



n° 1 giugno 2017 anno XVIII

i quaderni della



SCSM

**Società di Cultura
e Storia Militare**

Dulce Bellum Inexpertis

www.arsmilitaris.org

PRESENTAZIONE

Sia la SCSM, sia la rivista I Quaderni, sia il sito *arsmilitaris* hanno raggiunto quest'anno la maggiore età, essendo entrati nel diciottesimo anno di vita. È questa una ricorrenza di cui possiamo andare particolarmente fieri.

L'atto di nascita della Società di Cultura e Storia Militare risale infatti al 14 febbraio 2000, mentre per l'anagrafe il N° 1 Anno I dei Quaderni viene ufficialmente alla luce due mesi dopo, il 18 aprile. Tale infatti è la data che compare sul primo Editoriale della rivista.

Nel corso di questi diciotto anni di pubblicazioni, I Quaderni hanno consolidato la tradizione di riportare in ogni numero alcuni spazi fissi divenuti dei classici, che i nostri lettori ormai ben conoscono. In sequenza: la presentazione del contenuto, l'Editoriale (del Presidente o del Comitato Direttivo), i saggi storici dei Soci, la rubrica delle attività della SCSM e dei suoi singoli Soci e le recensioni.

Questo primo numero dell'anno XVIII non fa eccezione e si apre con l'Editoriale.

La rassegna dei lavori proposti comincia con la cronologia delle battaglie del 1916, un'iniziativa curata dalla Redazione e ideata per celebrare degnamente il centenario dello scoppio della prima Guerra Mondiale. Un'impresa di notevole impegno che – partita con il n. 1/2016 per il semestre 1915, e destinata a comparire in futuro nel primo numero degli anni 2018 e 2019 – intende riassumere analiticamente e sinteticamente i più importanti avvenimenti militari della Grande Guerra sul fronte italiano.

I Quaderni ospitano poi la terza e ultima parte del lungo e dettagliato saggio di Angelo Nataloni e Mauro Antonellini *Sulle ali della Grande Guerra, la storia, gli aerei, gli assi*, dedicata alle biografie dei primi dieci assi dell'aviazione italiana nel conflitto del 1915-1918. Per ragioni di spazio, questa terza parte è stata suddivisa in due sezioni. Nella prima, pubblicata nel presente Quaderno, vengono narrate le gesta dei primi quattro (Baracca – Scaroni – Piccio – Baracchini); nella seconda, che apparirà nel prossimo Quaderno 2/2017, appariranno quelle degli altri sei (Ruffo di Calabria – Cerutti – Ranza – Olivari – Ancillotto – Reali).

Publicando il ponderoso lavoro dei due autori riteniamo di poterci vantare del fatto che nessuna pubblicazione periodica italiana abbia dedicato in questi anni tanto spazio alla commemorazione di una guerra che ha così profondamente inciso sulla nostra storia nazionale.

À rebours, e con un salto di oltre 2000 anni nel passato, conclude il numero ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΝΑΥΜΑΧΙΗΣ ΤΟΥ ΕΚΝΟΜΟΥ (La battaglia navale di Ecnomo), che costituisce la seconda parte del circostanziato lavoro storico di Piero Pastoretto e Lanfranco Sanna dal titolo *Riflessioni critiche e ipotesi oggettive sulla narrazione polibiana della battaglia navale di Capo Ecnomo*. Teniamo a sottolineare che i due autori non ripropongono certo l'accattivante ma generica ricostruzione delle battaglie dell'antichità propria delle riviste storiche dedicate al grande pubblico. Al contrario, ritenendo di poter meglio soddisfare l'esigente e selezionata competenza storica dei nostri lettori, discutono, declinano fin nei minimi particolari e approfondiscono dialetticamente i lati problematici della battaglia del 256 a.C., così come ci è stata riportata dall'unica fonte antica che ne parla diffusamente, ovvero *Le storie* di Polibio.

Chiudono il Quaderno il notiziario delle attività sociali della SCSM a cura del Comitato Direttivo e la recensione di un interessante libro scritto da uno dei nostri Soci.

Nel congedare il numero che inaugura l'anno XVIII de' I Quaderni della SCSM, la Redazione sente di doversi scusare con Soci e Lettori per il ritardo nell'uscita della pubblicazione, non certo dovuto a indolenza, bensì al desiderio di fornire un prodotto d'eccellenza, tanto sotto l'aspetto storico-culturale quanto sotto quello estetico-iconografico. Ci auguriamo che queste oltre 200 pagine – il Quaderno più voluminoso mai pubblicato dalla SCSM – abbiano centrato l'obiettivo.

La Redazione auspica inoltre che tutti i Soci, ai quali i Quaderni sono dedicati, continuino a trarre dalla loro lettura quel godimento e quell'arricchimento culturali che sono l'obiettivo unico della rivista. Ringrazia infine tutti quei lettori che a titolo personale hanno manifestato apprezzamento per il suo silenzioso lavoro.

La Redazione

Cari Soci, come avrete sicuramente notato, anche sulla copertina di questo numero dei Quaderni campeggia il fiocco giallo che contribuisce a mantenere desta in tutti noi l'attenzione per la controversa vicenda – tutt'altro che conclusa – dei Sottufficiali della Brigata Marina San Marco Massimiliano Latorre e Salvatore Girone.

È infatti notizia recente che la Corte Permanente di Arbitrato dell'Aja – a cui compete stabilire se la giurisdizione del caso spetti all'India o all'Italia – ha deciso di non rendere noti i documenti presentati dalle due parti, rendendo di fatto più difficile ogni iniziativa legale a favore degli accusati.

L'India, infatti, continua a pretendere che i due Sottufficiali le vengano riconsegnati per poterli sottoporre a processo, pur non avendo mai formalizzato le proprie paradossali accuse, se non, forse, nella documentazione fatta pervenire alla Corte dell'Aja, al momento secretata.

Non vogliamo che i due Fucilieri di marina – soldati italiani che hanno fatto e continuano a fare il loro dovere – vengano dimenticati, o peggio sacrificati, a chissà quale incomprensibile *ragion di stato*. Il fiocco giallo sottolinea questa nostra volontà.

EDITORIALE

Cari Soci, certamente in questi ultimi mesi avrete letto o sentito, sulla stampa o alla televisione, di certe polemiche sorte a proposito di un "revisionismo" che vorrebbe eliminare memorie e monumenti ormai appartenenti alla memoria storica comune.

Ci limitiamo a citare, in questa sede, non solo l'abolizione avvenuta in alcune località americane del *Columbus Day*, ovvero del giorno dedicato alla scoperta dell'America da parte di Cristoforo Colombo, ma anche della distruzione o danneggiamento di monumenti dedicati al navigatore o alla ricorrenza stessa. A Baltimora un monumento è stato distrutto a martellate; a Detroit un altro è stato avvolto in un drappo nero; a Houston un altro ancora è stato imbrattato di vernice rossa; altre statue sono sotto accusa a Boston, Columbus, San Jose e non sappiamo in quante altre località.

Il motivo addotto da questi "revisionisti" sarebbe il presunto trattamento delle popolazioni indigene perpetrato da Colombo, definito addirittura "genocida", o la rivendicazione di un'altra storia, mai esistita ma certamente molto più politicamente corretta. Tutto ciò, ovviamente, in nome di un a dir poco malinteso senso di democrazia.

Ad oggi comunque, per quanto ci risulta, non è ancora stato richiesto di cambiare nome all'America, ma forse questo dipende solo dal fatto che non si è riusciti ad inventare un altro nome.

Potremmo, a questo proposito, suggerire *Vichinghia*, dato che è ormai storicamente accertato che furono i Vichinghi i primi a sbarcare sul continente americano, e certamente trattarono i nativi con il loro ben noto *savoir faire*!

La lettura di queste notizie, e di altre ancora, ci ha costretti a pensare che nel mondo si stia scatenando una furia iconoclasta che vuole distruggere ogni simbolo o ricordo di quanto non si accordi con il cosiddetto "pensiero dominante". Ci ha anche riportato alla memoria 1984 di Orwell, dove la *Grande Enciclopedia* veniva continuamente riscritta in modo che rappresentasse il "giusto" pensiero del momento.

Attenendoci alla storia (quella vera), che dire delle riscritture ordinate a suo tempo da Stalin per cancellare, oltre ai nomi, anche il ricordo dei numerosi compagni da lui fatti uccidere durante le feroci lotte intestine degli anni '30?

Se questa furia iconoclasta dovesse perdurare, non ci stupiremmo allora se in Germania, ad esempio, si decidesse di cancellare Wagner e Nietzsche con tutte le loro opere. Che importa se il primo è morto nel 1883 e il secondo nel 1900? Entrambi sono considerati rei di simpatie naziste, e tanto basta! Oppure, per fare un altro esempio, la Cina potrebbe decidere di chiudere o, meglio, radere al suolo la Città proibita in quanto simbolo di un passato imperiale.

Certo, si possono abbattere, distruggere, cancellare monumenti, statue, scritte, simboli, immagini, ma la storia non cambia a seconda degli umori o delle mode del momento. La storia è la memoria dei popoli, nella buona e nella cattiva sorte, e per quanto si voglia o si possa cercare di alterarla o mistificarla, la verità resta.

Cambiando argomento, ricorderete come nello scorso editoriale avevamo segnalato e commentato alcuni fatti di cronaca che avevano colpito la nostra attenzione; tra questi vi erano anche le gesta di una certa associazione. Bene: abbiamo il piacere di riferire che questa associazione continua a farsi notare per le sue iniziative.

Non solo ha manifestato il proprio disappunto per il fatto che un cantante, ritenuto politicamente scorretto, volesse esibirsi, ma ha anche ritenuto opportuno esprimere la propria opposizione a che in una città del nord si apponesse in una piazza una lapide in ricordo di una bambina di tredici anni seviziata e uccisa dai partigiani poco dopo la Liberazione. Perché questa opposizione? Perché "era solo una piccola fascista".

Per fortuna non tutti, nell'ambito di questa associazione, si sono dimostrati d'accordo.

Ci asteniamo per ora da ogni ulteriore commento su questa vicenda, riservandoci di tornare sull'argomento in un prossimo editoriale.

Gianpaolo Bernardini della Massa

LA DOMENICA DEL CORRIERE

DEL REGNO ESTERO
Anno L. 5 - L. 10 -
Semestre » 2,50 » 5 -

Si pubblica a Milano ogni Domenica
Supplemento illustrato del "Corriere della Sera"

Uffici del giornale:
Via Solferino, N. 28
MILANO

Anno XVII. - Num. 46.

14 - 21 Novembre 1915.

Centesimi 10 il numero.



Il bottino vivente: un interrogatorio di prigionieri austriaci appena catturati sul Carso,

(Disegno di A. Beltrame).

IL BOTTINO VIVENTE: UN INTERROGATORIO DI PRIGIONIERI AUSTRIACI APPENA CATTURATI SUL CARSO
TAVOLA DI ACHILLE BELTRAME - DOMENICA DEL CORRIERE - 14-21 NOVEMBRE 1915

I PRIMI SETTE MESI DI GUERRA ALLA FRONTE ITALIANA MAGGIO-DICEMBRE 1915

I RESOCONTI ITALIANI E AUSTRO UNGARICI

a cura della Redazione

Per commemorare degnamente il centenario dallo scoppio della I Guerra Mondiale, avevamo pubblicato nel numero di giugno 2016 dei Quaderni la cronologia del primo semestre di guerra sul fronte italiano. In quell'occasione era stato anticipato che nel numero 1/2017 sarebbe apparsa sulla rivista la cronologia delle operazioni belliche italiane dell'intero anno 1916, e che avremmo poi continuato con cadenza annuale a riportare gli eventi bellici degli anni successivi.

In tale quadro, nel saggio che puntualmente appare a partire dalla pagina 15 del presente Quaderno, i nostri Soci e tutti coloro che ci seguono potranno leggere uno stringato riepilogo delle principali battaglie e dei fatti bellici più salienti dell'anno 1916. Per maggior completezza abbiamo tuttavia ritenuto opportuno far precedere questa seconda cronologia dal *Riassunto ufficiale dei primi sette mesi di guerra* – pubblicato dall'Agenzia Stefani¹ nel gennaio del 1916 – e dalle relazioni ufficiali italiane e austriache relative al periodo maggio-dicembre 1915.

Il comunicato dell'Agenzia Stefani, che riportiamo integralmente qui sotto, aveva tutti i crismi dell'ufficialità e della esplicita propaganda, ma era ovviamente privo di qualsiasi particolare, giudizio, considerazione strategica o resoconto delle perdite che anche solo sfiorasse il segreto militare. Questi temi, del tutto riservati, erano invece argomento della *Relazione Ufficiale dello Stato Maggiore del Regio Esercito*, non certo destinata al pubblico, che pure riportiamo integralmente – preceduta da un breve commento – dopo il *Riassunto* dell'Agenzia Stefani.

RIASSUNTO UFFICIALE DELLE OPERAZIONI DEI PRIMI SETTE MESI DI GUERRA - AGENZIA STEFANI -

La formidabile frontiera nemica²

I bollettini quotidiani del Comando Supremo, ispirati a doveroso riserbo e ad opportuna sobrietà, se sufficienti a dare conoscenza sommaria dell'andamento della guerra, non hanno forse potuto rendere abbastanza l'entità dello sforzo compiuto dal nostro esercito, delle difficoltà da esso incontrate, dei risultati ottenuti. Ciò meglio può apparire dalla narrazione pur sintetica e complessiva, delle vicende della guerra sino alla fine del 1915. È nota l'infelice conformazione della frontiera militare, impostaci dall'Austria dopo la guerra del 1866: il saliente tridentino, addentratosi nella pianura padana a minaccia sul tergo dell'esercito italiano ad est del Tagliamento; il tratto corrispondente alla pianura friulana privo di appoggio difensivo naturale e lasciando al nemico il possesso incondizionato dei principali sbocchi dalle Alpi orientali. Si aggiungano: il grande sviluppo lineare della frontiera stessa (chilometri 800 circa); il carattere di zona alpestre, elevata e difficile del teatro delle operazioni, costituito dalla barriera delle Alpi in gran parte posseduta dall'avversario; il potente sistema di fortificazione con cui l'Austria aveva fin dal tempo di pace rafforzato il proprio confine. Scoppiato l'odierno conflitto europeo, nel lungo periodo della nostra neutralità, l'Austria attese con febbrile attività a completare le difese permanenti mediante quei lavori campali, di cui la guerra aveva dimostrato la grande efficienza: trinceramenti su più linee, costruiti in cemento e in calcestruzzo protetti da estesi campi di mine e da più ordini di reticolati in grosso filo metallico fissato a sbarre di ferro; numerose batterie, ben dissimulate, spesso in caverne; poderoso armamento in mitragliatrici; ampio sviluppo delle comunicazioni telegrafiche, telefoniche ed ottiche, permettenti rapidi e violenti concentramenti di fuoco.

1: La Telegrafia Privata-Agenzia Stefani era stata fondata nel 1853 a Torino da Guglielmo Stefani, direttore della Gazzetta Ufficiale del Regno di Sardegna, con l'appoggio dell'allora primo ministro Camillo Benso Conte di Cavour. Dopo la morte di Stefani nel 1861 l'Agenzia strinse solidi rapporti di collaborazione con la britannica Reuters e la francese Havas mentre, dopo la nascita della Triplice, Crispien volle che fosse siglato un accordo di mutuo scambio con la tedesca Continentalen, con l'austriaca Correspondenz-Bureau e con la Reuters, in modo da consentire ai vari governi di controllare ed eventualmente censurare le notizie da e per l'estero. Nel 1881 la direzione della Stefani fu assunta da Ettore Friedländer, che la mantenne per trentasette anni fino a tutto il 1918. Durante il primo conflitto mondiale all'Agenzia Stefani fu concessa l'esclusiva per la diffusione dei dispacci dello Stato Maggiore dell'Esercito.

2: Cfr. Piero Pastoretto, *Sinossi della preparazione bellica del Regio Esercito nel 1915*, I Quaderni della SCSM 2/2015, pagg. 114 e segg.

Sorse così, lungo tutta la nostra frontiera, dallo Stelvio al mare, un'ininterrotta e profonda barriera difensiva, al presidio della quale il Comando austriaco destinò poi tre armate: quella del generale Dankl³ nel Tirolo, Alto Adige; l'armata del generale Rohr⁴, dal monte Peralba all'alto Isonzo; l'armata del generale Borojevič⁵ lungo l'Isonzo. In complesso, 25 divisioni, formate per tre quarti di elementi di prima linea, per un quarto di truppe territoriali, ma ben agguerrite ed inquadrare, costituenti una massa che si può valutare corrispondente a circa 12 dei nostri corpi d'armata. Tenuto conto della conformazione della frontiera, degli obiettivi che si proponeva la nostra guerra, della necessità che s'imponeva all'esercito Italiano di cooperare nel modo più efficace possibile alle operazioni degli alleati in un momento in cui le sorti della guerra in Russia volgevano favorevoli agli Imperi centrali, il Comando italiano decise di agire offensivamente non soltanto lungo la frontiera dell'Isonzo, ma anche nello scacchiere Trentino-Alto Adige, con lo scopo immediato di occupare taluni punti di speciale importanza e di rettificare nel modo migliore possibile quella minacciosa frontiera. Le operazioni assunsero così carattere spiccatamente offensivo lungo quasi tutta la vasta ed aspra fronte, in direzioni necessariamente divergenti. L'esercito si accinse all'ardua impresa con grande fermezza ed abnegazione, con incrollabile tenacia e slancio che al contatto delle difficoltà reali della guerra, nonché affievolirsi, si accrebbero per le numerose prove di valore date, per l'orgoglio dei sacrifici compiuti, per il magnifico esempio dei caduti, per l'appoggio affettuoso e costante che prestava il Paese.

