Da fonte britannica si apprende che i 198 aerei che esistevano a Malta nel mese di gennaio 1942, il 1° marzo erano ridotti a 21, e vennero ben presto azzerati anche i 29 *Spitfire* lanciati dalla portaerei *Eagle* nello stesso mese. Si trattò, come è stato detto con un certo humour anglosassone, della «battaglia del maglio contro la noce», condotta con assoluta determinazione e anche notevoli perdite da parte dell'aviazione italo-germanica, soprattutto tra gli stormi dei bombardieri in picchiata.



Uno Ju 87 italiano della 239ª Squadriglia del 92° Gruppo

Ovviamente ci riferiamo qui sopra agli Ju 87 della *Luftwaffe*, i celebri *Stuka*, forniti all'Italia nella versione B2 in due successivi lotti di 50 macchine ciascuno, a partire dal settembre 1940. I piloti italiani destinati alla nuova specialità venivano tratti dalla caccia e frequentavano la Scuola di Bombardamento in picchiata di Graz (*Stukaschule*), rientrando in Italia con i nuovi velivoli al termine del corso. Gli *Stuka* italiani furono denominati ufficialmente dalla Regia Aeronautica "Bombardieri a tuffo" o "Tuffatori", ma i piloti adottarono subito lo scanzonato soprannome di "Picchiatelli", dipingendo le fusoliere dei loro velivoli con dei paperi con una bomba tra le zampe. All'8 settembre 1943 l'Aeronautica italiana aveva ricevuto in tutto dalla Germania 159 velivoli delle serie B2, R2-5 e D3.



Stemma della 236ª Squadriglia, 92° Gruppo

Ma le sventure per gli inglesi non erano ancora terminate: un convoglio di quattro piroscafi, partito da Alessandria sotto la scorta di cinque incrociatori leggeri e

diciassette caccia, il 22 marzo fu intercettato dalla Regia Marina (seconda battaglia della Sirte) e delle 26.000 tonnellate destinate al rifornimento di Malta, solo 5.000 giunsero a destinazione.

Dopo questo successo degli italiani, Hitler si dichiarò finalmente convinto dell'opportunità di conquistare un'isola ormai ridotta allo stremo; così l'OKW ricevette l'ordine di impostare una nuova strategia per la guerra sul fronte meridionale, che si articolò su due distinte operazioni: la *Hercules* contro Malta e, successivamente, la *Aida* contro l'Egitto. Fin quando la prima non fosse stata condotta a termine, nelle previsioni dell'Alto Comando germanico, Rommel non avrebbe dovuto riprendere la sua avanzata verso oriente.

Sull'onda dell'entusiasmo e dell'approvazione del Führer nei due mesi successivi furono ulteriormente intensificati gli studi del Piano C3. Come se fossero al corrente del fatto, e probabilmente lo erano grazie a *Ultra*, gli inglesi moltiplicarono i loro sforzi per far giungere nuovi rifornimenti a Malta e nel mese di giugno organizzarono due convogli, uno proveniente da Gibilterra (operazione *Harpoon*), e uno da Alessandria (operazione *Vigorous*), per un totale di 17 piroscafi scortati da una corazzata, due portaerei, 12 incrociatori, 44 caccia, 13 sommergibili ed altre unità minori.

La battaglia di interdizione ed annientamento combattuta dalle forze dell'Asse il 14 e 15 giugno ottenne una brillante vittoria: mentre il convoglio *Vigorous* (11 piroscafi) dovette invertire la rotta e tornò ad Alessandria, l'operazione *Harpoon* costò ai britannici un incrociatore, cinque caccia e quattro piroscafi affondati; cinque incrociatori, quattro caccia, due unità minori e l'ex corazzata *Centurion*, usata come trasporto, furono danneggiati. Solo due piroscafi raggiunsero Malta, il *Troilus* e l'*Orari*, e quest'ultimo con parte del carico perduta.

La vittoria dell'Asse sarebbe stata ancora più clamorosa circa due mesi dopo, nella battaglia detta appunto di Mezzo agosto (11-13 agosto 1942). Questa volta a subire pesanti e amare perdite fu il grosso convoglio inglese dell'Operazione *Pedestal*, che diretto a Malta fu letteralmente falciato dalle forze aeree, navali e subacquee italo tedesche. Dei quindici mercantili partiti da Gibilterra, nove furono affondati e tre danneggiati, mentre la *Royal Navy* perse la portaerei *Eagle*, due incrociatori e un cacciatorpediniere, ed ebbe un'altra portaerei (l'*Indomitable*), una corazzata (la *Rodney*), due incrociatori e due caccia seriamente danneggiati. Perse inoltre trentaquattro aerei imbarcati.

Indubbiamente, quella della battaglia di Mezzo agosto fu una vittoria che regalò per qualche mese all'Italia il dominio del Mediterraneo centrale. Tuttavia fu del tutto inutile al progetto di occupare Malta perché questo, come vedremo tra breve, era già stato abbandonato agli inizi di luglio.