La nostra fortunata offensiva

Allo scoppio delle ostilità, le nostre truppe oltrepassata ovunque la frontiera, ricacciarono le forze avanzate nemiche, conquistando, tra la fine di maggio e quella di giugno, nel saliente del Trentino: la riva destra di Valle Daone; la Valle Chiese, fino a Condino; la Valle Adige, sino ad Ala; Vallarsa, sino a Valmorbia; la conca di Tesino, in Val Sugana; qualche contrafforte del Col di Lana, nell'alto Cordevole; la conca di Cortina d'Ampezzo, in Valle del Boite. In Carraia fu assicurato il possesso dei valichi contro gli insistenti attacchi che il nemico pronunciava allo scopo di irrompere in quell'importante scacchiere. Lungo l'Isonzo, venne conquistato tutto il territorio di riva sinistra del fiume, ad eccezione delle teste di ponte di Tolmino e Gorizia. Passato l'alto Isonzo, fu occupata saldamente la parte centrale del Monte Nero, la più elevata ed aspra di quel massiccio. Dopo una sosta dovuta a piogge torrenziali con allagamenti, il fiume fu superato anche nel suo medio corso, a Plava, e in corrispondenza del Carso. In fine di giugno fu iniziato l'attacco delle teste di ponte rimaste al nemico sull'Isonzo. Intorno a Tolmino fu conquistato parte dei contrafforti del Monte Nero che cadono su quella piazza ad ovest di Gorizia, fu messo saldo piede sulle alture di riva destra del fiume, gremite di trinceramenti, munitissime di artiglierie. Notevoli successi si ottennero anche sul Carso, ove, nonostante le gravi asperità del terreno, le formidabili difese nemiche e l'imbarazzo del fiume alle spalle, fu occupato il margine dell'altipiano tra Sagrado e Monfalcone.

Dopo un periodo di sosta generale, necessaria per raccogliere nuovi mezzi, il 18 luglio la lotta si riaccese lungo tutto il fronte dell'Isonzo. Nell'alta Valle fu conquistata gran parte della conca di Plezzo; di fronte a Tolmino furono espugnatte le pendici delle colline di S. Maria e S. Lucia; sulle alture ad ovest di Gorizia furono penosamente compiuti nuovi progressi. Sul Carso, a prezzo di sanguinosi sforzi, fu conquistata la linea che dalle falde del monte San Michele per l'orlo orientale del Bosco Cappuccio, est di Castello Nuovo, arrivava al Monte Sei Busi. L'importanza di questi successi risulta maggiore quando si tenga conto che essi dovettero essere ogni volta affermati respingendo numerosi contrattacchi, coi quali l'avversario tentava di riprendere ciascuna delle perdute posizioni. Nell'agosto, fortunate operazioni offensive lungo il saliente trentino ci fruttarono l'occupazione d'importanti posizioni avanzate verso l'altopiano di Lavarone e la conquista della conca di Borgo, in Val Sugana. Felici operazioni si svolsero anche nelle Valli Cordevole, Posena e Rienz. A metà ottobre, l'offensiva fu ripresa con rinnovato vigore in tutto il teatro delle operazioni. Nel Trentino essa ci dette il possesso completo della Valle di Ledro con la conca di Bezzacca, del territorio tra Garda ed Adige sino alla depressione Nago-Mori, della Valle dell'Adige sino alle ultime propaggini di Zugna Torta sopra Rovereto, delle importanti posizioni di Monte Setole e Col di San Giovanni, nel settore di Val Sugana.

In Cadore, con condizioni climatiche rigidissime, fu quasi completata l'occupazione del Col di Lana e vennero conquistati i contrafforti che dal Sasso di Mezzodi cadono sul Cordevole. Nell'alto Isonzo fu ampliata la nostra occupazione nella conca di Plezzo e nel Monte Nero, e furono fatti ulteriori progressi sulle colline di Santa Maria e di Santa Lucia, di fronte a Tolmino. Sul medio corso del fiume fu notevolmente estesa la testa di ponte di Plava, espugnando le località fortificate di Globna e Zagora. Sulle alture ad ovest di Gorizia l'avversario aveva accumulato fortissimi mezzi di difesa.

3: Il *general der kavallerie* (generale di corpo d'armata proveniente dalla cavalleria) Viktor Dankl von Krásnik, comandante del *Landesverteidigung-Kommando in Tirol* (Comando Difesa Nazionale del Tirolo).

4: Il *general der kavallerie* (generale di corpo d'armata proveniente dalla cavalleria) Franz Rohr von Denta, comandante dell'*Armeegruppe Kärnten* (Raggruppamento temporaneo di Grandi Unità della Carinzia).

5: Il *general der infanterie* (generale di corpo d'armata proveniente dalla fanteria) Svetozar Borojevič von Bojna, comandante della *5. Armee* (Isonzo Armee) – *Küstenland*.

Contrastati dal mal tempo, che impose più soste, i nostri attacchi riuscirono, a prezzo di gravi sacrifici, a conquistare il versante occidentale delle alture e ad occuparne in parte la sommità oltrepassandola anche in qualche tratto lungo il pendio sull'Isonzo. Sul Carso fu espugnato il costone di Peteano e fu portata la nostra linea fino a rasentare le cime del Monte San Michele e le case di San Martino. Nella zona centrale fu espugnato un vero groviglio di poderose linee di trinceramenti. All'ala destra fu ampliata l'occupazione sul Monte Sei Busi.

I risultati ottenuti

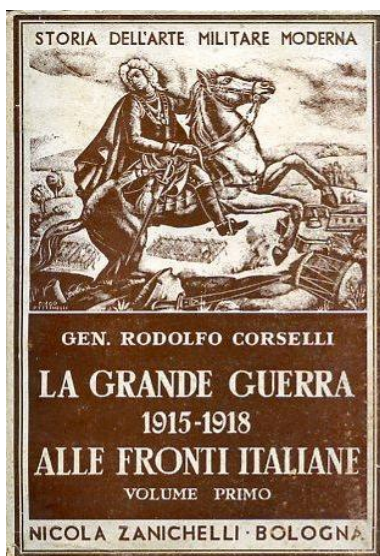
In complesso i risultati territoriali dell'offensiva italiana possono così riassumersi: nel Trentino, con la conquista della linea di Valle Daone, Valle di Ledro, depressione di Loppio e Valle Terragnolo, si è riscattata una regione ricca e popolosa, resecando le due estremità meridionali più minacciose di quel saliente, che si addentra ad ovest e ad est del lago di Garda sino a qualche diecina di chilometri dalla pianura e dalla strada Brescia-Verona. Sul lato orientale del Saliente stesso, furono sbarrate le numerose strade che tra Adige e Brenta varcano la frontiera e scendono alla pianura tra Verona e Vicenza, tratto di frontiera questo, nel quale sono addensate le maggiori difese austriache e che fu sempre considerato come una pericolosa zona d'invasione nella pianura veneta. Più a nord-est fu occupata la Val Sugana sino a Borgo e tutta la vasta zona montuosa che si stende ai piedi dell'Alpe di Massa, e cioè le Valli Calamento e Campelle con la Conca di Strigno, la Valle del Grigno con la conca di Tesino, la Valle Vanoi con la conca di Canale. A Saio Bevo, la Valle Cison con la conca di Fiera di Primiero.

In Cadore furono conquistati: l'alto Cordevole, sino a Chertz, e la conca di Cortina d'Ampezzo, con massicci della Tofana e del Cristallo. Fu intercettata così l'importante strada delle Dolomiti costruita dall'Austria per gli arroccamenti lungo la nostra frontiera e per la più breve comunicazione fra Toblac e Trento. Furono inoltre spinte minacciose occupazioni avanzate nelle alte valli di Rienz e di Senten, a poca distanza dalla grande comunicazione austriaca di Valle Drava. In Carnia fu mantenuto il possesso della linea di confine, contro gl'insistenti attacchi austriaci diretti ad incunarsi in questo scacchiere, a minaccia del fianco del nostro esercito. Con tiri d'artiglierie e con ardite incursioni di fanterie furono disturbate le comunicazioni del nemico lungo le Valli del Gail e alto Fella: fu diroccato il forte Hensel e danneggiato quello del Predil. Sull'Isonzo fu conquistata la conca di Plezzo sino alle pendici del Monte Rombon e dell'Javorcek e fu occupata gran parte del massiccio del Monte Nero, di modo che si è posto saldo piede sulla sinistra del fiume. Dalle nostre posizioni sul Vodil e sul Mrzli e dalle colline di Santa Maria e di Santa Lucia teniamo in scacco la piazza di Tolmino, che è sotto il tiro ed a discrezione dei nostri cannoni. Sul medio Isonzo abbiamo costituito una forte testa di ponte ad est di Plava. Con l'occupazione di gran parte delle alture ad ovest di Gorizia, abbiamo svalutato quella formidabile testa di ponte nemica e resa inabitabile la città, già centro di ristoro per le truppe austriache. Abbiamo scacciato l'avversario da tutta la vasta e popolosa pianura di riva destra dell'Isonzo. Infine, valicato il fiume, abbiamo infranto le poderose linee dell'avversario costruite lungo il margine del Carso, affermandoci saldamente su quell'altipiano.

Il nemico, non potendo negare i nostri successi, si è limitato ad affermare che la lotta si svolge sempre sulle posizioni da lui scelte per la difesa. Ma ha anche creduto prudente di astenersi dal dichiarare quali fossero tali posizioni, per non vedersi obbligato a riconoscere il graduale arretramento della propria linea di resistenza. Lungo tutto il fronte l'avversario ha dovuto subire la nostra iniziativa, costretto ad irrigidirsi in una difesa passiva, ad aggrapparsi disperatamente al terreno, a trarre dalla forza delle posizioni l'unica speranza di potersi sostenere: "Abbiamo da conservare un terreno che è fortificato dalla natura. Davanti a voi un corso d'acqua; dal lato nostro una costiera di dove si può tirare come da una casa di dieci piani. Pensate ai monti che sono tutta la nostra forza" proclamava alle truppe, all'inizio della guerra, il Comando dell'esercito austro-ungarico; quel Comando che, in tempi non remoti, progettava invasioni e passeggiate militari fin nel cuore della pianura padana. Ma, pur immobilizzandosi in, così favorevoli condizioni di difesa, l'avversario ha logorato considerevoli sforzi, ha perduto più di 30.000 prigionieri, 5 cannoni, 65 mitragliatrici, parecchie migliaia di fucili, lanciabombe, munizioni e materiale da guerra di ogni specie.

Di contro, il nostro Esercito, affrontando le gravi difficoltà dell'offensiva, che la guerra odierna ha di gran lunga accresciuto, obbligato a combattere sempre in condizioni di inferiorità rispetto al nemico, per dominio di posizioni e per preparazione del terreno, ha in otto mesi di dura lotta mantenuto inalterato contegno aggressivo. Combattendo con slancio e tenacia, nel più elevato ed aspro fra tutti gli odierni teatri di guerra europei, sopportando con fermezza le avversità delle intemperie, fatiche e stenti di ogni genere, ha guadagnato giusta fama di valoroso ed il rispetto dello stesso nemico, di che è prova l'unanime tributo di lodi della stampa straniera, ed il confronto fra gli altezzosi bollettini austriaci dei primi giorni della guerra e quelli dimessi degli ultimi tempi. L'esercito italiano guarda perciò al nuovo anno con legittimo orgoglio per le gesta compiute e con incrollabile fiducia nell'avvenire. Inspirandosi all'esempio di S. M. il Re, primo fra tutti in ogni evenienza di guerra, e sorretto dalle cure costanti ed affettuose del Paese, esso dalle ardue prove superate trae incitamento a moltiplicare gli sforzi per l'avvenire sino al completo raggiungimento della gloriosa mèta additatagli della volontà della Nazione.

LA RELAZIONE UFFICIALE ITALIANA DELL'ANNO 1915



A fronte del *Riassunto* emanato dall'Agenzia Stefani, scrisse invece il generale di corpo d'armata Rodolfo Corselli⁶, riferendosi alla Relazione Ufficiale del Comando Supremo:

*Risultati materiali territoriali minimi, inadeguati alle perdite. Perdite gravissime: 65.790 morti, 184.400 feriti, 25.100 prigionieri. La nostra Relazione Ufficiale calcola in complesso 275.000 uomini messi fuori combattimento. Era andato perduto il fiore dei nostri Ufficiali e delle nostre Fanterie*⁷.

In effetti il resoconto del primo semestre di guerra sul fronte alpino, carnico e isontino non poteva essere definito che sconsolante. Se si eccettua il valore del materiale umano, che alla prova del fuoco si era dimostrato indiscutibilmente superbo e tenace, era emersa la scarsità qualitativa e quantitativa delle artiglierie, delle mitragliatrici, del munizionamento, che spesso non esplodeva (mentre talvolta esplodevano le canne delle bocche da fuoco per la troppa vetustà e usura) e dei mezzi atti a superare i reticolati; senza contare le notevoli carenze a livello tattico che si erano manifestate circa le manovre della fanteria sotto il fuoco nemico e

l'organizzazione del tiro delle artiglierie.

Fatta eccezione per il buon pezzo da campagna francese da 75 mm mod.1897, e il più modesto italiano 75/28 mod. 1911 di progettazione Vickers, i calibri superiori italiani e soprattutto il più diffuso – il pezzo da 149/35 – pur essendo ottimi al tempo della loro progettazione, erano ancora ad affusto rigido e non erano stati tecnologicamente aggiornati. A ciò bisogna aggiungere che l'artiglieria austro ungarica era ottima sia per qualità che per quantità dei pezzi distribuiti ai reparti⁸.



FELDMARSCHALLEUTNANT
ALFRED KRAUSS

Il *feldmarschalleutnant* (generale di divisione) Alfred Krauss, comandante del *I. Korps* austro ungarico a Plezzo nel 1917, sosteneva con convinzione che la responsabilità della sconfitta del 1918 fosse da addebitarsi agli austriaci e non agli italiani. Annotava tuttavia con meraviglia che “[...] in 47 giorni gli Italiani attaccarono quindici volte il Sabotino, quaranta volte il Podgora, trenta volte Oslavia [...]”⁹.

Certo, avevamo messo in forte crisi tutto lo schieramento austro ungarico – specialmente sul fronte isontino e di Oslavia – e avevamo portato giovamento alla coalizione attirando ai nostri confini venticinque/ventisei divisioni nemiche; tuttavia – dopo l'entrata in guerra della Bulgaria a fianco degli Imperi Centrali nell'ottobre del 1915 – non eravamo riusciti a impedire l'occupazione totale della Serbia e gli Alleati, principalmente i russi, non avevano saputo o potuto approfittare della nostra entrata in guerra a fine maggio.

Gli anglo-francesi erano rimasti inerti dal maggio a settembre del 1915. Solo il 25 settembre il *généralissime* Joseph Joffre dette l'avvio all'offensiva della Champagne e il *field marshal* John French a quella di Loos, che si conclusero a metà ottobre. In questo periodo di tempo il generale

6: Il generale di corpo d'armata Rodolfo Corselli (Palermo, 16 agosto 1873 – Roma, 17 gennaio 1961). Uscito dall'Accademia Militare, prese parte alla guerra italo-turca, al primo ed al secondo conflitto mondiale, meritando quattro Medaglie d'Argento al Valor Militare e molte altre onorificenze italiane ed estere. Nel 1921 venne nominato capo di stato maggiore del X corpo d'armata e nel 1924 fu incaricato del comando della Scuola Allievi Ufficiali di Palermo. Il 17 novembre 1929, promosso generale di divisione, assunse il comando della Regia Accademia di Fanteria e Cavalleria e della Scuola di Applicazione di Fanteria, che mantenne fino al 30 settembre 1931. Promosso generale di corpo d'armata nel 1934, assunse il comando della difesa territoriale di tutta l'Italia centrale. Studioso di tecnica e di storia militare, scrisse sull'argomento diverse opere. Tra di esse assume particolare rilevanza *La Grande Guerra 1915-1918 alle Fronti italiane*.

7: R. Corselli, *La Grande Guerra 1915-1918 alle Fronti italiane*, Bologna, Zanichelli, 1942.

8: Cfr. Piero Pastoretto, *Sinossi della preparazione bellica del Regio Esercito nel 1915*, Quaderni della SCSM n. 2/2015.

9: Cfr. A. Krauss, *Le cause della nostra disfatta*, Bassano del Grappa, Itinera, 2015.

Cadorna, con le truppe ancora impreparate, con poche artiglierie, pochissime mitragliatrici e scarsi mezzi, aveva già scatenato quattro grandi battaglie sull'Isonzo.

Si trattava purtroppo di una magra consolazione. Per usare una metafora, era come se si fosse giocata una partita che, dopo un immenso dispendio di energie, fosse finita zero a zero, rendendo necessario il ricorso ai tempi supplementari. Tuttavia dobbiamo riconoscere che, stanti le condizioni iniziali del Regio Esercito, era già un miracolo che si fosse raggiunto un tale risultato.

A costo di ripeterci, lasciamo la conclusione del primo anno di guerra italiano alle talora enfatiche frasi della Relazione Ufficiale – riportata nel sottostante riquadro – anche se appaiono francamente sovradimensionati i numeri relativi alle perdite austro ungariche, praticamente pari a quelle degli italiani, che tra morti, feriti e prigionieri lamentavano la perdita di circa 275.000 effettivi.

L'ESERCITO ITALIANO NELLA GRANDE GUERRA (1915-1918)¹⁰ **LA SITUAZIONE ALLA FINE DEL 1915**

Gli scopi che la nostra azione si era proposti non vennero interamente raggiunti. Una serie di difficoltà – in gran parte imprevedute e imprevedibili, e contro le quali mezzi e metodi di lotta si mostrarono inadeguati – frustrarono molti dei nostri sforzi. Tuttavia nell'economia generale della guerra europea l'intervento dell'Italia ebbe un sensibile peso.

La nostra azione – che si iniziò e che procedette vigorosa, quando le vittoriose operazioni austro-tedesche in Galizia richiedevano un copioso alimento di forze per giungere ad una decisione – costrinse, proprio allora, l'Austria a vincolare e a logorare sulla fronte italiana forze ingenti: oltre 800.000 uomini. Ciò contribuì a rendere possibile la ripresa dei Russi, i quali, non solo, al comando dello Czar, ricostituirono nel settembre 1915, sulla fronte rettilinea Riga-Bucovina una difesa infrangibile, ma nell'ottobre-novembre contrattaccarono le forze austriache della Galizia orientale e ripresero Tarnopol.

Altro risultato dell'anno di guerra 1915 fu – per noi come per gli alleati – quello di una dura, ma necessaria esperienza.

Il prezzo di essa fu, particolarmente per la fanteria, assai grave: le perdite da noi sofferte, che complessivamente ammontarono a circa 275.000 uomini (contro quasi altrettante austriache) vennero sostenute nella proporzione di oltre il 96% dalla fanteria.

Le forti perdite nei primi sette mesi di campagna (66.000 morti e 180.000 feriti) attestano della violenza della lotta. Se non si poterono conseguire, malgrado sì grandi sacrifici, importanti obiettivi strategici, tuttavia, con la nostra azione di logoramento, sempre svoltasi in territorio nemico, infliggemmo all'esercito austriaco gravi perdite: 250.000 uomini tra morti, feriti e prigionieri.

Ma ancora oggi, dopo un pacato esame, si deve riconoscere che non era possibile adagiarsi sulle prime constatazioni di difficoltà imprevedute ed insuperabili.

La necessità di un pronto, vigoroso concorso di forze fresche e di una nostra affermazione, il dovere di tutto tentare prima di arrendersi ad una realtà impreveduta e dolorosa imponevano di insistere nello sforzo; e lo sforzo esercitato in quelle condizioni, nella certezza dell'imparità della lotta, non fu soltanto dovere e vantaggio comune, fu onore.

Il nostro schieramento iniziale, fatto su due opposte fronti curvilinee – la profonda concavità trentina e la convessità corrispondente al Cadore, alla Carnia ed alla Venezia Giulia – ebbe una lieve distensione alle ali, con la soppressione dei piccoli salienti avversari del Trentino, del Cadore e dell'alto Isonzo e con l'avanzata oltre Isonzo fino al gradino del Carso.

Soppressi infatti i salienti del Chiese e dell'Adige, protesi su Brescia e Verona, la nostra linea, alla fine del 1915, lasciava il vecchio confine in prossimità di M. Listino, e dopo aver seguito la V. Daone, quella di Ledro, il solco di Loppio, la V. Terragnolo e attraversato l'altipiano di Folgaria, lo riprendeva in V. d'Astico; indi lo seguiva sull'orlo nord dell'altipiano di Asiago fino a Cima Caldiera, di dove scendeva a Borgo, in V. Sugana.

Di là, per Cima d'Asta e Cima d'Arzon, toccava nuovamente il vecchio confine alla Croda Grande, sopprimendo il saliente del Brenta e quello del Cismòn, contenente la conca di Fiera di Primiero. Seguiva ancora il confine fino al passo di Falzarego (salvo una lieve sporgenza al di là in corrispondenza del passo di S. Pellegrino), indi per le Tofane e la V. Ruffredo raggiungeva il passo M. Croce di Comelico, dopo avere soppresso il saliente di Cortina d'Ampezzo.

Arretrava quindi in corrispondenza dell'alta V. Digion e dell'alta V. Visdende, riprendeva il confine a est del Peralba e lo seguiva pressoché continuamente per tutta la Carnia e la regione di V. Fella fino a M. Canin.

10: *L'Esercito Italiano nella Grande Guerra (1915-1918), volume II, le Operazioni del 1915, Ministero della Guerra, Comando del Corpo di SM, Ufficio Storico, Roma, 1929, pagg. 609-612.*

Per il Polounik, il M. Nero, le falde del Mrzli, raggiungeva il medio Isonzo, dopo aver soppresso il saliente di Caporetto.

Seguiva quindi l'Isonzo, oltrepassandolo a Plava, ove costituiva un'assai contesa testa di ponte, ripassava sulla destra dell'Isonzo presso Prilesje, e per le falde del Sabotino e dell'altura di Podgora tornava al fiume.

Lo passava infine un'ultima volta presso Mainizza, indi si aggrappava all'orlo superiore del Carso e in parte lo superava, procedendo per le falde del S. Michele, il Sei Busi, le alture sopra Vermeigliano e Monfalcone, giungeva quindi al mare rasentando la palude (Lisert).

Delle nostre forze, a fine dicembre 1915, procedendo da sinistra verso destra, la 1ª armata fasciava sempre il cuneo trentino col III corpo a sinistra, sul lato occidentale, la divisione V. Lagarina al centro, a cavallo dell'Adige, il V corpo a destra, fra la regione del Pasubio e la V. Sugana, compresa. Successivamente la 4ª armata occupava la fronte cadorina col IX corpo a sinistra, fino al passo di Falzarego e il I a destra, fino alla regione del Paralba; le truppe della «zona Carnia» tenevano saldamente il confine fra la regione del Paralba e quella di M. Canin. La 2ª armata occupava la fronte dell'alto e medio Isonzo fra Canin e Podgora con i corpi IV, VIII, II e VI; sul tratto del basso Isonzo a sud di Gorizia e sul Carso, fino al mare, era la 3ª armata con i corpi XI, XIII e VII; la riserva del Comando Supremo, costituita dai corpi X e XIV, era riunita in piano fra Codroipo e Palmanova.

Le nostre forze, alleggerita l'occupazione in prima linea e approfondito lo scaglionamento, sia per l'allentata pressione da ambo le parti, che per esigenze di sistemazione e di turni di riposo, attendevano a piccole operazioni e alla sistemazione invernale, la quale, sotto alcuni aspetti, si presentava come un problema nuovo nella storia della guerra, quello, cioè, di consentire a notevoli forze di vivere e di operare in pieno inverno in regioni inospiti di alta montagna, già ritenute interdette ad operazioni militari in quella stagione.

In paese ferveva il lavoro organico-militare per la preparazione di nuove unità, mentre l'industria intensificava lo sforzo per allestire nuovi e più potenti mezzi.

Esercito e Paese con la coscienza del dovere compiuto, con la visione esatta delle future aspre difficoltà, si preparavano sereni e fiduciosi ai nuovi cimenti; dal passato breve, ma intenso, traendo la necessaria energia per raggiungere la meta che con intuito sicuro di Sovrano, di Comandante, di Principe Sabauda, la Maestà Augusta del Re aveva ai suoi soldati di terra e di mare additata, all'inizio delle ostilità nel suo proclama, che così si esprimeva:

«L'ora solenne delle rivendicazioni nazionali è suonata.

«Seguendo l'esempio del mio Grande Avo, assumo oggi il Comando Supremo delle forze di terra e di mare, con sicura fede nella vittoria, che il vostro valore, la vostra abnegazione, la vostra disciplina sapranno conseguire.

«Il nemico che vi accingete a combattere è agguerrito e degno di voi. Favorito dal terreno e dai sapienti apprestamenti dell'arte, egli vi opporrà tenace resistenza, ma il vostro indomito slancio saprà, di certo, superarla.

«Soldati, a voi la gloria di piantare il tricolore d'Italia sui termini sacri che natura pose a confine della Patria nostra, a voi la gloria di compiere, finalmente, l'opera con tanto eroismo iniziata dai nostri padri».

Questo il proclama, rievocante quelli dal Padre della Patria emanati ogni volta che si era accinto a snudare la spada contro il secolare avversario, questo il proclama da Re Vittorio Emanuele III lanciato all'inizio della guerra e contenente un monito sereno, sicuro, profondo, monito che, da quanto si è esposto in precedenza, dai più alti capi, all'ultimo gregario era stato ben compreso ed ampiamente applicato, anche per l'esempio luminoso dato dal Re stesso, che conscio dei suoi alti doveri di Comandante Supremo, era sempre stato ovunque lo imponesse la necessità bellica e glielo consigliassero le qualità tradizionali della nobile e vetusta Sua Casa.

LA RELAZIONE UFFICIALE AUSTRIACA DEL PRIMO SEMESTRE DI GUERRA SUL FRONTE ITALIANO

Di ben altro tono è la Relazione Ufficiale austriaca stesa alla fine della guerra, che è nostro dovere riportare almeno per sommi capi perché non si dica che intendiamo scrivere una storia soltanto di parte.

Benché si riconosca agli italiani e alle loro ostinate e reiterate offensive di aver messo fortemente in crisi tutto l'apparato di difesa austriaco, schierato in profondità e predisposto con grande cura nei mesi precedenti al conflitto, la *Relazione* non è aliena dal vezzo tutto teutonico di cedere alla irresistibile vocazione di impartire severe lezioni di strategia al nemico. Sicché una parte consistente di essa, anziché all'esame critico e cronologico degli avvenimenti e dei motivi delle eccezionali perdite subite nelle quattro battaglie dell'Isonzo del 1915, è curiosamente dedicata agli errori di Cadorna, il quale è posto sotto esame neanche fosse un ufficialetto qualsiasi della *Kriegsschule* di Vienna. Qui di seguito riportiamo gli apprezzamenti assai poco lusinghieri sulla

condotta del Capo di Stato Maggiore Generale e del Comando Supremo italiano nel primo semestre di guerra.

**RELAZIONE UFFICIALE AUSTRIACA
PRIMO SEMESTRE DI GUERRA SUL FRONTE ITALIANO
- STRALCIO¹¹ -**

[...]

Cadorna, quando vide fallito sanguinosamente il proprio tentativo di sfondare la fronte austro ungarica fra Plava e il mare nelle due prime battaglie dell'Isonzo, si limitò, sul medio e basso corso del fiume, a impegnare le forze avversarie con una serie di operazioni localmente limitate, ma quasi ininterrotte. In pari tempo fece gravitare le operazioni di attacco nella zona Tolmino-Monte Nero-Plezzo.

Cadorna si familiarizzò sempre più con l'apprezzamento, adatto d'altronde alla sua mentalità, che, in luogo della guerra offensiva con scopi molto lontani, dovesse attuarsi, dal più al meno, una penosa guerra di logoramento. Tale decisione doveva riuscirgli tanto più facile, per il fatto che, perlomeno, il tempo non lavorava a danno dell'Italia; che egli poteva fare assegnamento su abbondanti complementi e che le officine di quasi tutto il mondo erano a sua disposizione. Peraltro quel procedimento di lotta non poteva far a meno di scuotere la compagine dell'esercito, come lo dimostrò il contegno dell'esercito italiano nel 1917.

[...]

Le battaglie autunnali. Sebbene il Comando Supremo italiano avesse potuto, per gli attacchi autunnali da lungo tempo predisposti, mettere in campo contro l'avversario una preponderanza così significativa di forze e di mezzi di lotta, come di rado può verificarsi in guerra, le operazioni progettate, al pari di tutti i precedenti grandi attacchi, fallirono, specialmente a causa dell'eccessiva metodicità della condotta di esse.

Il Comando italiano sparpagliò la forte preponderanza delle sue forze combattenti, sì che la lotta venne a dissolversi in una quantità di attacchi perlopiù sconnessi, sebbene in se stessi pur sempre poderosi, contro tratti ristretti della fronte austro ungarica. La condotta delle operazioni, tenuta inizialmente rigida e unitaria, era sfuggita gradualmente dalle mani del Comando Supremo, passando prevalentemente in quelle dei Comandanti d'Armata. Questi miravano a obiettivi più limitati, concentrando tutti i loro sforzi allo scopo di ottenere almeno un risultato locale.

[...]

Con la sospensione degli attacchi sulle ali, per la terza battaglia, e col mutamento dei piani di attacco da parte del Cadorna per la quarta, durante la maggior parte della lotta furono immobilizzate all'incirca dieci Divisioni che, una volta decisi il Comando Supremo a rinunciare agli attacchi nei loro settori, avrebbero pur sempre potuto essere impiegate in parte nei punti decisivi. La rinuncia a ciò da parte di Cadorna contribuì non poco all'insuccesso definitivo dell'offensiva autunnale, iniziata con così grandi speranze.

E pertanto la tragedia dell'esercito italiano, nel suo primo anno di guerra, astraendo dal fatto che esso aveva urtato contro un avversario disposto ai più gravi sacrifici, sta probabilmente per la massima parte nel fatto che il suo Comando, nonostante tutte le condizioni favorevoli in cui l'Italia era entrata in guerra, non seppe trarre dalla situazione le deduzioni del caso. [Parlare di "condizioni favorevoli in cui l'Italia era entrata in guerra" ci sembra palesemente falso, oltretutto impietoso nei confronti degli straordinari sforzi e sacrifici degli italiani. È vero piuttosto l'esatto contrario¹².]

[...]



11: Passi citati in Edoardo Scala, *Storia delle Fanterie italiane*, vol. V, *Le Fanterie nella prima Guerra Mondiale*, pp. 133-134, Stato Maggiore Esercito, Ispettorato dell'Arma della Fanteria, Roma, Tipografia Regionale, 1952.

12: Cfr. Piero Pastoretto, *Sinossi della preparazione bellica del Regio Esercito nel 1915*, Quaderno 2/2015; *Maggio-dicembre 1915, primo semestre di guerra per l'Italia – cronologia*, Quaderno 1/2016.

LA DOMENICA DEL CORRIERE

ANNO
Semestre
NEL SECONDO QUARTIERO
L. 5 Fr. 10 -
• 3,00 • 6 -

Si pubblica a Milano ogni Domenica
Supplemento illustrato del "Corriere della Sera"

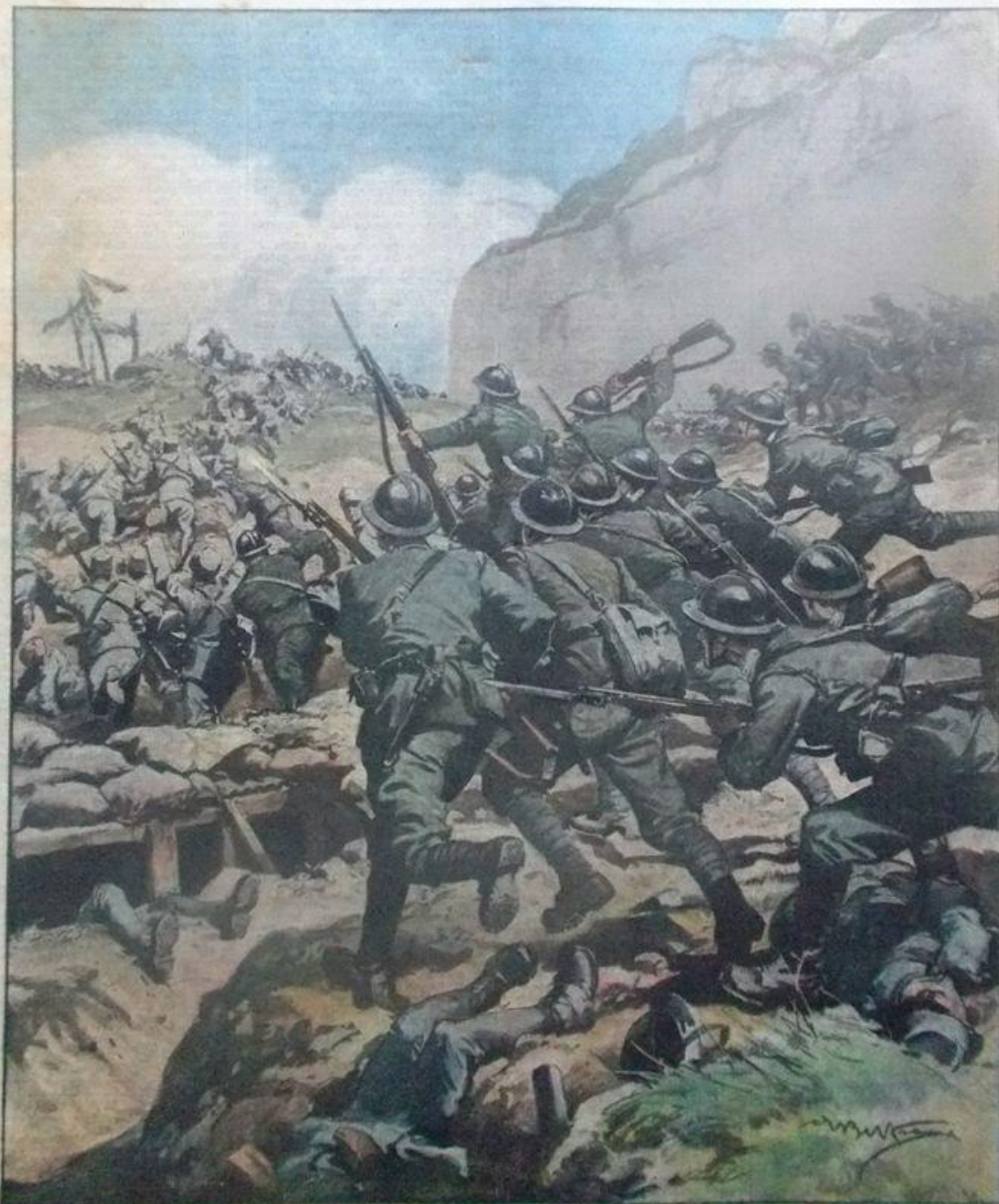
Uffici del giornale:
Via Solferino, N. 128
MILANO

Per tutti gli articoli e illustrazioni è riservata la proprietà letteraria e artistica, secondo le leggi e i trattati internazionali.