A entrare nel porto della Valletta fu anche la semiaffondata petroliera statunitense *Ohio* che, prima di colare definitivamente a picco come un relitto inutilizzabile dopo

essere stata ripetutamente colpita da bombe e siluri, riuscì difficoltosamente a sbarcare il suo prezioso carico di combustibile, senza il quale Malta sarebbe rimasta a secco³⁶.

Questa epica, nonché dannatamente fortunata impresa consentì all'aviazione dell'isola e alle sue poche unità navali di continuare la lotta contro il traffico italiano diretto a sostenere la guerra in Africa settentrionale. Così, una volta allentata la morsa dei bombardamenti italo germanici in seguito alla rinuncia allo sbarco e partito il CAT germanico, non solo Malta non fu presa, ma a distanza di nove mesi dalla battaglia di Mezzo agosto gli alleati sarebbero sbarcati in Sicilia.

L'ARMATA CHE NON PARTÌ

Per comodità del lettore divideremo il piano dell'invasione di Malta nelle tre componenti principali riservate all'esercito, alla Marina e all'Aviazione.

Tavola 1. Il Regio Esercito

Il complesso delle forze che avrebbero dovuto prender parte allo sbarco sotto la direzione del Comando Tattico Superiore (Gen. Vecchiarelli) era così costituito:

Comando Truppe da Sbarco Ammiraglio Vittorio Tur, comandante delle Forze Navali Speciali (FNS)

- Rgt. "San Marco" su 2 btg.
- Gruppo CC.NN, da sbarco su 4 btg.
- un btg. nuotatori
- un btg. paracadutisti
- un btg. Carabinieri
- un rgt. corazzato
- un btg. motociclisti
- reparti antiaerei leggeri, del Genio, di artiglieria. anticarro e servizi

Obiettivi: azione concomitante per la conquista di Marsa Scirocco, occupazione di Gozo con la Div. "Superga", formazione di teste da sbarco per facilitare le operazioni anfibe delle divisioni "Friuli" e "Livorno".

Corpo d'Armata Aviotrasportato (C.Ar.A.T.) Gen. Kurt Student

- Div. paracadutisti "Folgore"
- Div. aviotrasportabile "La Spezia" (riserva)
- 7^a Div. Fallschirmjäger
- batterie contraeree leggere, compagnie genieri

Obiettivi: costituzione della testa di sbarco.

XXX Corpo d'Armata Gen. Sogno

- Div. Ftr. "Superga" (9.200 uomini)
- Div. Ftr. "Friuli" (10.000 uomini)
- Div. Ftr. "Livorno" (9.850 uomini)
- un btg. semoventi controcarro (10° Raggruppamento Corazzato Ra.Co.)
- un btg. guastatori

³⁶ La petroliera era tenuta a galla unicamente dal suo carico di benzina che, essendo più leggera dell'acqua, la faceva galleggiare. Svuotata del carico, si adagiò immediatamente sul fondale.

- batterie di artiglieria campale, reparti del Genio, lanciafiamme, nebbiogeni

Obiettivi: allargamento teste di sbarco e azione su Marsa Scirocco.

XVI Corpo d'Armata Gen. Rossi

- Div. Ftr. "Assietta" (9.000 uomini)
- Div. Ftr. "Napoli" (8.900 uomini)
- 3 btg. CC.NN. d'assalto

Obiettivi: occupazione totale di Malta.

Totale forze previste: 5 divisioni di fanteria, 3 divisioni paracadutisti e aviotrasportabili, reparti da sbarco della Marina, reparti vari per un totale di 123.610 uomini.

La consistenza degli armamenti e dei mezzi delle singole divisioni era la seguente:

Div.	Friuli	Livorno	Superga	Assietta	Napoli
Mezzi					
Motocicli	150	170	150	26	26
Autocarri	30	24	8	62 (*)	76 (*)
Trattori	24	24	6	12	20
Pezzi da 20	16	24	16	8	8
Pezzi da 47	24	24	44	24	24
Pezzi da 65	8				
Pezzi da 75	24	24	8	24	20
Mortai da 81		63	63	45	45
Semov. da 47		19			
				(*) Autocarrette	

Nel complesso, a Malta doveva venire sbarcato il seguente materiale:

- motocicli 1001
- automezzi 482
- trattori 153
- pezzi da 20 72
- pezzi da 47 159
- semov. da 47 19
- pezzi da 65 8
- pezzi da 75 112
- semov. Da 7 8
- pezzi da 90 6
- pezzi da 100 12
- pezzi da 105 24
- pezzi da 149 12
- mortai da 81 270

«Le forze destinate all'operazione - scrisse il maresciallo Kesselring - erano state calcolate in modo tale da escludere un insuccesso».