Anno XVIII. - Num. 27.

25 Giugno - 2 Luglio 1916.

Centesimi 10 il numero.



Sul monte Lemerle. La brigata Forlì contrattacca e insegue il nemico con la baionetta alle reni.

(Disegno di A. Beltrame)

(Comunicato del 12 giugno)

**SUL MONTE LEMERLE. LA BRIGATA FORLÌ CONTRATTACCA E INSEGUE IL NEMICO CON LA BAIONETTA ALLE RENI
TAVOLA DI ACHILLE BELTRAME - DOMENICA DEL CORRIERE - 25 GIUGNO-2 LUGLIO 1916**

GENNAIO – DICEMBRE 1916
SECONDO ANNO DI GUERRA PER L'ITALIA
- CRONOLOGIA -
a cura della Redazione

Come ci siamo già premurati di sottolineare nell'introduzione alla cronologia del primo anno di guerra, apparsa sul Quaderno 1-2016, pur con l'intento di rispettare la successione temporale degli eventi, abbiamo dovuto constatare che esistono argomenti unitari che non possono essere smembrati e distribuiti in diversi capitoli solamente perché si sono determinati in differenti periodi temporali.

Iniziamo perciò questo resoconto fornendo qualche dettaglio sulla riorganizzazione del Regio Esercito avvenuta tra la fine del 1915 e i primi mesi del 1916, sulle Grandi Unità che vennero costituite nel corso dell'anno e sulla loro ripartizione nei vari settori del fronte.

LE FORZE ITALIANE IN CAMPO NEL NUOVO ANNO DI GUERRA

Tra la fine del 1915 e i primi mesi del 1916 vennero costituiti *ex-novo*:

- 32 nuovi reggimenti di fanteria di linea;
- 4 reggimenti bersaglieri, ciascuno formato da 3 battaglioni, articolati su 4 compagnie e 1 sezione mitragliatrici;
- 41 compagnie bersaglieri, che furono distribuite tra tutti i reggimenti bersaglieri, per portare ciascuno dei loro battaglioni a disporre di 4 compagnie;
- 26 battaglioni alpini, ciascuno articolato su 4 compagnie e 2 sezioni mitragliatrici.

Venne inoltre temporaneamente costituita in tutta fretta – alla metà di maggio del 1916, dopo l'inizio della battaglia degli Altipiani (15 maggio – 27 giugno 1916), la *Frühjahrsoffensive* (Offensiva di Primavera) degli austriaci – la 5^a Armata, subito schierata a sud dell'Altipiano di Asiago, dapprima per impedire alle forze austriache di dilagare in pianura e poi per condurre il contrattacco. Era composta da unità prelevate dal fronte dell'Isonzo, dalla riserva del Comando Supremo e persino dalla Libia e dall'Albania, con le quali vennero formati tre Corpi d'Armata:

- XXII C.A.: 23^a e 24^a Divisione;
- XXIV C.A.: 32^a e 33^a Divisione;
- XXVI C.A.: 4^a e 46^a Divisione.

Ad essi venne unito il XX Corpo d'Armata, che inquadrava la 25^a e la 47^a Divisione, la 2^a e la 3^a Divisione di Cavalleria ed era stato costituito in zona di operazioni in Friuli l'1 marzo 1916.

Il Regio Esercito aveva iniziato la guerra con solo 150 sezioni mitragliatrici, molte di meno di quelle di cui disponevano gli austriaci. Per ridurre questo grande divario, nel corso del primo semestre del 1916 ne vennero costituite altre 681, impiegando le armi acquistate all'estero o cedute dagli alleati. Venne inoltre dato un deciso impulso alla produzione nazionale di mitragliatrici.

In tal modo, il 24 maggio 1916, a un anno esatto dall'entrata in guerra, le sezioni mitragliatrici erano diventate 831 – con un aumento del 160% rispetto all'anno precedente – ed erano state così distribuite:

- | | |
|-------------------------|-----|
| – 1 ^a Armata | 264 |
| – 2 ^a Armata | 119 |
| – 3 ^a Armata | 189 |
| – 4 ^a Armata | 95 |
| – 5 ^a Armata | 83 |
| – Zona Carnia | 56 |
| – Albania | 25 |

Ogni sezione mitragliatrici – comandata da un uf-



MITRAGLIATRICE FIAT-REVELLI MOD. 1914



UNA SEZIONE MITRAGLIATRICI FIAT-REVELLI MOD. 1914 NEL 1916. AL CENTRO, SEDUTO, IL SUBALTERNO CHE NE TENEVA IL COMANDO

ficiale subalterno – era costituita da due armi ed era equiparata a un plotone di fanteria. Tre sezioni (sei armi) costituivano una compagnia, come nell'esercito tedesco. Le compagnie mitragliatrici erano sovrapposte e venivano assegnate organicamente ai comandi delle Grandi Unità, i quali le distaccavano ai reggimenti, che a loro volta le decentravano ai battaglioni, generalmente – e nel limite delle disponibilità – in ragione di una sezione – e poi di una compagnia – per battaglione¹³.

Nel Regio Esercito l'uso delle mitragliatrici era codificato dal regolamento del 1913, che ne prevedeva un impiego statico, soprattutto in funzione difensiva. In attacco ne era previsto l'impiego solamente in terreno

aperto. La normativa andò comunque mutando rapidamente nel corso del conflitto e la mitragliatrice passò presto, da arma difensiva assimilabile all'artiglieria, ad arma di accompagnamento della fanteria. La cavalleria in origine impiegava le mitragliatrici a sostegno delle proprie manovre, per presidiare punti critici o tatticamente importanti, ma già nel 1915 – per ovviare alla scarsità di questo tipo di arma – tutte le sezioni mitragliatrici ad essa assegnate le erano state sottratte ed erano state ridistribuite nelle unità di fanteria.



PISTOLA MITRAGLIATRICE VILLAR PEROSA 1915

Come risultato dei provvedimenti adottati, alla fine del 1916 erano già entrate in linea 544 nuove sezioni di mitragliatrici *Fiat-Revelli 1914* calibro 6,5 mm di produzione nazionale – per complessive 1.088 armi – più tutte quelle formate con le mitragliatrici giunte dall'estero. A quel punto il Regio Esercito disponeva di più di 1.000 compagnie mitragliatrici, per un totale di 6.176 armi. Era finalmente possibile assegnare almeno una compagnia mitragliatrici ad ogni battaglione di fanteria, come accadeva già da tempo negli altri eserciti, sia alleati che nemici.

Nella prima metà del 1916 vennero anche costituite le sezioni pistole mitragliatrici, due per ogni battaglione di fanteria, bersaglieri, alpini e guardia di finanza. Ad esse vennero assegnate le nuove pistole mitragliatrici di produzione nazionale *Villar Perosa 1915* calibro 9 mm, bicanna e del peso di soli 7,6 chilogrammi. Si trattava di mitragliatrici portatili – forse le prime nella storia delle armi – in grado di sparare le stesse cartucce delle pistole. In totale ne vennero distribuite 2.480.

IL PRIMO INVERNO DI GUERRA

Oltre alle complicazioni strategiche, ai problemi tattici ed alle lacune esistenti in fatto di armamenti e materiali, si presentava al Comando Supremo un'altra grande difficoltà: come far superare i rigori dell'inverno alle centinaia di migliaia di soldati costretti nelle trincee, anche a quote elevate, tra le nevi e i ghiacciai. Nessun altro teatro di guerra in Europa era infatti paragonabile a quello italiano, specie nel tratto alpino, aspro ed irto di ostacoli, che ne costituiva la parte più rilevante.

Si pensi ad esempio all'acrocoro dolomitico con le sue guglie scabre, o a quello dell'Ortles-Cevedale-Adamello, con le sue ventidue cime di oltre 3.000 metri, circondate da ghiacci perenni. Nessuno aveva mai combattuto a quelle altitudini.

Un rapporto ufficiale pubblicato dall'Agenzia Stefani il 28 febbraio 1916 descrive nel dettaglio le predisposizioni prese. Lo riportiamo qui di seguito.

13: Cfr. Gen. Salvatore Pagano, *L'evoluzione della tattica durante la Grande Guerra*, Genova, EFFEPI, 2013.

RAPPORTO UFFICIALE DEL 28 FEBBRAIO 1916 - AGENZIA STEFANI -

Dare a molte centinaia di migliaia di uomini il mezzo di svernare in condizioni di piena efficienza bellica e di perfetta salute, anche in zone montuose che spesso sorpassano i 2000 metri di altitudine e talvolta raggiungono e superano i 3000, senza che un solo palmo del terreno conquistato dovesse essere ceduto al nemico, è stata un'opera grandiosa, che il Paese deve considerare con legittimo orgoglio.

Le trincee e i baraccamenti

Prima cura dei comandi fu quella di rendere non soltanto salde ed imprendibili, ma anche protette dalle intemperie le linee di difesa lungo tutto l'estesissimo fronte, in modo che potessero fornire un sufficiente riparo alle truppe destinate, per turno, ad occuparle. Le pareti dei trinceramenti vennero a tale scopo ricoperte di stuoie, il fondo lastricato o provvisto di tavolato. Lungo le trincee, mediante escavazioni in roccia o con coperture e blindature varie; furono inoltre ricavati ricoveri speciali per gli uomini non impegnati nel servizio di vigilanza. Anche per le vedette e gli osservatori, spinti oltre le linee di difesa, furono allestiti appositi piccoli ripari con sacchi a terra o in legname, protetti da ostacoli naturali. Nelle posizioni arretrate, per le truppe in riserva o a riposo, si cercò innanzi tutto di trarre il maggior profitto dagli accantonamenti, senza disturbo delle popolazioni. Le risorse disponibili non erano molte, sia per la povertà degli abitati, propria delle regioni montuose, sia per la sistematica distruzione fattane dagli Austriaci col bombardare i villaggi a portata di cannone. Tuttavia, mediante un disciplinato lavoro di ricostruzione e di risanamento, fu possibile alloggiare non poca parte delle truppe in caseggiati. Ma il mezzo principale di ricovero fu costituito dai baraccamenti, che sorsero a diecine di migliaia; d'ogni tipo, d'ogni dimensione e forma, in mattoni, in blocchi di cemento, in legno, a doppia parete nelle zone più rigide. In questi ricoveri le truppe hanno potuto trovare sano e comodo alloggio ed efficace difesa dal freddo e dall'umidità.

A dare idea dell'ingente movimento di materiale e della somma d'energie richieste dalla costruzione dei baraccamenti, si può ricordare che per un solo corpo d'armata, dislocato in zona montuosa, furono inviate 300.000 tavole, di cui un buon terzo dovette essere trasportato dai muli e negli ultimi tratti a spalla d'uomo, in zone aperte e talvolta violentemente battute dall'artiglieria nemica. Per la produzione di murali e tavole e dei mattoni e blocchi di cemento necessari, si dovettero impiantare apposite segherie idrauliche, fornaci e fabbriche di materiali cementizi. Là dove il terreno non consentì il collocamento di baracche, o queste non convenivano per ragioni militari, furono scavate gallerie in roccia o si utilizzarono caverne naturali, adattandole a ricoveri. Nell'interno degli alloggiamenti la truppa riposa su pagliericci, appoggiati a tavolati rialzati da terra, o disposti in più ordini, a cuccette di tipo marinaro. Talune unità sono provviste di speciali lettini di ferro, a due posti sovrapposti. Le maggiori cure si hanno per l'igiene e la pulizia degli alloggiamenti, che sono periodicamente disinfettati con lavaggi antisettici e con lunghe distribuzioni di polvere insetticida. Ovunque, accanto ai villaggi di baracche, dove è stato possibile, sono stati impiantate docce ad acqua calda e stufe sterilizzanti, ove i reparti si recano a turno per la pulizia personale e per la disinfezione del vestiario. Presso i bagni funzionano anche lavanderie con mezzi per la sterilizzazione.

La lotta contro il freddo

Larghissima, adeguata ai bisogni, fu la distribuzione degli indumenti invernali: camicie di flanella, mutande, calze, cravatte e guanti di lana, cappucci, fasce molletières. A seconda delle altitudini, alle quali i reparti stazionano, furono distribuiti cappotti invernali o con pelliccia o interamente foderati di pelliccia, pettorali doppi, cappucci con pellicce, sacchi a pelo. Furono aumentate, a seconda delle necessità, le quote di coperte. L'abbondanza delle distribuzioni, risulta evidente quando si afferma che ad un solo corpo d'armata, dislocato in zona montuosa furono date circa 280.000 coperte ed un numero corrispondente di mutande e camicie di lana o cotone felpato, calze di lana, 80.000 cappotti invernali, 60.000 pettorali in pellicce, 10.000 sacchi a pelo. Concorse in ciò largamente l'aiuto del Paese: da ogni parte d'Italia, con generosa gara, benemeriti Comitati ed Associazioni, con l'appoggio attivo, costante e disinteressato della stampa diedero opera efficace alla raccolta d'ingenti mezzi di protezione dal freddo ed al loro invio fino alle prime linee.

Molti ingegnosi accorgimenti furono escogitati per combattere i due grandi nemici: freddo ed umidità. Le baracche, i ricoveri, perfino le trincee furono provviste di stufe d'ogni tipo e forma; alle truppe furono dati scaldapiedi e scaldamani d'ogni specie. In qualche zona più elevata, perché le vedette potessero preservare le mani dal freddo furono con materiali di ripiego costruiti recipienti per acqua calda, che le vedette mettono poi in tasca. Ad evitare congelazioni agli arti inferiori, si pensò anche di riscaldare mattoni, che, avvolti poi in panni di lana, si applicano alle estremità di chi, dopo il servizio di vedetta, torna ai baraccamenti. Particolare attenzione fu rivolta alle calzature: e il numero dei congelamenti agli arti, ora ridotto quasi a nulla, dimostra che il problema poté essere assai bene risolto. Si distribuirono stivaletti da montagna, zoccoli di legno di vario tipo, per servire da sovrascarpa o per sostituire le scarpe stesse, spesso bagnate, nei momenti di riposo; tele speciali impermeabili, da sovrapporre alle calze di lana, per impedire il passaggio dell'umidità; grassi per ungere le pelli; scarpe con suola impermeabile mediante fodera interna ricavata dalla vescica dei bovini ecc.

Il nutrimento del soldato

Cure speciali furono dedicate all'alimentazione del soldato al fine di renderla varia, abbondante e adatta alle eccezionali condizioni climatiche di gran parte del nostro teatro d'operazioni. Con l'aumento di alcuni dei generi componenti la razione e con l'introduzione di altri si assicurò al soldato un minimo giornaliero di circa 3900 calorie. Per le truppe sottoposte a lavoro intenso in montagna, tale minimo fu portato a 4700 calorie, aumentando il pane e il vino ed aggiungendo moderate distribuzioni di rhum o marsala. All'inizio della guerra la panificazione era in gran parte fatta mediante i pur ottimi forni da campo: a questi si sostituirono gradatamente quelli in muratura, che forniscono pane più eccellente e sano. Soprattutto si cercò di assicurare al soldato il giornaliero ristoro del vitto caldo, non lasciando intentato alcun espediente per riuscirci: da un largo impianto delle ottime casse di cottura di termos agli scaldaranci in carta e in cera o alcool solidificato ai fornelli a grasso di bue, che in primissima linea servono assai bene a cuocere le vivande e a mantenerle calde. Per garantire in ogni eventualità il vettovagliamento delle truppe dislocate in zone montuose assai elevate furono costituiti, in località opportune, vicine alle truppe, forni avanzati, magazzini di viveri e di generi di conforto, depositi di legna e di carbone. In tal modo, anche in caso di temporanea interruzione delle strade, le truppe sono in grado di provvedere al proprio sostentamento. Un problema importantissimo, strettamente connesso all'igiene dell'alimentazione, fu quello di assicurare l'acqua potabile nell'ingente quantità necessaria alle truppe. In previsione che, nelle zone più elevate, potesse mancare per il gelo delle sorgenti, furono installati potabilizzatori e distribuiti alle truppe filtri tipo "Borkfeld". Là dove l'acqua mancava del tutto, come sul Carso (poi pure sul Pasubio) si provvide con appositi impianti al sollevamento meccanico e al trasporto da lontane sorgenti fino alle linee più avanzate, o dalle valli fino alle alte quote, risparmiando così il lento e faticoso servizio di salmerie e di portatori.

I servizi sanitari

Le condizioni di salute delle truppe, particolarmente minacciate durante l'inverno, richiamarono le maggiori possibili cure ed ogni interessamento. Furono rigorosamente applicate le misure igieniche e profilattiche destinate a prevenire malattie infettive e contagiose. Fu provveduto per la regolare pulizia e disinfezione delle trincee e dei ricoveri. Nei limiti concessi dalla scarsa umanità dell'avversario, si curò anche la disinfezione dei campi di battaglia, raccogliendo gli oggetti abbandonati ed inumando i cadaveri, generalmente in cimiteri reggimentali. L'organizzazione sanitaria può ritenersi oggi perfetta e completa: dai posti di medicazione, ravvicinati il più possibile alle trincee avanzate, per assicurare il pronto soccorso ai feriti, fino agli ospedali di riserva, il servizio funziona con abbondanza di mezzi e con razionalità d'indirizzo. Numerose ambulanze su automobili provvedono al rapido trasporto degli infermi e dei feriti dalle linee di combattimento agli ospedali, e da essi alle stazioni ferroviarie. Né mancano i reparti speciali per ciascuna branca della medicina: oftalmici, dermosifilopatici, psiconeurosisici, odontoiatrici, ecc., diretti da specialisti delle materie. Infine furono istituite case di riposo per trattenerci i convalescenti, prima del loro ritorno ai corpi o per curare i militari esauriti dai disagi della guerra e dalle fatiche dell'inverno. Con la salute fisica si curò pure quell'intellettuale e morale delle truppe. In talune regioni montuose, per ottima iniziativa di comandi in sott'ordine, a rendere meno monotona la vita invernale furono istituiti piccoli locali per riunioni con bibliotechine formate con il concorso di benemerite associazioni. L'interessamento per le truppe fu anche esercitato nei rispetti del servizio postale curando - finché possibile - che la corrispondenza fosse trasmessa, in arrivo o in partenza, fino alle trincee.

Comunicazioni e trasporti

La stagione invernale imponeva speciali provvedimenti per assicurare rapide e costanti comunicazioni tra le retrovie e le truppe anche più avanzate. Ciò si ottenne dedicando speciale attività ed energia alla buona manutenzione della rete stradale. Di massima, ogni comando d'unità provvede a mantenere praticabili le strade che conducono al fronte occupato dai reparti da esso dipendenti. Lo sgombero della neve è fatto con speciale servizio di spartineve e con personale, a preferenza, di milizia territoriale. Il lavoro per la manutenzione e il miglioramento stradale dura ininterrotto, al fine di conservare aperte le comunicazioni, nonostante qualsiasi avversa condizione atmosferica. Per diminuire gli ingombri sulla rete stradale, insufficiente ai bisogni di un grande esercito cumulati con quelli ordinari della popolazione, furono aperte nuove vie, specialmente in montagna, e costruiti nuovi ponti. Ampio sviluppo fu dato alle linee teleferiche, preziose per assicurare i rifornimenti alle truppe nelle zone più elevate. Furono prese efficaci disposizioni per combattere le piene dei fiumi e gli allagamenti così frequenti nella zona del basso Isonzo. Una completa rete telegrafica, telefonica ed ottica assicura un costante collegamento con i comandi e le truppe più avanzate, affinché nessun riparto, per quanto piccolo, rischi di rimanere isolato.

Per facilitare il movimento dei trasporti, veramente grandioso, fu dato il più largo sviluppo ai mezzi di trazione, a cominciare dal raddoppiamento dei binari sulle linee ferroviarie più affollate, alla costruzione di nuovi tronchi di ferrovie a scartamento ridotto, allo sviluppo del servizio automobilistico, all'aumento del carreggio e delle salmerie, alla costituzione di trasporti a slitte e, dove neanche queste possono giungere, con portatori. Presso qualche grande unità, più esposta alle offese aeree, furono formati drappelli di pompieri con militari più pratici dello speciale servizio e forniti

dei mezzi per lo spegnimento degli incendi, in parte acquistati, in parte ceduti con alto senso di patriottismo dalle città di Torino, Milano e Ravenna.

Disciplina e fede nella vittoria

Grazie a questo insieme di provvedimenti, le truppe passano l'inverno, pur su zone montuose a rigida temperatura e in pianure note per l'abbondante umidità, in ottime condizioni igieniche, in piena efficienza bellica e con il morale elevato. Con instancabile attività, attendono alla propria istruzione tattica, al rafforzamento del fronte di difesa e ad altri utili lavori, mantenendo sempre alto lo spirito offensivo ed inalterato il tradizionale buon umore. L'affetto che il Paese dimostra ai soldati con ogni mezzo, e sopra tutto largheggiando in doni, la cura costante degli ufficiali per le proprie truppe e la vita d'abnegazione e di pericolo che essi condividono ovunque e sempre con i loro soldati e di cui questi sono i testimoni oculari d'ogni giorno, hanno costituito il miglior vincolo gerarchico. Grazie ad esso, la disciplina è ottima e ovunque regnano buona volontà ed elevato sentimento militare. Il periodo invernale non costituisce perciò una sosta nella guerra, ma un'alacre preparazione a maggiori operazioni offensive, grazie la quale si mantiene saldo il morale delle truppe, se ne sviluppano le virtù guerriere e l'ostinata volontà di superare a costo ogni sacrificio, ogni privazione, le resistenze opposte dal nemico, e la fiducia completa della vittoria finale.

LE PRIME OPERAZIONI DEL 1916

All'inizio del secondo anno di guerra sul fronte italiano, il Regio Esercito si trovava in uno stato di grave crisi, frutto dell'elevatissimo dispendio di energie fisiche e morali causato dalle prime quattro Battaglie dell'Isonzo. Viceversa la *Kaiserliche und Königliche Armee*, benché ancora numericamente inferiore al suo nemico, era ben più salda. Aveva infatti ripianato le gravi perdite subite facendo affluire al fronte cospicui contingenti di complementi, ed era in procinto di rafforzare ulteriormente il proprio schieramento con le unità ritirate dal fronte serbo, ormai in rapida dissoluzione. Conservava inoltre una maggior capacità tattica, acquisita nel corso dei duri combattimenti affrontati sul fronte orientale – soprattutto in Russia – e non subiva ancora quei fenomeni di disgregazione che più avanti avrebbero dilaniato gli eterogenei popoli dell'impero e di conseguenza i reparti in armi che ne erano espressione.



SQUADRA MITRAGLIERI DEI K.K. LANDESSCHUTZEN SUL FRONTE DOLOMITICO. L'ARMA È UNA SCHWARZLOSE M.07/12

In buona sostanza gli italiani, come non erano riusciti a penetrare in profondità nelle linee difensive austro ungariche, impadronendosi di rilevanti porzioni del territorio nemico, allo stesso modo non avevano intaccato il morale dei soldati che lo difendevano.

Stanti queste confortanti, se non proprio floride, condizioni, c'era da aspettarsi che nella primavera del 1916, passati i rigori dell'inverno, la condotta generale dell'Imperial Regio Esercito sarebbe passata, da strettamente difensiva, a decisamente offensiva. Le prime avvisaglie – semplici scaramucce e piccole azioni di rettifica del fronte – non mancarono comunque di manifestarsi sin dai primi giorni del nuovo anno, testimoniando inequivocabilmente che l'esercito austriaco non si sarebbe più limitato – come nell'anno appena trascorso – ad attendere i soldati italiani con le armi al piede e il colpo in canna.

L'1 gennaio, sulle Alpi Giulie, in Carnia, gli austro ungarici attaccarono il Monte Cukla, che assieme al Monte Rombon domina da nord la conca di Plezzo. Riuscirono nel loro intento soltanto il 12 febbraio, ma nel successivo mese di maggio persero di nuovo le posizioni faticosamente conquistate. In quel settore ottennero qualche ulteriore modesto successo, tutt'altro che determinante, anche sul Vodil e sul Mrzli, a nord ovest di Tolmino.

Più preoccupante per gli italiani fu invece il deciso attacco condotto il 14 gennaio sull'Isonzo – a Quota 188 e a cavallo della strada San Floriano-Peuma – contro la martoriata “tomba dei battaglioni” di Oslavia. Gli assalti, sempre più rabbiosi, furono accanitamente reiterati fino al 25

gennaio, tanto che alla fine il VI Corpo d'Armata non fu più in grado di mantenere le posizioni e dovette ripiegare sulla linea che occupava nell'ottobre del 1915, all'inizio della quarta Battaglia dell'Isonzo. Vennero perse, tra le altre, la trincea dei "Razzi" e quella delle "Frasche", sanguinosamente conquistate dalla Brigata "Sassari" alla fine di novembre dell'anno precedente.

In risposta a queste limitate ma pugnaci offensive, in febbraio il Regio Esercito imbastì qualche azione a Plava, sul Carso settentrionale, a Peteano e nel settore di Peuma. Erano però soltanto poco più che delle punture di spillo, che non riuscirono neanche a profittare del fatto che gli austriaci stavano sguarnendo il fronte isontino per ammassare quante più truppe possibile su quello tirolese, in vista della grande "Offensiva di Primavera", pianificata per la metà di maggio.



COL DI LANA – IL CRATERE PRODOTTO DALLA MINA ITALIANA IN UNA CARTOLINA COMMEMORATIVA

Gli italiani furono più attivi nel settore alpino della 4^a Armata: ai primi di febbraio conquistarono il Monte Collo, in Valsugana; a fine marzo persero e ripresero il Pal Piccolo; in aprile occuparono il Passo della Sentinella – sulle Dolomiti – e Punta Serauta nel Massiccio della Marmolada. La notte del 18 aprile infine, dopo il brillamento di un'enorme mina, riuscirono a conquistare il Col di Lana, contesa cima – più volte attaccata invano – che guarda la strada verso Trento e Bolzano.

A proposito della mina – costituita da 5,5 tonnellate di gelignite (un composto di nitroglicerina, gelatina e dinamite), la cui esplosione fece crollare 10.000 tonnellate di

rocce e provocò un cratere di 30 per 55 metri, profondo 12 metri – la relazione austriaca riferisce che:

La cima sconvolta fu ben presto occupata [dagli italiani] [...] Gli attaccanti si erano impadroniti di 170 prigionieri, 4 mitragliatrici, 2 minenwerfer e 1 cannone da montagna; il resto dei 280 uomini del presidio era morto e sepolto sotto le macerie.

LA QUINTA BATTAGLIA DELL'ISONZO 11 – 17 MARZO 1916



TRINCEA ITALIANA ALL'INIZIO DELLA QUINTA BATTAGLIA DELL'ISONZO

Il 6 dicembre 1915 si tenne a Chantilly, sede del *Grand Quartier General* francese, la seconda Conferenza Interalleata. Per l'Italia vi partecipò il tenente generale Carlo Porro, Sottocapo di Stato Maggiore del Regio Esercito, per la Francia il *généralissime* Joseph Joffre, soprannominato *Père* (Papà) dai soldati francesi per il suo aspetto bonario, che comunque non gli evitò lo smacco della destituzione a fine 1916, dopo la battaglia di Verdun. Del resto era già capitato al *field marshal* John French l'anno precedente e sarebbe capitato anche al tenente generale Luigi Cadorna a fine 1917, dopo Caporetto. Il rappresentante del Regno Unito non era più l'ormai defenestrato

French, bensì il nuovo astro nascente della *BEF* (*British Expeditionary Force*) il *lieutenant general* sir Douglas Haig. L'oggetto dei lavori erano i piani di guerra per l'anno entrante.

Nel corso dell'incontro venne stabilito che, in caso di attacco nemico diretto contro una delle Potenze dell'Intesa, le altre le avrebbero fornito ogni possibile appoggio in uomini e armi. Venne inoltre deciso che nel corso del 1916 si sarebbe passati decisamente all'offensiva in tutti gli

scacchieri principali. I francesi e i britannici pensavano alla Somme a luglio, con 60 Divisioni, 40 francesi e 20 inglesi; il Comando Supremo italiano alla quinta battaglia sull'Isonzo e a una offensiva sulla fronte giuliana a primavera inoltrata.

Le decisioni prese dagli Alleati a dicembre 1915 furono riconfermate nella terza Conferenza Interalleata, che ebbe luogo, sempre a Chantilly, il 12 e 13 marzo 1916, sotto l'ombra incombente e minacciosa della pesantissima offensiva lanciata dai tedeschi appena tre settimane prima, il 21 febbraio, a Verdun.

In questa occasione l'Italia, dopo aver ottenuto dai francesi l'assicurazione che avrebbero inviato aiuti, decise di dare immediatamente inizio all'offensiva sull'Isonzo, anticipandola, nonostante le fosse stato affidato anche il salvataggio dell'esercito serbo, in piena ritirata attraverso l'Albania. Fu una decisione precipitosa – presa, si direbbe, “sul tamburo” – dal momento che i preparativi non erano ancora ultimati e che l'inclemenza della stagione avrebbe potuto ostacolare fortemente le operazioni.

Infatti, mentre un piano strategico e un Ordine di Operazioni possono essere imbastiti ed emanati anche in un paio di giorni, la preparazione dei Corpi d'Armata destinati a metterli in esecuzione e la predisposizione della complessa organizzazione logistica di supporto, se condotte adeguatamente e non in maniera affrettata e raffazzonata, richiedono tempi molto più lunghi, misurabili in svariate settimane.

Analogamente, avverse condizioni atmosferiche possono influire negativamente su qualsiasi tipo di operazione. Lo riconobbe, *a posteriori*, anche il Comando Supremo italiano, che così si espresse nella sua Relazione Ufficiale:

Le avverse condizioni atmosferiche ebbero un'influenza deleteria sullo svolgimento delle operazioni, impedendole quasi del tutto sulla fronte della 2ª Armata e su quella montana, ostacolando gravemente su quella della 3ª.

La quinta battaglia dell'Isonzo fu quindi condotta soprattutto per alleggerire la pressione sulle forze alleate – particolarmente quelle francesi – schierate sul fronte occidentale, mantenendo inchiodate sul fronte italiano le forze dell'Imperial Regio Esercito che altrimenti si sarebbero potute spostare in altri teatri.

E in effetti a Verdun non combatté alcun soldato austriaco, ma di austriaci, con ogni probabilità, non se ne sarebbero visti anche se l'offensiva italiana non ci fosse stata. Francia e Gran Bretagna in quel momento erano “un affare privato” dell'Impero tedesco, così come l'Italia e la Serbia erano un “affare privato” dell'Impero austriaco. Dall'inizio della guerra gli eserciti dei due Imperi Centrali avevano operato insieme soltanto sul fronte orientale, e così continuarono a fare fino al 1917, quando – scomparsa la minaccia russa – decisero di unire le proprie forze per eliminare l'Italia dal conflitto, senza peraltro riuscirci.

Tutto ciò, ovviamente, l'Ordine di Operazioni non lo diceva. Specificava invece che era necessario trarre partito dal momento sfavorevole in cui versava il nemico, non più in grado di far affluire rinforzi sulle frontiere italiane, esprimendo un giudizio sostanzialmente errato per almeno due buone ragioni, dal momento che l'esercito austro ungarico:

- aveva già iniziato ad ammassare Divisioni e immense quantità di materiali nel Sud Tirolo in vista della *Frühjahrs-offensive*. Non era quindi in condizioni critiche per mancanza di uomini;
- era in grado di trasferire numerose Divisioni verso l'Italia – di fatto lo stava già facendo – grazie alla chiusura del fronte serbo ed alla stasi di quello russo.



1916 – TRINCEA DELL'87° REGGIMENTO FANTERIA FRANCESE NEL SETTORE DI VERDUN

L'Ordine di Operazioni era già pronto una settimana prima della Conferenza di Chantilly, ovvero il 6 marzo. Ma proprio perché si trattava di un'operazione "leggera" e, per così dire, "controvoglia", i cui immediati obiettivi non erano lo sfondamento delle linee avversarie o specifiche conquiste, bensì prestare immediato aiuto agli alleati, non conteneva alcun disegno concreto e si manteneva sulle generali. Si limitava infatti a raccomandare che:

[...] i risultati dovevano, direttamente od indirettamente, costituire un passo avanti per la conquista dei campi trincerati di Gorizia e di Tolmino [...]

lasciando ai comandi della 2^a e 3^a Armata la libertà di stabilire gli obiettivi, partendo dalle posizioni raggiunte con l'ultima offensiva invernale dell'anno precedente. Quasi a confermare la scarsa importanza dell'azione, il Comando Supremo non assegnò alcuna riserva: né prima, né durante la battaglia. Ancora una volta il peso più grave dell'offensiva toccò alla 2^a e alla 3^a Armata, mentre alla 1^a, alla 4^a e alle truppe della zona Carnia venne richiesto di condurre una semplice azione di fissaggio, allo scopo di mantenere bloccate le forze nemiche che avevano di fronte.



CANNONE DA 149/35 MOD. 1901 CON CINGOLI "BONAGENTE"



TRINCEA ITALIANA A QUOTA 65 DI SELZ

La battaglia iniziò l'11 marzo con il consueto fuoco dell'artiglieria e con condizioni meteorologiche che non sarebbero potute essere peggiori. L'attacco della 2^a Armata si arenò subito, mentre quello della 3^a riuscì a progredire leggermente. Il 13 si combatté aspramente nei martoriati settori del San Michele e di San Martino, conquistando alcune posizioni, che però vennero perdute il giorno seguente.

Tra il 15 e il 17 il VI Corpo d'Armata ottenne qualche limitato successo nei settori di Oslavia, di Peuma e del Sabotino e la 12^a Divisione, assieme a elementi delle Brigate "Cuneo" e "Abruzzi", conquistò a caro prezzo il cosiddetto "Naso di Lucinico" sul Podgora, ma non riuscì a impadronirsi dei due ponti che da quella località portavano a Gorizia.

La reazione austriaca si sviluppò fra il 17 e il 29, più che altro per mascherare gli spostamenti di truppe che dall'Isonzo venivano avviate verso il Trentino per l'imminente offensiva sugli Altipiani. Si svilupparono attacchi nella zona di Santa Maria di Tolmino, del Rombon e al Pal Piccolo, con risultati modesti. Nella notte del 27, in particolare, l'11^a Divisione italiana, che presidiava il Podgora-Grafenberg, venne violentemente investita e fu costretta a retrocedere, ma il giorno successivo riprese slancio e riuscì a

riconquistare le posizioni che aveva appena perduto, tranne una piccola parte del Monte Grafenberg.