IL PIANO D'INVASIONE

Giorno X

- Lancio nella zona Dingli-Zurricco (nome convenzionale **Famagosta**) delle due divisioni paracadutisti su tre ondate - mattina presto, primo pomeriggio, tardo pomeriggio - e costituzione della testa di sbarco.
- Sbarco, all'imbrunire, dei reparti su alianti sopra il forte di Benghaisa e a sud di Calafrana (nome convenzionale **Larnaca**) per annientare le difese e concorrere alla presa di Marsa Scirocco.
- Azione diversiva con il lancio di 220 finti paracadutisti nella zona di Gargur e tra Attard e Curmi³⁷.

Notte del giorno X+1

- Costituzione di piccole teste di sbarco nella zona Dingli-Zurricco da parte delle truppe anfibiae.
- Sbarco nella stessa zona del XXX Corpo d'Armata. Nell'ordine: 1° "Friuli", 2° Ra.Co., 3° "Livorno".
- Sbarco nella zona di Calafrana di reparti di fanteria, CC.NN. e guastatori per costituire una testa di sbarco da Forte Benghaisa a Calafrana (seguito dell'azione concomitante per la presa di Marsa Scirocco).
- Sbarco di gruppi d'assalto sulla penisola Delimara per neutralizzare gli elementi che avrebbero potuto contrastare lo sbarco a Calafrana.

Giorno X+1

- Ampliamento della testa di sbarco della "Friuli" e del Ra.Co. con la cooperazione della 7^a Div. paracadutisti germanica.
- Azione della "Friuli" sulla destra e della "Livorno" sulla sinistra verso est per l'occupazione a tergo di Marsa Scirocco. Il Ra.Co. e la 7^a Div. tedesca avrebbero protetto l'azione a nord.
- Allargamento della testa di sbarco verso nord con l'occupazione di Sijuwi da parte dei paracadutisti.

³⁷ È il caso di ricordare come anche gli angloamericani abbiano fatto ricorso al medesimo inganno nell'operazione *Overlord*..

Tra le operazioni di commando che dovevano precedere di poco l'invasione vi era quella della cattura o uccisione del vicegovernatore di Malta. Un gruppo di incursori era destinato a sbarcare nottetempo e dirigersi alla sua residenza. Era in possesso della pianta dell'edificio e persino dei nomi del personale di servizio. La notizia non è stata tratta da fonti bibliografiche, ma dalla testimonianza diretta del figlio dell'ufficiale incaricato dell'azione, (il padre dell'attuale vicepresidente della SCSSM Umberto Milizia) l'allora Tenente del II Btg. 2° Rgt. Granatieri di Sardegna Raffaele Milizia, a quel tempo in forza alla F.N.S. Ancora più di trenta anni dopo ex tenente Milizia ricordava a memoria la pianta della casa del vicegovernatore e gli orari della famiglia, compreso quello dell'attendente che andava la notte a trovare la cameriera...

Notte del giorno X+N³⁸

- Sbarco a Marsa Scirocco della Divisione "Napoli" e suo attestamento nella zona di Sijuwi.
- Sbarco nella stessa zona delle artiglierie di C.A.³⁹ e loro schieramento nella zona di Dingli.

Giorno X+N+1

- Inizio dell'attacco in direzione NNE delle divisioni "Napoli", "Assietta" e Ra.Co. per la conquista di Gargur e Ta Maddalena, allo scopo di dividere in due l'isola, far crollare la Linea Vittoria e investire La Valletta.
- Eventuale azione concomitante di un rgt. della Divisione "Superga" con sbarco nella zona Baia delle Saline - Cala San Marco - Cala Bahar it Chiak, allo scopo di impegnare da nord le posizioni di Gargur e Ta Maddalena.

Tavola 2. La Regia Marina

L'Operazione C3 interessava i seguenti comandi militari marittimi con le forze a loro disposizione:

Comando in capo delle FF.NN. (Amm. Jachino)

- a Napoli: 2 Nb (tipo *Vittorio Veneto*) e 6 cc.tt.
- a Messina: 2 Nb (tipo *Duilio*), 4 incr. pes. e 4 cc.tt.
- a Reggio Calabria: 5 incr. legg. e 5 cc.tt.
- a Cagliari: 3 incr. legg. e 3 cc.tt.

Comando in capo della F.N.S. (Amm. Tur)

(Unità stanziate nei porti della Sicilia)

- per scorta convogli, protezione diretta della zona di sbarco e blocco ravvicinato di Malta: 20 torp., 9 MAS o motosiluranti, 3 motovedette antisom., 1 c.t. tedesco, 1 flottiglia motosiluranti tedesche, 1 flottiglia dragamine veloci;
- mezzi da sbarco: 3 posamine, 4 motocisterne, 2 motonavi, 65 motozattere, 100 motolance, 24 motoscafi, 30 motovelieri, 7 piccoli piroscafi con attrezzature speciali da sbarco, 2 navi traghetto, 32 motozattere germaniche;
- per trasporto truppe: 10 piroscafi (1.200 uomini ciascuno);
- per trasporto materiale: 6 piroscafi, 25 motonavi, 3 cisterne acqua, 2 cisterne carburante;
- 10 rimorchiatori e 12 dragamine.