Il 29 i combattimenti si estesero anche ai contigui settori di Oslavia e del Sabotino, dove le Brigate "Granatieri" e "Lombardia" dovettero in un primo tempo cedere terreno, per poi passare al contrattacco e riconquistare le posizioni perdute, infliggendo al nemico, sul "Lenzuolo Bianco" e alla Madonnina, perdite molto gravi.

In risposta agli ostinati attacchi nemici, truppe del VII Corpo d'Armata impegnarono fortemente le posizioni austriache a Selz e a Monfalcone, espugnando diverse fortificazioni e facendo parecchi prigionieri.

Altipiani, mentre gli austriaci decisero di definirla con un nome più poetico: *Frühjahrsoffensive*, ovvero Offensiva di Primavera, anche se in alcuni documenti venne chiamata anche *Südtiroloffensive*, ossia Offensiva del Tirolo Meridionale¹⁴.

Agli italiani, tuttavia, la battaglia fu da subito nota con il nome di *Strafexpedition* – Spedizione Punitiva – anche se questo termine sprezzante, che si riferiva al castigo da infliggere all'Italia per il *tradimento* del 1915, non fu mai adottato ufficialmente dall'Austria. Venne comunque informalmente diffuso tra le truppe austriache per sostenerne ed accrescerne la motivazione, come riferirono in più occasioni i disertori nel corso degli interrogatori a cui erano sottoposti dagli interpreti dell'Ufficio Informazioni del Comando Supremo¹⁵.



IL FELDMARSCHALL VON ÖSTERREICH-TESCHEN (SX) A COLLOQUIO CON IL GENERAL DER INFANTERIE VON FALKENHAYN

L'autore del piano era l'omologo austriaco del tenente generale Luigi Cadorna, ovvero il *Generalstabschef* (Capo dello Stato Maggiore Generale) *generaloberst Freiherr* (Barone) Franz Conrad von Hötzendorf. Costui tuttavia, a differenza di Cadorna – che comandava direttamente il Regio Esercito sul campo ed aveva devoluto le sue funzioni al vertice dello Stato Maggiore al Sottocapo di Stato Maggiore, il tenente generale Porro – svolgeva il suo incarico a Vienna, mentre l'*Armeeoberkommandant* (Comandante Supremo dell'Esercito) era il *feldmarschall Erzherzog* (Arciduca) Friedrich von Österreich-Teschen.

Risulta difficile trovare, nella storia dei rapporti tra Italia e Austria, un personaggio più ostile agli italiani del *generaloberst* Conrad, peggiore persino del famigerato *feldmarschallleutnant* Julius Jacob von Haynau, detto la *lena di Brescia* per la ferocia con cui represses la rivolta della città durante i moti rivoluzionari del 1848-1849.

Nominato *Generalstabschef* dall'Imperatore Francesco Giuseppe nel 1906, aveva già a più riprese evidenziato questa ostilità, proponendo spregiudicatamente al suo sovrano una guerra preventiva contro l'Italia, una prima volta nel 1908, approfittando del disastro causato dal terremoto di Messina; una seconda nel 1911, all'epoca della guerra Italo-Turca. E ciò nonostante l'Italia fosse legata fin dal 1882 all'Impero Austro Ungarico nell'ambito della Triplice Alleanza.

Rimosso per questo dalla carica di Capo di Stato Maggiore Generale nel 1911, su suggerimento del Ministro degli Esteri Alois Lexa von Ährenthal, tornò ad assumerla nel 1912, quando il Ministro venne a sua volta rimosso per volere dell'*Erzherzog* Franz Ferdinand von Österreich-Este – quello che verrà assassinato a Sarajevo il 28 giugno 1914 – erede al trono e protettore di Conrad.

Verrebbe da supporre che il suo stilema preferito, al termine di ogni convegno con il suo Stato Maggiore o con l'Imperatore, dovesse essere, parafrasando Marco Porcio Catone: "*Et tandem censeo: Roma delenda est*". Dobbiamo però riconoscere che la sua ostilità nei confronti dell'Italia era eguagliata, se non superata, dal suo odio viscerale verso la Serbia.

Fu proprio lui, *offensivista a oltranza*, come Cadorna e tutti i generali della Grande Guerra, a concepire l'ardita manovra di sfondamento che doveva colpire le linee italiane nel loro punto più debole, sull'altopiano di Asiago¹⁶, per consentire alle Armate austro ungariche di irrompere nella pianura veneta puntando su Vicenza. In tal modo le tre Armate italiane schierate dal Brenta al mare si sarebbero trovate rinchiusi in un gigantesco *cul de sac* – senza via d'uscita alcuna – e il Regio Esercito sarebbe crollato, mentre il fronte sud occidentale austriaco si sarebbe potuto

14: Ricordiamo che il Trentino per gli austriaci era il *Welschsüdtirol*, cioè quella porzione del Sud Tirolo che "parla un'altra lingua". Il nome italiano di Trentino risale invece alla metà del XIX secolo.

15: L'Ufficio Informazioni era una delle branche del Riparto Operazioni del Comando Supremo, creato il 24 maggio del 1915 all'atto dell'entrata in guerra dell'Italia. Dall'ottobre del 1916 fu sdoppiato in un Servizio Informazioni (Servizio I) e un Ufficio Informazioni Truppe Operanti (Ufficio ITO). I fronti del Tirolo e del Trentino erano di competenza della 2ª Sezione dell'Ufficio I. Cfr. Piero Pastoretto, *Sinossi della preparazione bellica del Regio Esercito nel 1915*, I Quaderni della SCSM2-2015, pag. 102.

16: Più noto come Altopiano dei Sette Comuni. In alcune zone vi si parla ancora un dialetto derivato dalla lingua cimbra.

spostare verso ovest sino alla frontiera con la Francia. Inoltre – lo abbiamo già accennato – le forze schierate sull'Isonzo sarebbero potute tornare in Galizia e sul fronte orientale, dove ce n'era estremo bisogno. Senza prendere in considerazione, per di più, i vantaggi economici e le fonti di approvvigionamento che l'Impero avrebbe ottenuto occupando la Pianura Padana e il ricco settentrione d'Italia.

Gli austriaci hanno la tendenza ad essere, ancor più dei tedeschi, degli inguaribili ottimisti circa la riuscita delle loro operazioni militari. È risaputo che, ancor prima dell'inizio della *Frühjahrsoffensive* avessero già designato degli ufficiali – tutti muniti di guide Baedeker e di manuali di storia dell'arte italiana – incaricati di requisire tutte le opere d'arte e gli oggetti preziosi per spedirli in Austria come preda di guerra. Ciò fa il paio con il celebre fraintendimento del 1859 quando, ricevuto dal *feldzeugmeister* (generale di corpo d'armata proveniente dall'artiglieria) Ferenc József Gyulay il telegramma in cui si diceva che era stata presa *Trino* (Trino Vercellese), a Vienna interpretarono che fosse un errore dei telegrafisti, lessero *Torino* e commissionarono alla Imperiale Zecca il conio delle medaglie commemorative.

Secondo il *generaloberst* Conrad – considerato uno specialista della guerra in montagna e un ottimo stratega, o almeno il migliore di cui disponesse l'Impero Austriaco (a torto, come la storia si incaricò di dimostrare) – la *Frühjahrsoffensive* sarebbe stata facilitata dal fatto che gli austriaci avrebbero dovuto semplicemente discendere dalle elevate cime in loro possesso, travolgendo con facilità le resistenze dei soldati italiani, da lui ritenuti mediocri e poco combattivi.

La scarsa considerazione di Conrad per i militari italiani – soldati o generali che fossero – era frutto di un antico pregiudizio, confermato, a suo modo di vedere, dai modesti risultati ottenuti dal Regio Esercito nelle prime cinque offensive sull'Isonzo. Ovviamente si sbagliava, poiché il suo risultato alla luce dei fatti soltanto quello che era: uno stupido preconcetto tutto germanico, nonché un calcolo completamente campato in aria.

Quali che fossero le sue convinzioni, non aveva tuttavia preso nella dovuta considerazione le caratteristiche orografiche dell'Altopiano di Asiago, che lo rendevano un campo di battaglia assai problematico, per non dire proibitivo. Compreso fra i fiumi Astico a occidente e Brenta a oriente e delimitato da ampie scarpate, l'altopiano – allora come oggi – contava venti vette oltre i 2.000

metri sul suo lato settentrionale, era scarso di acque a causa del suo terreno carsico ed era uno dei luoghi più freddi delle Alpi, con punte di -30° in inverno e abbondanti precipitazioni nevose.

L'unico aspetto geografico che attirava Conrad – e probabilmente l'unica cosa su cui si soffermò a riflettere, certo di poter realizzare lo sfondamento – era la ridotta distanza (65 chilometri nel punto più stretto) che intercorreva tra l'ansa meridionale formata dal confine italo austriaco all'altezza dell'Altopiano dei Sette Comuni e la città di Mestre.

Per garantire la riuscita dell'impresa, alla fine del 1915 il *generaloberst* Conrad aveva chiesto al suo collega tedesco, il *general der infanterie* Erich von Falkenhayn, *Chef des Großen Generalstabs*, di poter distogliere almeno nove Divisioni austriache dalla Galizia e dal fronte



MONTE PASUBIO – PRESIDIO DEL DENTE AUSTRIACO



ROVERETO, NELLE IMMEDIATE RETROVIE DEL FRONTE.
MASCHERAMENTI AUSTRIACI IN VIA SANTA MARIA

isontino, auspicando che venissero sostituite da Grandi Unità tedesche. In tal modo avrebbe avuto una disponibilità complessiva di circa venticinque Divisioni, che considerava sufficienti per conseguire lo sfondamento.

Von Falkenhayn aveva però rifiutato per tre buone ragioni. Innanzitutto giudicava il piano troppo ardito e difficilmente realizzabile per motivi eminentemente logistici. Rispose infatti:

[a] S.E. Conrad von Hötzendorf [che] la continuazione dell'offensiva contro le Alpi occidentali, lontane più di 500 chilometri, sarebbe stata assolutamente al di fuori del cerchio d'azione delle Potenze Centrali.

In secondo luogo, considerando che la Germania non era in guerra con l'Italia, riteneva che un suo intervento avrebbe pregiudicato indelebilmente i rapporti fra le due nazioni. Infine – anche se per prudenza non lo rivelò a Conrad – nel dicembre del 1915 aveva anche lui in corso la preparazione della titanica offensiva su Verdun – prevista per la fine di febbraio del 1916 – che nei suoi progetti doveva *dissanguare* l'esercito francese. Quindi non poteva assolutamente permettersi di distrarre neppure un uomo dal fronte occidentale, tanto meno qualche Divisione.

In realtà von Falkenhayn non credeva che l'ambizioso piano di Conrad fosse realizzabile, anche perché non riponeva molta fiducia nelle capacità militari dell'Impero Austro Ungarico. Occorre ricordare che l'atteggiamento prevalente dei militari tedeschi nei riguardi dell'esercito e dei generali austriaci – loro alleati nella I Guerra Mondiale – era più o meno simile a quello che avrebbero assunto nei confronti dell'esercito e dei generali italiani – in quell'occasione loro alleati – nel secondo conflitto mondiale.



OBICE AUSTRIACO ŠKODA 30,5 CM MÖRSER VZ. 1911 DURANTE LA BATTAGLIA DEGLI ALTIPIANI. IN POSTAZIONE (IN ALTO) E DURANTE IL TRASPORTO (SOPRA)

Ricevuto il *gran rifiuto* e il secco e anche un po' irriverente *nein* tedesco, Conrad von Hötzendorf si rassegnò ad agire da solo e radunò nel Tirolo meridionale 14 Divisioni, scelte fra le più addestrate alla guerra in montagna, raggruppandole in due Armate: l'11^a (*general der kavallerie* Viktor Dankl von Krásnik) – nove Divisioni su quattro Corpi d'Armata – e la 3^a (*generaloberst* Hermann Kövess von Kövesshaza) – cinque Divisioni su due Corpi d'Armata – a loro volta riunite nel Gruppo di Armate del Tirolo, al comando del *generaloberst* Erzherzog Eugen von Österreich-Teschen.

Si venne così a formare un'imponente massa di oltre 295.000 uomini, più della metà dei quali erano tuttavia impiegati nelle retrovie e nei servizi logistici.

Il supporto di fuoco era assicurato da un impressionante parco di artiglierie di tutti i tipi: più di un migliaio di cannoni da montagna, da campagna e d'assedio.

Tra le numerosissime batterie ve ne erano almeno venti da 305 mm, ciascuna equipaggiata con 2 obici Škoda 30,5 cm Mörser Vz. 1911; una mista, con 1 obice da 380 mm Škoda 38 cm Vz. 1916, denominato *Barbara*,

e 1 cannone di origine navale da 350 mm *Langrohrkanone* (cannone prolungato) Škoda 35 cm L45, denominato *Georg*; una da 420 mm, con 2 obici Škoda 42 cm Vz. 1914. Erano tutti pezzi d'artiglieria di dimensioni enormi – mai visti prima sul fronte italiano – che erano in grado di sbriciolare qualsiasi fortificazione, vallo o trincea.

Il *generaloberst* Conrad stava preparando – e probabilmente se ne rendeva ben conto – la più grande battaglia montana di tutta la storia umana.

Nella primavera del '16 il fronte trentino era un fronte *quiescente*, per cui la 1^a Armata, che lo presidiava, dal Lago di Garda al corso del torrente Cismon, una ventina di chilometri a nord est di Borgo Valsugana, al comando del tenente generale Roberto Brusati, era la più debole delle quattro Armate italiane, con due soli Corpi d'Armata: il III e il V. Condivideva questa esiguità di forze con la 4^a, schierata alla sua destra, anch'essa su due soli Corpi d'Armata. L'ammassamento delle truppe austriache nel Tirolo meridionale ebbe inizio nel mese di febbraio, ma nonostante tutti gli accorgimenti messi in atto dagli austriaci per tenere segreti i loro movimenti, gli uomini dell'Ufficio I non tardarono ad avvertire i segnali inequivocabili di ciò che si stava preparando nelle retrovie del fronte nemico.

Tuttavia il generale Cadorna – e con lui anche i suoi più stretti collaboratori – non prestò che una limitata attenzione agli allarmi che provenivano dalla 1^a Armata. Non riteneva infatti ipotizzabile un'offensiva di grandi dimensioni sul terreno aspro del Trentino. Pensava piuttosto che i preparativi del nemico fossero solamente il preavviso di un attacco limitato, tendente a distrarre truppe italiane dal fronte dell'Isonzo, dove nel frattempo erano in corso i preparativi della Sesta Battaglia, che aveva per obiettivo la liberazione di Gorizia.



MONTE PASUBIO – RICOVERI SUL VERSANTE ITALIANO

Ciò nonostante, il 24 marzo Cadorna impartì al generale Brusati l'ordine di retrocedere, abbandonando buona parte del terreno conquistato dall'inizio della guerra – Monte Altissimo, Pasubio, Ospedaletto – e di ripiegare sulle *posizioni principali di resistenza*, per assumere uno schieramento strettamente difensivo:

[...] per nessun motivo truppe dovranno lasciarsi trascinare da resistenza su posizioni avanzate, ma eventuale ripiegamento dovrà farsi tempestivamente affinché truppe conservino efficienza per difendere linea principale [...] ¹⁷

Brusati, però, *interpretò* con una certa libertà le direttive ricevute e sostanzialmente non obbedì all'ordine, ritenendo che le posizioni che aveva acquisito fossero tali da permettergli di condurre una valida resistenza in caso di attacco. Le riteneva anche più facili da difendere perché la lunghezza complessiva del tratto di fronte su cui era schierato risultava sensibilmente minore – un buon 40% in meno – di quella che si snodava in corrispondenza delle *posizioni principali di resistenza*.

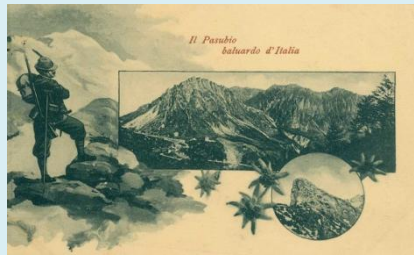
Continuavano nel frattempo a giungere circostanziate informazioni circa la portata dell'attacco austriaco e la data in cui presumibilmente sarebbe stato sferrato. Il tenente colonnello Tullio Marchetti, capo dell'Ufficio I della 1^a Armata, alla fine di marzo segnalò al Comando Supremo, a Udine, che il nemico stava preparando una grossa offensiva in corrispondenza della Val Lagarina, dell'Altopiano di Lavarone e della Valsugana, fornendo dettagli sugli schieramenti delle truppe austriache e sulle potenzialità delle loro artiglierie. Il 26 aprile ulteriori informazioni, portate da un ufficiale cecoslovacco che aveva disertato, davano agli italiani un quadro ancor più preciso e particolareggiato delle intenzioni del nemico.

Ai primi di maggio, quando mancavano ormai solo due settimane all'inizio dell'attacco austriaco, Luigi Cadorna ispezionò il fronte della 1^a Armata e si rese conto che i suoi ordini in merito all'arretramento degli schieramenti sulle *posizioni principali di resistenza* non erano stati eseguiti. La 1^a Armata aveva uno schieramento nettamente offensivo a ridosso della prima linea austriaca e non aveva adeguate forze dislocate in profondità, per frenare l'urto avversario e manovrare con le riserve.

17: Paolo Gaspari, *Le bugie di Caporetto*, Udine, Gaspari Editore, 2011.