Comando militare marittimo autonomo di Sicilia (Amm. Legnani)

- a Messina: 5 torpediniere, 6 motovedette e 2 MAS;
- a Porto Empedocle: 6 motovedette
- a Trapani: 6 torp., 13 motosiluranti e 8 MAS;
- a Palermo: 4 MAS.

Comando in capo delle squadriglie sommergibili

- Tutti i sommergibili del Mediterraneo da dislocare in mare.

³⁸ Con **X+N** si intendeva una data successiva a **X+1**, da stabilirsi in seguito all'andamento delle operazioni nei giorni **X** e **X+1**.

³⁹ Pezzi da 105 e 149.

Comando militare dell'Egeo

- in Egeo: 5 torp. e 14 MAS.

Comando Marina sud-est

- nelle acque greche: 5 torp. e 14 MAS.

Reparti aviazione marina

- a Olbia e Cagliari: 30 ricognitori e 25 aerei di scorta;
- a Napoli: 12 ricognitori e 10 aerei di scorta;
- a Trapani: 14 ricognitori e 18 aerei di scorta;
- ad Augusta: 7 ricognitori e 8 aerei di scorta;
- a Tripoli: 7 ricognitori e 8 aerei di scorta;
- a Bengasi: 5 aerei di scorta;

Riserva (tra Brindisi, Taranto e Prevesa): 16 ricognitori e 29 aerei di scorta.

IL PIANO DELLA MARINA

I compiti assegnati ai vari comandi erano i seguenti:

Comando in capo delle FF.NN.

- impedire che forze navali avversarie potessero affluire nella zona di Malta;
- fronteggiare eventuali operazioni delle forze navali nemiche;
- impedire che navi di superficie potessero rifornire Malta;
- effettuare azioni di fuoco contro l'isola a sostegno delle operazioni di sbarco.

Comando in capo delle F.N.S.

- organizzazione ed esecuzione dell'intera operazione;
- difesa ravvicinata dei convogli e delle azioni di sbarco;
- blocco di Malta nelle acque più vicine all'isola.

Comando militare marittimo di Sicilia

- organizzazione delle basi d'imbarco e appoggio alle unità delle FF.NN e della F.N.S.;
- difesa delle basi d'imbarco e delle acque prospicienti;
- agguati nel Canale di Sicilia.

Comando in capo sq. sommergibili

- agguati con compito esplorativo e offensivo da parte di tutti i sommergibili operativi, dislocati sulle rotte Baleari-costa africana (due terzi dei smg.) e Creta-Cirenaica (un terzo dei smg.).

Comando militare dell'Egeo e comando della Marina di sud-est

- impegnare forse nemiche provenienti o dirette verso il Mediterraneo orientale.

Reparti aviazione marina

- ricognizioni d'altura su tutto il bacino del Mediterraneo;
- vigilanza e caccia antisommergibili nelle zone d'imbarco e nella zona di Malta.

Giorno X-10 / X-2

- imbarco delle artiglierie e del materiale decentrato tra i porti di Reggio Calabria, Milazzo, Riposto, Termini Imerese, Palermo, Mazara del Vallo, Augusta, Siracusa, Licata e Porto Empedocle;
- il giorno X-2 i mezzi da sbarco per Gozo dovevano concentrarsi a Siracusa, mentre quelli per Malta (Dingli - Zurrigo e Calafrana) a Porto Empedocle, Licata e Catania.

Giorno X+1

*Zona di Gozo (nome convenzionale **Cipro**)*

Alle ore 00.00 inizio degli sbarchi in questa successione:

- 1) nuotatori e battelli d'assalto, motolance con reparti di arditi e guastatori;
- 2) posamine, motovedette, motozattere e motoscafi per il rapido sbarco del grosso del contingente;
- 3) artiglierie, automezzi e riserve nei punti dove lo sbarco risultasse più facile;
- 4) rientro immediato dei posamine, motovelieri e motozattere alle basi di partenza.

*Zona di Dingli - Zurrigo (nome convenzionale **Famagosta**)*

Alle ore 00.00 inizio dello sbarco in questa successione:

- 1) *prima ondata*: reparti da sbarco ("San Marco" e CC.NN.) e della Div. "Friuli"; prima aliquota di carri armati e artiglierie;
- 2) *seconda ondata*: reparti della Div. "Friuli", artiglierie e seconda aliquota carri armati;
- 3) *terza ondata*: truppe del C.T.S. e XXX C.A.; prima aliquota Div. "Livorno" trasportata da cinque piroscafi;
- 4) *quarta ondata*: rimanenti della Div. "Livorno" su altri cinque piroscafi e ultima aliquota artiglierie;
- 5) sbarco dei rifornimenti dai motovelieri da carico;
- 6) rientro il più immediato possibile di tutti i piroscafi alle basi di partenza.