Provvide quindi ad assegnare rinforzi alla Grande Unità, facendo affluire immediatamente in linea, per il V Corpo d'Armata: 4 Brigate di fanteria, 16 battaglioni alpini, 18 batterie di medio calibro, 122 sezioni mitragliatrici, reparti del genio e aerei da ricognizione. Subito dopo fece affluire, sempre per il V Corpo d'Armata, altre tre Divisioni, traendone due – la 26^a e la 28^a – dal XIV Corpo d'Armata, che apparteneva alla Riserva del Comando Supremo, e la terza – la 18^a – dal IX Corpo d'Armata della 4^a Armata. si trattava di Divisioni che, pur godendo dell'indubbio vantaggio di essere riposate e pressoché a pieno organico, avevano il grave difetto di non essere mai andate al fuoco. Le nuove Divisioni vennero collocate al centro dello schieramento del V Corpo d'Armata.

L'8 maggio, infine, sostituì il tenente generale Brusati con il tenente generale Guglielmo Pecori Giraldi, che in quel momento comandava il VII Corpo d'Armata della 3^a Armata. Il nuovo comandante ebbe appena una settimana per prendere conoscenza del terreno, delle sue truppe e dei suoi ufficiali prima dell'inizio della *Frühjahrsoffensive*. Decise pertanto di non ordinare nessun cambio di schieramento, perché non si sarebbe fatto in tempo. In definitiva, contro le poderose forze nemiche che si stavano concentrando, la 1^a Armata era così schierata:

GRANDE UNITÀ	COMPOSIZIONE	SCHIERAMENTO
III Corpo d'Armata	5 ^a Divisione	dal confine svizzero alle sponde occidentali del Garda
	6 ^a Divisione	
	Brigata "Sicilia"	
37 ^a Divisione ten. gen. Armano Ricci-Armani		Val Lagarina dalle sponde orientali del Garda alla Vallarsa
V Corpo d'Armata tenente generale Gaetano Zoppi	Sbarramento Aano-Posina Brigata "Roma" bta. alpini "Val Leogra" bta. alpini "Monte Berico" 44 ^a B. Milizia Territoriale ten. gen. Pasquale Oro	Agno-Posina
	35 ^a Divisione ten. gen. F. de Chaurand	dal Monte Maronia all'Alta Val d'Astico
	34 ^a Divisione magg. gen. Alessandro Angeli	dalla Val d'Astico alla Cima XII (Borgo Valsugana)
	15 ^a Divisione ten. gen. Donato Etna	Settore Brenta – Cison da Cima Manderiolo alla Croda Grande
Riserva di Armata	9 ^a Divisione magg.gen. M.Ferrante Gonzaga	
	10 ^a Divisione	
	Gruppo Alpini E ^a	
a: raggruppamento temporaneo di unità costituito da un numero variabile di battaglioni alpini – tratti da vari reggimenti alpini – e di battaglioni alpini territoriali. Solitamente comprendeva almeno un gruppo di artiglieria da montagna.		

Alla vigilia dell'attacco austriaco, i rapporti di forza tra i due opposti schieramenti erano i seguenti:

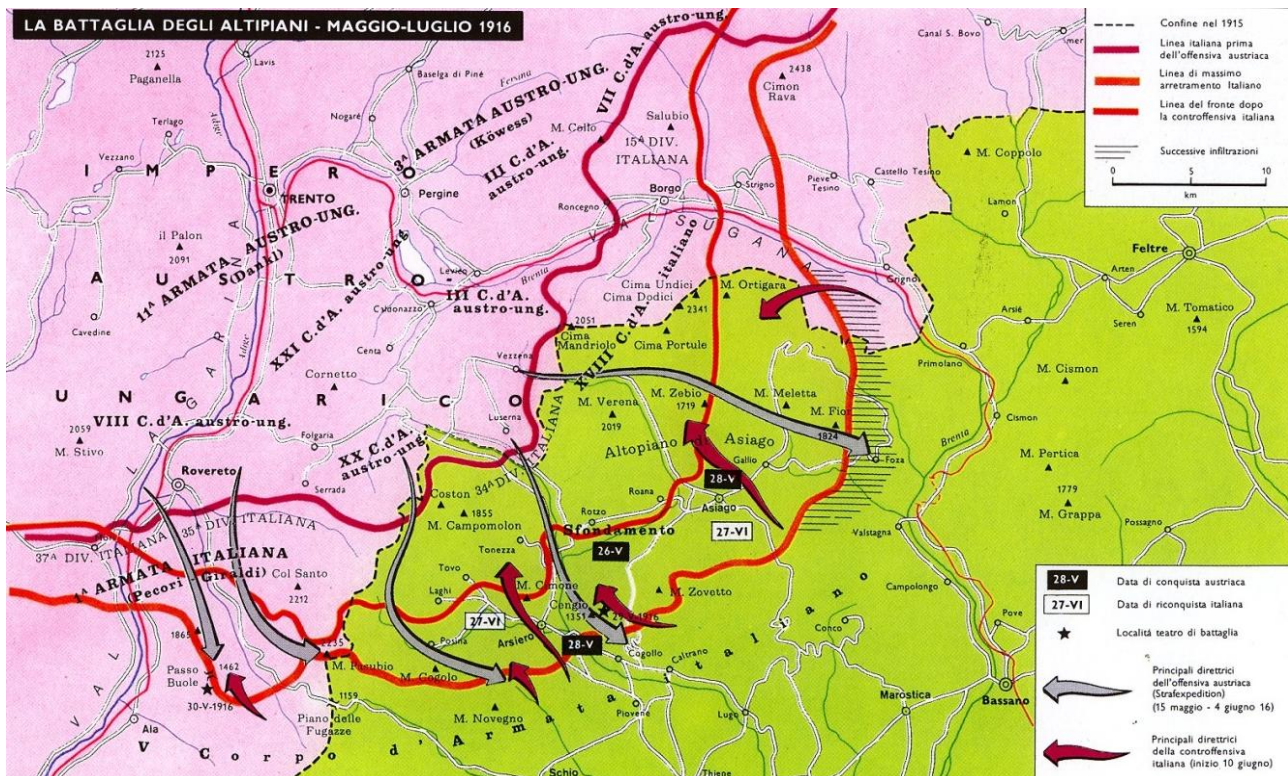
GRANDI UNITÀ	BATTAGLIONI FANTERIA	ARTIGLIERIE		TOTALE UOMINI
		MEDIO/GROSSO CALIBRO	PICCOLO CALIBRO	
Gruppo di Armate del Tirolo (3 ^a e 11 ^a Armata)	193	320	736	295.000
1 ^a Armata (III e V C.d'A)	158 (di cui 27 di Milizia Territoriale)	292	432	198.00

Il piano di Conrad

Le due Armate austro ungariche destinate all'offensiva vennero schierate in colonna, l'una dietro l'altra. L'11^a Armata, che doveva muovere per prima, era destinata ad operare lo sfondamento, mentre la 3^a Armata, che doveva seguire l'11^a, avrebbe dovuto ampliare la breccia e procedere in profondità.

In particolare, dei quattro Corpi d'Armata dell'11^a Armata:

- l'VIII – che costituiva l'ala destra dello schieramento austriaco e operava fra la Val Lagarina e la Val Terragnolo – partendo dall'area Rovereto-Moietto-Monte Finocchio, doveva scendere lungo la Vallarsa, superare Pian delle Fugazze e il Passo Buole e raggiungere Schio. Da lì spingere a sinistra verso Thiene una Divisione ricevuta dal XVII Corpo d'Armata;
- il XX – che era schierato al centro e operava fra la Val Terragnolo e la Val d'Astico – partendo dall'area tra Lavarone e Luserna, doveva avanzare sull'Altopiano di Asiago e lungo la Val d'Astico, per raggiungere Arsiero e Thiene. Il suo comandante era il *feldmarschalleutnant Erzherzog Karl von Österreich*, il *Thronfolger*, ovvero l'erede al trono dell'Impero Austro Ungarico;
- il III – che era anch'esso schierato al centro assieme al XX e operava fra la Val d'Astico e le pendici settentrionali dell'Altopiano dei Sette Comuni – partendo dall'area tra Luserna, il Passo di Vezena e Pizzo di Levico, doveva superare Monte Kempel e Monte Cima di Portule, discendere la Val d'Assa e puntare su Asiago;
- Il XVII – che era schierato all'ala sinistra dello schieramento e operava in Valsugana – partendo dall'area tra Borgo Valsugana, Castelnuovo e Scurelle, doveva discendere la Valsugana verso sud, per raggiungere Passo Grigno e Primolano.



Come abbiamo già visto, a contrastare questo disegno fu inizialmente chiamato il V Corpo d'Armata della 1^a Armata italiana, che poteva contare su sei Divisioni, anche se tre di esse – quelle schierate al centro del suo dispositivo – erano appena giunte al fronte.

Lo svolgimento della battaglia

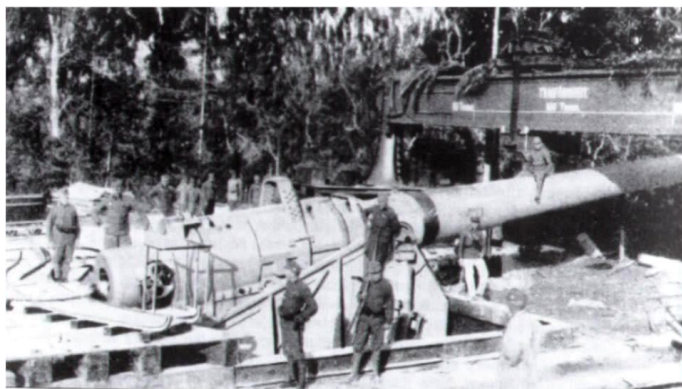
Nel pomeriggio del 14 maggio 1916 le artiglierie dell'11^a Armata austriaca aprirono il fuoco di preparazione sulle linee italiane, continuando poi senza interruzione fino all'alba del giorno seguente. Alle 06.00 del 15 maggio le artiglierie leggere tacquero, mentre quelle medie e pesanti continuarono a piazzare i loro colpi, concentrando il fuoco sulle retrovie italiane e sui centri abitati,

seminando devastazione tra gli abitanti della zona e tra le unità, alcune delle quali furono completamente distrutte. Particolarmente micidiali si rivelarono i pezzi di calibro maggiore – dai 305 ai 420 mm – di cui abbiamo già parlato.

Tra di essi alle 07.15 iniziò a sparare anche il *Langrohrkanone* chiamato *Georg*, che era stato messo in postazione nei pressi della stazione ferroviaria di Calceranica, sulla sponda meridionale del Lago di Caldonazzo. Ai suoi serventi era stato assegnato il compito – non particolarmente glorioso ma importante ai fini dell'offensiva – di battere la cittadina di Asiago, dove aveva sede il comando della 34^a Divisione, responsabile della difesa del cruciale settore dell'Altipiano dei Sette Comuni, tra la Val d'Astico e Cima XII.

Il pezzo apparteneva al lotto iniziale (10 esemplari) di una tipologia di cannoni commissionati alla cecoslovacca *Waffenfabrik der Škodawerke AG* per equipaggiare una nuova classe di quattro corazzate, la cui costruzione – già finanziata con 427 milioni di corone-oro (pari a 1,8 miliardi di euro attuali) – sarebbe dovuta iniziare negli ultimi mesi del 1914, ma venne prudentemente rinviata a dopo il termine del conflitto.

Fu rinviata anche la produzione dei cannoni, ma la *Škoda* aveva già messo in produzione il lotto iniziale, per cui il primo esemplare della serie, dopo il collaudo, venne dato disponibile alla Marina Imperiale il 28 maggio 1915. Poiché non esistevano scafi navali su cui installarlo, fu deciso – pur di non rinunciare ad un'arma importante – di riconvertirlo per uso terrestre e assegnarlo all'esercito, mettendo a punto un affusto adeguato al peso (74 t) e alle dimensioni del cannone, la cui canna aveva una lunghezza di 15,75 m.



IL LANGROHRKANONE ŠKODA 35 CM L45 IN POSTAZIONE A CALCERANICA. BEN VISIBILE LA GRU A PONTE UTILIZZATA PER LA MESSA IN BATTERIA



LE ROVINE DI ASIAGO, DISTRUTTA DAL TIRO DEI GROSSI CALIBRI AUSTRIACI

notevole deformazione della volata obbligarono gli austriaci a ritirare il gigantesco cannone dal fronte e a riportarlo presso la *Škoda* per farlo ritubare¹⁸.

Quello che alla fine venne realizzato, tuttavia, più che un affusto era una pesantissima piattaforma snodata in acciaio, rivestita in legno, che veniva assemblata sul posto, collocandola in un profondo sbancamento del terreno. Su di essa veniva incavalcato il cannone, impiegando una gru a ponte della portata di 100 t. Il trasporto di tutto il complesso avveniva per ferrovia, quindi il pezzo poteva essere messo in batteria solamente nelle immediate vicinanze di uno scalo ferroviario. Il brandeggio in elevazione variava tra i 20° e i 40°, quello in direzione, grazie agli snodi della piattaforma, era di 30° sia a sinistra che a destra. Un solo proiettile di *Georg* pesava circa 710 kg ed era alto 160 cm. La carica di lancio era costituita da 193 kg di esplosivo. La gittata massima era di 35 Km. La squadra serventi era composta da 8 ufficiali e 210 soldati, che disponevano di 5 cavalli, 4 carri e 20 trattrici con rimorchio.

Georg continuò a fare fuoco fino al 22 maggio, sui bersagli che venivano di volta in volta individuati dalla ricognizione aerea nelle retrovie italiane, tra Asiago, Fondi, Gallio e Camporovere. In totale furono sparati 122 colpi, ovvero poco più di 15 al giorno, poi l'elevatissima usura della canna ed una

18: Tutte le informazioni sul *Langrohrkanone Škoda 35 cm L45* sono tratte da: Luca Giroto, *Lange Georg – Il Lungo Giorgio*, Comune di Calceranica, 2009.

Il 15 maggio il fuoco delle artiglierie austro ungariche proseguì fino alle 09.00. Dopo una breve pausa, alle 10.00 scattò l'attacco delle fanterie che, sfruttando la loro forte superiorità numerica e il disorientamento delle truppe italiane, pesantemente colpite dal bombardamento, riuscirono agevolmente a superare le prime linee e a inoltrarsi nell'Altipiano, dove non esistevano linee di difesa arretrate. La prima fase dell'offensiva – sviluppata tra il 15 e il 19 maggio – fu in definitiva caratterizzata da una generalizzata avanzata austriaca, che poi andò progressivamente rallentando tra il 20 e il 28 – mano a mano che affluivano in zona i rinforzi e la resistenza italiana si andava consolidando – con qualche ulteriore progressione al centro, sugli Altipiani, e un sostanziale arresto sulle due ali.



TRINCERAMENTI ITALIANI SUGLI ALTIPIANI SCONVOLTI DAL TIRO DELLE ARTIGLIERIE AUSTRIACHE

Vista la situazione, estremamente precaria, il tenente generale Luigi Cadorna aveva nel frattempo assunto in prima persona il comando del fronte e aveva disposto l'immediata costituzione – fra Vicenza, Padova e Cittadella – di un'Armata, subito denominata 5^a, formata con alcune sperimentate unità prelevate dal fronte isontino e con altre raccolte ovunque fosse possibile, anche dall'Albania. Ne abbiamo già dato conto all'inizio di questa cronologia. Si trattò, occorre riconoscerlo, di una geniale strategia difensiva del *generalissimo*.

La logistica dei trasporti del Regio Esercito non fu da meno, dando una superba prova della propria efficienza. Riuscì infatti a trasferire sul fronte trentino decine di migliaia di uomini e migliaia di tonnellate di materiali in pochissimi giorni, impiegando tutte le linee ferroviarie disponibili e completando con gli autocarri i movimenti fino alle destinazioni stabilite¹⁹.



AUTOCARRI DEL REGIO ESERCITO CARICHI DI TRUPPE RISALGONO IN COLONNA VERSO GLI ALTIPIANI

Alla nuova Armata, che era stata schierata in pianura, a sud dell'Altipiano di Asiago, venne assegnato un duplice compito: arrestare il nemico, qualora questi fosse riuscito a superare le posizioni italiane sugli Altipiani e a scendere in piano; sferrare in alternativa una massiccia controffensiva, se e quando si fosse esaurita la spinta offensiva austriaca.

A concretarsi, alla fine, fu proprio questa seconda eventualità. L'avanzata nemica subì infatti un progressivo rallentamento, dovuto alla sempre più forte resistenza delle unità italiane e alle complicazioni logistiche, geografiche e meteorologiche proprie della guerra in montagna, che resero difficile una puntuale e completa alimentazione logistica delle unità austriache e dei loro tentativi di proseguire in profondità dopo il primo sfondamento.

Per l'Imperial Regio Esercito la crisi iniziò a manifestarsi dopo le prime due settimane di combattimenti, con il rapido esaurimento delle scorte di munizioni accumulate per le artiglierie di piccolo e medio calibro – le uniche che potevano agevolmente seguire le unità di fanteria che avanzavano su quel difficile terreno – e l'arretramento del fronte italiano, ormai fuori della portata di quelle pesanti. Queste ultime infatti, a causa delle loro dimensioni e del loro peso, risultavano impossibili da spostare e mettere in batteria su terreni proibitivi come quelli degli Altipiani, privi di una buona rete stradale e ferroviaria.

19: Il 22 maggio di ogni anno, in ricordo di questa epica impresa della primavera del 1916, l'Arma Trasporti e Materiali dell'Esercito Italiano – erede del Servizio Automobilistico della I Guerra Mondiale – celebra la propria festa.