L'avvicinamento dei piroscafi doveva essere mascherato da cortine nebbiogene; il punto per il trasbordo delle truppe dai piroscafi alle unità di sbarco doveva essere scelto in base all'esito del dragaggio e alla reazione delle artiglierie terrestri.

*Zona di Marsa Scirocco (nome convenzionale **Larnaca**)*

- 1) Occupazione con un gruppo di arditi dello scoglio antistante la zona per eliminare eventuali osservatori nemici e creare una stazione di segnalazione per il successivo sbarco;
- 2) alle ore 00.01 del **giorno X+1** sbarco delle truppe di rinforzo ai reparti atterrati su aliante per permettere lo sbarco dei carri;
- 3) alla stessa ora, dopo annabbamento e cannoneggiamento della zona, sbarco di reparti per la distruzione delle opere di difesa. Successivo sbarco di ulteriori aliquote di carri.
- 4) Erano previsti infine finti sbarchi di pattuglie di nuotatori incaricati di seminare confusione, distruggere postazioni e appiccare incendi; contemporaneamente dei MAS dovevano emettere cortine fumogene per simulare la copertura di mezzi da sbarco e azioni di fuoco contro opere costiere da parte di unità sottili.

Operazioni successive

- 1) Il **giorno X+2** doveva essere rientrato a Licata e a Porto Empedocle il 50% dei mezzi da sbarco (motozattere e motovelieri). Su di essi dovevano imbarcarsi il primo scaglione Della Div. "Assietta", il primo scaglione delle truppe di C.A. e il secondo scaglione delle div. "Friuli" e "Superga". Le operazioni di sbarco nella zona **Famagosta** dovevano svolgersi a partire dalle ore 09.00 del **giorno X+3**. A trasporto avvenuto i mezzi da sbarco dovevano riaffluire a Licata e Porto Empedocle per essere disponibili all'eventuale trasporto della Div. di riserva "La Spezia" il **giorno X+4**;
- 2) alle ore 20.00 del giorno **X+2** dieci piroscafi dovevano partire da Catania e Siracusa con il primo scaglione della Div. "Napoli" e il secondo scaglione delle truppe di C.A. Le rimanenti truppe sarebbero partite alle ore 20.00 dei **giorni X+5 e X+10**;
- 3) al trasporto degli automezzi e delle artiglierie avrebbero dovuto provvedere 6 piroscafi con partenza alle ore 08.00 del giorno **X+2** e, successivamente, nei **giorni X+12, X+22 e X+32**;
- 4) la Marina valutava necessario l'afflusso di 2.400 tonnellate giornaliere di rifornimenti per il fabbisogno del corpo di spedizione, delle quali 900 erano di acqua. Per il rifornimento degli aeroporti si stimavano necessarie 520 tonnellate giornaliere, ma di queste 300 erano trasportabili per via aerea;
- 5) le Nb *Doria* e *Duilio* dovevano portarsi nella zona di mare antistante il Forte Delimara, preliminarmente sminata, e di lì battere gli obiettivi militari di Malta, compreso il porto della Valletta. La gittata delle loro artiglierie - 26.000 metri - consentiva loro di bombardare qualsiasi punto dell'isola, pur tenendosi al di fuori della minaccia dei due pezzi del forte.

Il tiro diretto contro costa poteva essere fornito dai caccia e da altre unità minori.

Tavola 3 La Regia Aeronautica

L'Aeronautica italiana metteva a disposizione della C3 complessivamente 1.010 velivoli⁴⁰ così schierati:

- in Sicilia:
 - 150 aerei da bombardamento
 - 140 aerei da caccia
 - 160 aerei d'assalto
 - 200 aerei da trasporto
- a Pantelleria: 60 aerosiluranti
- in Puglia e Calabria:
 - 150 aerei da bombardamento
 - 40 aerei da caccia

A questa imponente flotta aerea gli alleati tedeschi si impegnavano ad aggiungere altri 660 velivoli tra aerei e alianti, per un totale che raggiungeva così le 1.670 unità.

IL PIANO DELL'AERONAUTICA

Il progetto dell'Aviazione consisteva in due fasi: una iniziale, che andava dal giorno A (data dell'inizio del ciclo operativo) al **giorno X-1**; una esecutiva con inizio alle ore 00.00 del **giorno X**.

Prima fase

Si divideva in due tempi, uno transitorio ed uno preparatorio.

- 1) dal giorno A al **giorno X-20**: operazioni a ritmo ridotto, ma già indirizzate alla preparazione della C3;
- 2) a partire dai giorni successivi: operazioni più intense con l'impiego della quasi totalità dei reparti italiani e tedeschi.

Nel primo tempo si voleva conseguire:

- il mantenimento del blocco di Malta con il contrasto delle forze aeree britanniche presenti o in arrivo nell'isola;
- il logoramento delle difese antiaeree;
- bombardamenti diurni con adeguata scorta di caccia;

⁴⁰ Alle operazioni di trasporto venivano destinati 80 *SM 75* per il trasporto fanteria e 90 *SM 82* per trasporto paracadutisti. I tedeschi avevano promesso, in aggiunta agli alianti *DFS 230*, i *Gotha 242* di recente assegnazione, capaci di trasportare 40 soldati o 2,5 tonnellate di materiale, e una dozzina di *Giganten* da 24 tonnellate, in grado di trasportare un'intera compagnia ciascuno.

- bombardamenti notturni di disturbo, specialmente quando vi fossero convogli nazionali in navigazione;
- bombardamenti in picchiata e a tuffo mediante velivoli "Ju. 87" e "Cr 42 - bombe alari", sia diurni che notturni, particolarmente indirizzati contro gli impianti di radiolocalizzazione; caccia libera con due o più formazioni per volta.

Nel secondo tempo si doveva mantenere l'assoluto dominio dell'aria e in più neutralizzare gli apprestamenti contraerei. In particolare dovevano essere colpiti:

- le stazioni R.T.;
- le batterie costiere c.a.;
- le postazioni di difesa c.a. (mitragliere e mitragliatrici) e le batterie di riflettori;
- i centri abitati che ospitassero concentramenti di truppe;
- i depositi di viveri, materiali e munizioni;
- i baraccamenti.

Le operazioni comprendevano sia bombardamenti in quota che in picchiata, sia il mitragliamento e lo spezzonamento.

Seconda fase

Erano state progettate soltanto le operazioni aeree del **giorno X**, in quanto quelle successive dovevano essere fissate in base alla situazione contingente. Si prevedeva inoltre che per quella data le forze disponibili sarebbero state alquanto ridotte, particolarmente per quanto riguarda gli organici della caccia.

Si disponeva che l'ora Y, nella quale era disposto il primo aviolancio, doveva corrispondere a un'ora e mezza dopo il primo albeggiare. I lanci seguenti sarebbero stati intervallati dal tempo sufficiente per rifornire e ricaricare i velivoli negli aeroporti nazionali. Il secondo lancio era pertanto previsto per l'ora Y+5.30, e il terzo per l'ora Y+11.30.

Sulla base del presupposto che le operazioni della fase preparatoria avessero ridotto il potenziale aereo di Malta a livelli trascurabili di reazione, le operazioni del **giorno X** dovevano neutralizzare le residue forze nemiche mediante:

- attacco sui campi d'aviazione per la temporanea distruzione delle piste e per colpire i velivoli a terra;
- vigilanza continua sugli aeroporti a mezzo di pattuglie di caccia, prima, durante e dopo le operazioni di sbarco;
- protezione delle formazioni aeree da trasporto ed offesa;
- crociere di scorta sui più importanti convogli navali;
- appoggio agli sbarchi con distensione di cortine fumogene e attacco reiterato contro tutti i centri di resistenza nemici;

- bombardamento preventivo delle zone di lancio dei reparti di paracadutisti;
- appoggio continuo delle truppe paracadutate a mezzo di stormi d'assalto;
- bombardamento intenso della penisola di Delimara;
- effettuazione di rilievi fotografici e osservazioni a vista durante tutto il corso delle operazioni allo scopo di tenere continuamente aggiornati i comandi. (V. nota 34)

ERRARE HUMANUM EST

Sulla *Esigenza C3* si levarono contemporaneamente voci di ottimistica fiducia e di crudele derisione.

Il conte Ciano confidava al suo diario che *«La preparazione è fatta con idee infantili e i mezzi sono scarsi e inadatti ...lo sono sempre dell'avviso che l'impresa fallirà...»*. Al contrario l'ammiraglio giapponese Abe, impressionato da un'esercitazione a cui aveva assistito a metà giugno, scriveva al comandante delle F.N.S. Tur: *«Sono lieto di dichiararvi che sono rientrato a Roma con la certezza che potete conseguire brillanti successi»*.

Fatto sta che nessuna impresa militare italiana del secondo conflitto mondiale fu mai preparata con tanta tenacia e minuziosità quanto la C3.

Una complessa esercitazione - alla quale assistette Vittorio Emanuele in persona - si svolse a fine giugno sulla costa dirupata tra Antignano e Quercianello a sud di Livorno. Vi parteciparono 2 battaglioni di CC.NN. (1.800 uomini), il Reggimento "San Marco" (2.000 uomini), un battaglione di fanteria (800 uomini) e 4 carri "M13/40". La flottiglia era composta dalle motocisterne *Scrivia* e *Garigliano*, dai posamine *Pelagosa* e *Durazzo*, da 12 motovelieri e 3 motozattere.

Un'altra grande manovra di sbarco notturno ebbe luogo tra Marina di Pisa e Cecina. Inoltre reparti delle divisioni in preparazione erano stati inviati sulle Alpi per seguire un corso di roccia sulle pareti più simili a quelle delle coste meridionali di Malta. I paracadutisti della Folgore si preparavano sui campi del Salento e dell'alto Lazio, morfologicamente simili al territorio maltese. I pontieri del Genio erano in grado di gettare un ponte di settanta metri tra le motocisterne e la riva, sostenuto da dieci barche, in diciannove minuti dal momento dell'incaglio.



In mancanza di imbarcazioni adatte - come i LCT e i LST statunitensi - furono requisiti i motovelieri dell'Adriatico, che si erano già dimostrati ottimamente adatti a Creta. I cantieri navali di Genova, Muggiano (La Spezia), Monfalcone e Ancona

avevano varato 100 motolance da 15 ton., protette da corazze laterali, armate di mitragliere e con ponte di sbarco a prua, capaci di una velocità di dieci nodi e 340

miglia di autonomia. Erano pronte anche 65 motozattere da 250 tonnellate, armate di un pezzo navale da 76 e due mitragliere da 20, in grado di trasportare 225 uomini o 3 carri armati da 24 tonnellate, o 4 carri "M". Motozattere, zattere *Siebel*, imbarcazioni da sbarco del Genio e zattere pneumatiche stavano per essere messe a disposizione dai tedeschi.

Erano inoltre state preparate 45 scale da pompieri lunghe 25 metri con basamento fisso e manovra a mano, scale elettriche "Bergomi" da 37 e 45 metri e speciali passerelle da applicare ai motovelieri. Una delle due navi traghetto, l'*Aspromonte* da 1.000 ton., era stata adattata al trasporto di 20 carri armati e dotata di un ponte speciale per sbarchi a terra. Tutto l'ingegno e tutta la fantasia, nonostante gli scarsi mezzi a disposizione, venivano messi a frutto per garantire il successo ad uno sbarco su costa rocciosa che nessuno aveva mai tentato, e che gli inglesi non ritenevano possibile.

Certamente, per chiunque sia appena informato dei mezzi, delle tecniche e delle tecnologie usate dagli Alleati nelle operazioni in Sicilia e Normandia, gli apprestamenti e le strategie previsti dalla *Esigenza C3* possono apparire rustiche, ingenui, superate. Per non parlare della mancanza di mezzi da sbarco appositamente progettati, scarso spazio era riservato al bombardamento navale che, come al contrario avrebbero sperimentato più tardi gli americani, poteva fornire un massiccio e devastante volume di fuoco superiore a qualsiasi artiglieria terrestre; infine del tutto insufficiente poteva apparire il numero di mezzi corazzati previsti per l'invasione. L'uso poi di scale dei vigili del fuoco ricorda piuttosto l'assalto a un maniero feudale che un'operazione anfibia moderna; tuttavia qualche semplice considerazione può aiutarci a mutar parere intorno all'improvvisazione e faciloneria così impietosamente attribuite da Ciano ai responsabili del piano.

Se gli italiani apprestavano attrezzature "medievali" come le scale per superare le coste rocciose a strapiombo di quaranta metri, è pur vero che i *ranger* americani dell'operazione *Overlord* non trovarono nulla di meglio dei rampini "d'arrembaggio" delle galee, quando dovettero arrampicarsi su Pointe du Hoc.

Neppure la scarsità di mezzi corazzati deve indurci a ironiche considerazioni e infauste previsioni: in Normandia gli Alleati sbarcarono su un continente in mano a un nemico che poteva far confluire nella zona riserve massicce di uomini e mezzi; gli italiani dovevano conquistare poco più che uno scoglio che per giunta, durante l'operazione, molto difficilmente poteva essere raggiunto da qualche scarso rifornimento.

Infine, gli Alleati prendevano piede su spiagge aperte che davano su un terreno sostanzialmente pianeggiante, dove era indispensabile la mobilità e la potenza dei corazzati per contrastare le divisioni panzer germaniche, mentre la guarnigione maltese non poteva opporre che poche forze inchiodate da una schiacciante superiorità aerea dell'Asse.

Quello che poi preme ribadire è che gli italiani ebbero l'ardimento di progettare uno sbarco in grande stile sulla costa sud-occidentale di Malta, morfologicamente assai difficile da superare, ma per ciò stesso assai poco difesa.

Gli strateghi della C3, in ultima analisi, dimostrarono un coraggio per il rischio calcolato che gli angloamericani non ebbero mai in tutte le loro operazioni anfibia né nel Mediterraneo, né nell'Atlantico, né nel Pacifico.

Quel che invece è più sensato pensare è che l'Asse, nei mesi di giugno e luglio del 1942, stava per scagliare un pugno - tardivo ma formidabile - contro Malta, e che gli inglesi non erano assolutamente in grado di parare l'offesa, e forse neppure di causare pesanti perdite agli attaccanti.

C'era tuttavia un grosso problema che ostacolava l'impresa, e che paradossalmente derivava dalle stesse vittorie italo-tedesche nel Mediterraneo. Per l'*Esigenza C3* si calcolava la necessità di 40.000 tonnellate di carburante, ma nella sola battaglia di metà giugno la Marina ne aveva consumate 15.000 e le scorte rimaste erano assolutamente insufficienti. Su insistenza del capo di Stato Maggiore Generale Cavallero, dovette intervenire il duce in persona con una lettera a Hitler del 20 giugno, perché i tedeschi soddisfacessero le necessità italiane di nafta.

All'alba di quello stesso 20 giugno, però, le forze dell'Asse in Africa Settentrionale avevano attaccato la piazzaforte di Tobruk, che sarebbe capitolata l'indomani. Nell'offensiva in Cirenaica iniziata da Rommel il 26 maggio ad Ain Gazala e Bir Hacheim l'8^a Armata britannica poteva considerarsi praticamente eliminata, poiché aveva subito la perdita di 50.000 uomini, un migliaio di carri armati, 800 cannoni e 5.000 automezzi. Inoltre la RAF aveva perduto circa 300 aerei d'ogni tipo e le truppe italo-germaniche avevano catturato a Tobruk migliaia di tonnellate di materiali e carburante.

La via del Canale sembrava aperta e Rommel si affrettò a convincere il Führer della necessità di prodigare tutti gli sforzi bellici nella corsa verso Alessandria anche a costo di abbandonare, ovviamente, la conquista di Malta.

Il 23 giugno così Hitler rispondeva alle sollecitazioni di Mussolini per la realizzazione dell'*Esigenza C3*: *«...Se ora i resti di quest'Armata britannica non venissero inseguiti fino all'ultimo respiro di ogni uomo, succedrebbe la stessa cosa che ha fatto sfuggire il successo agli inglesi, quando giunti a poca distanza da Tripoli, si sono improvvisamente fermati per inviare forze in Grecia...»*⁴¹ *«...La Dea della fortuna nelle battaglie passa accanto ai condottieri soltanto una volta. Chi non l'afferra in un momento simile, non potrà molto spesso raggiungerla mai più. Accogliete, Duce, questa preghiera soltanto come il consiglio di un amico, che da molti anni considera*

⁴¹ Hitler faceva riferimento all'Operazione *Compass* di Wavell che, giunta a Beda Fomm, ormai vicino a Tripoli, nel febbraio 1941 fu arrestata su ordine di Churchill per inviare uomini e mezzi in appoggio alla Grecia.

il suo destino come inseparabile dal vostro e che agisce in conseguenza con fedele cameratismo».

Con tale lettera si suggellava definitivamente l'abbandono di ogni speranza per l'Italia di conquistare Malta.

Un'ultima vittoria doveva ancora arridere alle forze dell'Asse in Mediterraneo, e fu la battaglia di mezzo agosto, ancora una volta contro un convoglio diretto all'arcipelago maltese⁴²; poi non ci sarebbero state che sconfitte sino al disastro finale.

Publicato su "Panoplia" n. 16, nov. 1995

CENNI BIBLIOGRAFICI

Alberto, G., *Il dramma di Malta*, Milano, Mondadori, 1991.

Arena, N., *Bandiera di combattimento, Storia della Marina Militare Italiana (1925 - 1945)*, Roma, C.E.N., 1973, 2 voll.

Cameron, I., *Red Duster, White Ensign - The Story of the Malta Convoys*, New York, 1960.

Cunningham, A.B., *A Sailor's Odissey*, Londra, 1956.

Fioravanzo, G., *Le azioni navali in Mediterraneo dal 10 giugno 1940 al 31 marzo 1941*, Roma, U.S.M.M., 1976, vol. IV.

Fioravanzo, G., *Le azioni navali in Mediterraneo dal 1° aprile 1941 all'8 settembre 1943*, Roma, U.S.M.M., 1970, vol. V.

Gabriele, M., *Operazione C3: Malta*, Roma, U.S.M.M., 1975.

Holland, J., *Fortress Malta: An Island Under Siege, 1940–1943*, Londra, Miramax Books, 2003.

Mattesini, F., "Gli studi per la conquista di Malta", in *Rivista Marittima* CXXIV (1991) 4, pp. 95 - 114 (soprattutto per quanto riguarda i piani di conquista dell'isola prima del 1939).

Poolman, K., *Faith, Hope and Charity. Three pains against an Air Force*, Londra, Crécy Publishing, Manchester, 2005.

Rochat, S., *Le guerre italiane 1935-1943*, Torino, Einaudi, 2005.

Roskill, S.W., *The war at sea*, Londra, Naval & Military Press, 2004.

⁴² Durante l'Operazione *Pedestal* furono affondati ben sette piroscafi britannici, oltre alla portaerei *Eagle* e agli incrociatori *Cairo* e *Manchester*.

Santoro, G., *L'Aeronautica italiana nella seconda Guerra Mondiale*, Roma, Danesi, 1950, 2 vv.

Taylor, A.J.P., *Storia della seconda Guerra Mondiale*, Bologna, Il Mulino, 1990.

Tur, V., *Con i marinai d'Italia*, Roma, Edizioni L'Arnia, 1948.

Piero Pastoretto