Risultavano corrette, in definitiva, le pessimistiche previsioni del *general der infanterie* von Falkenhayn – ben conscio delle difficoltà logistiche a cui sarebbe andato incontro il *generaloberst* Conrad – come pure le considerazioni del tenente generale Cadorna, restio a credere che lo Stato Maggiore austro ungarico fosse così sprovvisto da lanciarsi in un'offensiva tanto problematica.

I piani austriaci, inoltre, furono ulteriormente ostacolati dalle rigide condizioni climatiche di quella primavera del 1916, uno degli anni più freddi dall'inizio del secolo. Alle quote più alte la neve non si era ancora sciolta, rendendo più difficoltoso il movimento di uomini e mezzi, mentre più in basso, dove il terreno era già sgombro, la natura carsica del suolo assorbiva tutta l'acqua, facendo soffrire la sete alle truppe, che dovevano quindi essere rifornite del prezioso liquido dalle retrovie, sovraccaricando i trasporti.

Ciò che maggiormente sorprese gli austriaci – e soprattutto il *generaloberst* Conrad – fu tuttavia l'inaspettata e tenacissima resistenza delle tanto sottovalutate truppe italiane della 1^a Armata, che rallentarono e inchiodarono sull'Altopiano l'avanzata nemica, dando al tenente generale Cadorna il tempo di radunare e schierare la 5^a Armata.

Prescindendo da tutte queste considerazioni tattiche – pur se corrette – dobbiamo però rilevare che la *Frühjahrs* offensiva era viziata, sin dal suo avvio, da un grossolano errore strategico: le quattordici Divisioni disponibili non erano in grado di sostenere un attacco portato contemporaneamente su quattro direttrici di marcia divergenti per raggiungere Schio, Arsiero, Thiene, Asiago, Primolano e poter scendere in pianura. Evidentemente il concetto *clauswitziano* di *schwerpunkt* non era stato recepito dalle brillanti menti dello Stato Maggiore austriaco.

Forse l'offensiva avrebbe potuto avere qualche possibilità di successo se a fianco delle Divisioni austro ungariche ci fossero state anche le nove Divisioni germaniche originalmente richieste da Conrad al collega von Falkenhayn, ma non è detto, perché la loro presenza avrebbe inevitabilmente fatto aumentare ancor più le esigenze di trasporto e rifornimento delle truppe.



APPRESTAMENTI DIFENSIVI ITALIANI A PASSO BUOLE

Ciò nonostante, il 28 maggio gli austriaci del XX e del III Corpo d'Armata avevano raggiunto e superato Arsiero e Asiago – ormai ridotta a un cumulo di macerie – ed erano giunti, sebbene esausti, al limite dell'Altopiano. Sulla loro destra intanto l'VIII Corpo d'Armata continuava a lanciare ripetuti attacchi per impadronirsi del Passo Buole (q. 1465) e discendere la valle dell'Adige, aprendosi la strada verso Verona e la pianura. Non ne ebbe però la possibilità, perché dovette arrestarsi di fronte all'accanita resistenza del II e del III battaglione del 62° reggimento fanteria della Brigata "Sicilia" – rinforzati poi da due compagnie del 61° reggimento fanteria – e del

207° reggimento fanteria della Brigata "Taro", comandato dal colonnello Enrico Danioni. Comandante dell'intero settore Zugna-Buole era il colonnello brigadiere Nicola Gualtieri, comandante della Brigata "Taro". La difesa delle posizioni fu veramente epica, tanto da far meritare a quell'aspro passo montano l'appellativo di *Termopili d'Italia*.

Il Passo Buole non era un vero e proprio passo, nel senso di via di comunicazione tra due valli. Era servito da una strada soltanto da ovest, dalla val d'Adige, mentre in Vallarsa si poteva discendere soltanto per una china ripidissima, non adatta neppure agli animali da soma. La stretta via d'approccio da ovest garantiva l'arrivo dei rinforzi e dei rifornimenti alle forze italiane schierate in quota sul Coni Zugna, da Salvata a Passo Buole e sino al Colle Mezzana, in posizione tale da dominare l'alta Vallarsa, il cui scosceso crinale era spoglio, cosparso qua e là di pini mughi e non garantiva alcun riparo agli attaccanti.

L'ala destra austriaca – il XVII Corpo d'Armata – venne invece fermata a Ospedaletto e non riuscì a progredire ulteriormente.

Così l'asciutta prosa dei Bollettini di Guerra descrive gli eventi di quei giorni:

BOLLETTINO DI GUERRA N. 365 DEL COMANDO SUPREMO – 25 MAGGIO 1916

[...] la notte sul 24, dopo intenso bombardamento contro le nostre posizioni di Coni Zugna, il nemico pronunciò due attacchi in direzione di Serravalle e del Passo di Buole. Fu vigorosamente respinto. Al mattino del 24 rinnovò con truppe fresche un violento e ostinato attacco verso il Passo di Buole. Fu ricacciato con gravissime perdite ed incalzato dalle nostre truppe che rioccuparono anche l'altura del Parmesan a sud-est del Passo [...]

Firmato: Cadorna

BOLLETTINO DI GUERRA N. 366 DEL COMANDO SUPREMO – 26 MAGGIO 1916

[...] In valle Lagarina l'avversario, ostinandosi in impetuosi attacchi contro le linee fra l'Adige e Vallarsa, toccò ieri un altro sanguinoso insuccesso. Dopo la consueta violenta preparazione delle artiglierie, masse compatte di fanterie nemiche, lanciate all'assalto di Coni Zugna e del Passo Buole, furono sterminate dal fuoco preciso e calmo delle nostre valorose truppe [...]

Firmato: Cadorna

BOLLETTINO DI GUERRA N. 368 DEL COMANDO SUPREMO – 28 MAGGIO 1916

[...] In Valle Lagarina, l'avversario moltiplica gli sforzi accumulando perdite dinanzi alle nostre posizioni, senza menomamente scuotere la salda resistenza delle nostre valorose truppe. La sera del 26, respingemmo un violento attacco contro le nostre linee a sud del Rio Cameras. Nella notte del 27 e il mattino successivo altri tre attacchi in direzione di Passo Buole furono parimenti ribattuti [...]

Firmato: Cadorna

BOLLETTINO DI GUERRA N. 369 DEL COMANDO SUPREMO – 29 MAGGIO 1916

[...] nella notte del 28 ed il mattino successivo, l'avversario rinnovò, contro le nostre posizioni tra l'Adige e Vallarsa, ostinati, sanguinosi attacchi costantemente infranti dalla tenace resistenza delle intrepide truppe della 37ª divisione [...]

Firmato: Cadorna

BOLLETTINO DI GUERRA N. 371 DEL COMANDO SUPREMO – 31 MAGGIO 1916

[...] In Valle Lagarina, ieri, nuovi violenti attacchi preparati e sostenuti con intenso bombardamento dei grossi calibri e condotti con bravura dall'avversario furono rigettati con lo sterminio delle colonne assaltrici. La lotta ebbe maggior durata e accanimento verso il Passo di Buole, dove le animose fanterie del 62° (brigata Sicilia) e del 207° (brigata Taro) saltarono fuori più volte dalle trincee ricacciando l'avversario alla baionetta [...]

Firmato: Cadorna

BOLLETTINO DI GUERRA N. 372 DEL COMANDO SUPREMO – 1 GIUGNO 1916

[...] nel pomeriggio l'avversario tentò ancora contro il Passo di Buole un attacco di sorpresa, anche questo fu respinto dai nostri alla baionetta [...]

Firmato: Cadorna

Dopo il fallimento del violento attacco del 30 maggio il colonnello brigadiere Gualtieri, alle 16.30, comunicò al comando della 37ª Divisione, da cui dipendeva:

Non abbiamo ceduto di un passo né cederemo finché ci sarà un uomo!

In totale gli italiani persero 49 ufficiali e 1.038 soldati. Il III e il V battaglione del 3° reggimento *Landeschützen*, che condussero la maggior parte degli attacchi, persero 15 ufficiali e 614 soldati.



MEDAGLIA COMMEMORATIVA DEI COMBATTIMENTI PER LA DIFESA DI PASSO BUOLE

Al colonnello brigadiere Gualtieri, comandante del settore, fu conferita una Medaglia d'Argento al Valor Militare, con la seguente motivazione:

"GUALTIERI cav. Nicola, da Aquila, colonnello comandante brigata – Comandante di settore, predispose, con perizia ed energia, per la difesa delle importantissime posizioni a lui affidate. Quando queste, dopo una giornata di violento bombardamento nemico, furono accanitamente attaccate, colla risolutezza e tenacia nel resistere, col saggio impiego di rinforzi e col forte proposito di non abbandonare la posizione all'avversario, fino all'ultimo uomo, trattenne l'impeto nemico, e con un ultimo sforzo lo contrattaccò alla baionetta, ricacciandolo con gravi perdite – Passo Buole, 30 maggio 1916".

Con R.D. n. 37 del 28 dicembre 1916 la Decorazione al Valore gli venne poi commutata con una Croce di Cavaliere dell'Ordine Militare di Savoia, così motivandola:

"GUALTIERI Nicola, colonnello brigadiere. In commutazione della medaglia d'argento al valor militare conferitagli con decreto luogotenenziale 16 novembre 1916".

"Comandante di settore, provvide, con perizia ed energia alla difesa delle importantissime posizioni a lui affidate. Quando queste, dopo violento bombardamento, furono accanitamente e reiteratamente attaccate, colla sua risolutezza, col saldo proposito di difendersi fino all'estremo, seppe trattenere l'impeto del nemico e con ultimo sforzo trascinare le sue truppe ad un contrattacco alla baionetta ricacciandolo con gravi perdite – Passo Buole, 30 maggio 1916".

Durante i combattimenti per il possesso del Passo Buole si distinse in modo particolare don Annibale Carletti, cappellano del 207° reggimento fanteria, al quale venne conferita una Medaglia d'Oro al Valor Militare, con la seguente motivazione:



"CARLETTI don Annibale, da Motta Baluffi (Cremona), tenente assimilato, cappellano militare reggimento fanteria – Dal giorno in cui si presentò al reggimento, con opera attiva ed intelligente, seppe ispirare in tutti i militari i più elevati sentimenti di fede, di dovere e di amor patrio, dando, anche in azioni militari, costante prova di coraggio personale e di sprezzo del pericolo. In vari combattimenti, sempre primo ove più intensa infuriava la lotta, incurante dei gravi pericoli ai quali era esposto, incitava i soldati a compiere, fino all'ultimo, il loro dovere, mostrandosi anche instancabile nel raccogliere e curare i feriti. Ben due volte riunì militari dispersi, rimasti privi di ufficiali, e, approfittando dell'ascendente che aveva saputo acquistarsi fra i soldati, li riordinò e condusse all'assalto. Intimatagli dal nemico la resa, vi si rifiutò risolutamente, ordinando e dirigendo il fuoco contro le forze preponderanti dell'avversario, al quale inflisse gravi perdite – Costa Violina, 15-17 maggio 1916; Passo Buole, 30 maggio 1916".

Alla Bandiera di Guerra del 207° reggimento fanteria venne concessa una Medaglia di Bronzo al Valor Militare, con la seguente motivazione:

"Alla Bandiera di Guerra del 207° reggimento fanteria – In accanite giornate di battaglia, resistendo dapprima impavido a furiosi attacchi e scattando poi ad un fulmineo attacco alla baionetta, manteneva, in concorso con altri reparti, una posizione di decisiva importanza, a prezzo di purissimo sangue – Passo Buole, 30 maggio 1916".

L'1 giugno, con il definitivo arresto delle ultime azioni offensive austriache – salvo una – iniziò l'ultima fase della Battaglia degli Altipiani, caratterizzata dalla controffensiva italiana, che venne lanciata il 2 giugno dal Comando Supremo e vide l'entrata in campo della 5ª Armata.

Nei primi due giorni la controffensiva ottenne modesti risultati, ma il 4 giugno iniziò l'offensiva russa in Galizia e gli austriaci dovettero scegliere: continuare nei loro ostinati attacchi in Italia o affrettarsi a rinforzare il loro fronte orientale, che dava segni di cedimento.

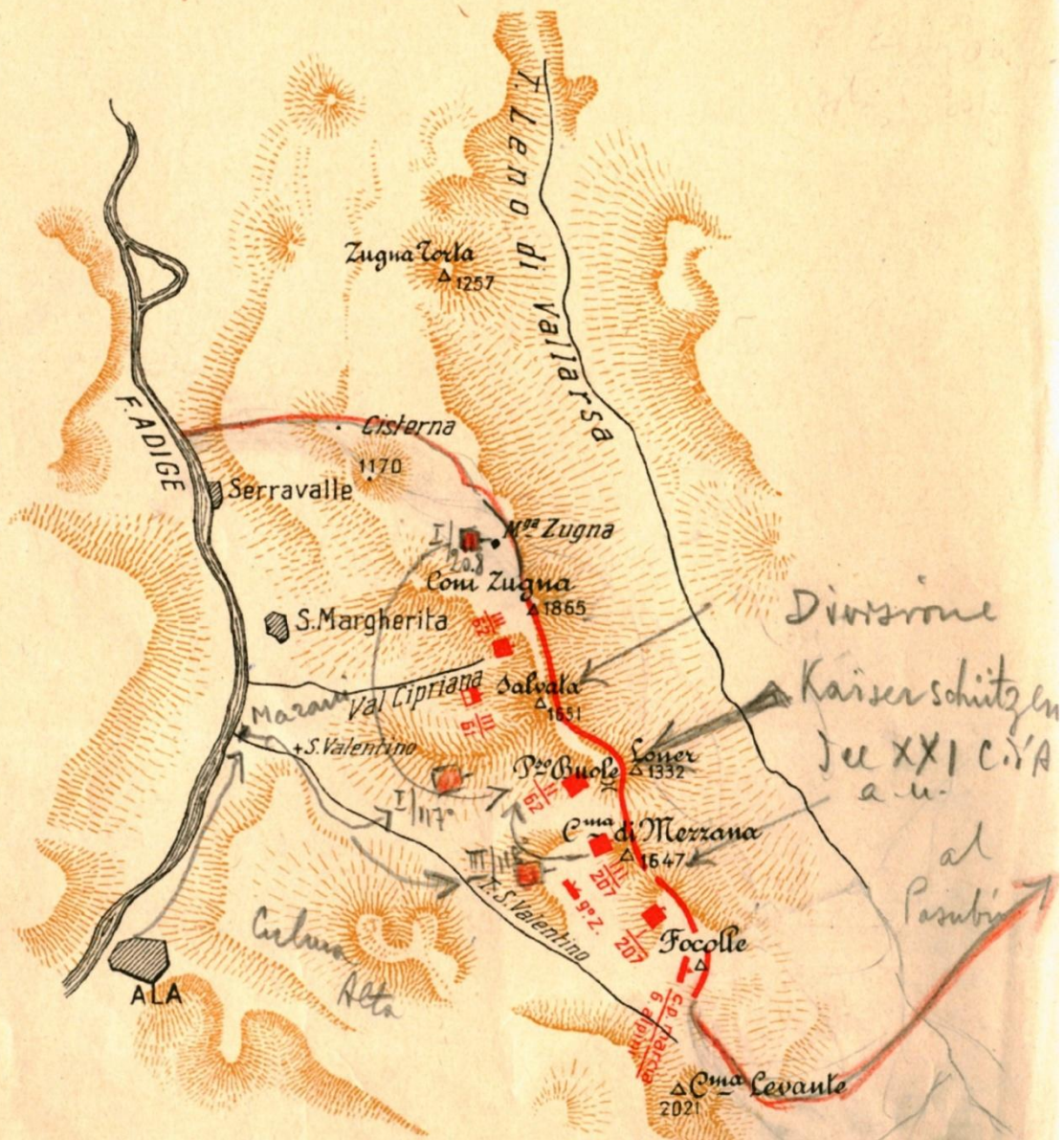
In quella data il *генерал-адъютант* (generale aiutante) Aleksej Brusilov aveva infatti lanciato la più grande offensiva russa di tutta la guerra – definita poi *Offensiva Brusilov* – mettendo in seria crisi l'intero *Ostfront* degli Imperi Centrali. L'offensiva, che causò oltre un milione di morti fra le truppe russe, austriache e tedesche, era inizialmente prevista per il mese di luglio, ma venne anticipata a

1916

Tomo 2°-ter

L'OCCUPAZIONE ITALIANA DI PASSO BUOLE IL MATTINO DEL 30 MAGGIO 1916

Scala 1: 100.000



ISTITUTO POLIGRAFICO DELLO STATO

→ Direzione di attacco
del nemico

giugno proprio per allentare la pressione austro ungarica sul fronte alpino italiano. L'iniziativa russa influì anche sull'altra gigantesca battaglia del 1916, quella di Verdun, poiché il *general der infanterie* von Falkenhayn fu costretto a dirottare diversi Corpi d'Armata in Polonia e non ebbe uomini a sufficienza per alimentare la sua offensiva in Francia.

Aver ritenuto che l'esercito dello Zar non avrebbe più potuto condurre azioni importanti sul fronte orientale – supposizione puntualmente smentita dall'avvio dell'offensiva d'estate – fu un grossolano errore di valutazione del *generaloberst* Conrad, che del resto aveva già sbagliato una volta, qualche mese prima, presupponendo che in Trentino avrebbe incontrato una resistenza assai debole da parte delle truppe italiane.

Il 30 maggio vi fu, è vero, un colpo di coda austriaco, quando l'ala sinistra dell'11^a Armata – il XVII Corpo d'Armata – scatenò una violentissima offensiva nell'Alto Astico, in direzione della posizione chiave del Monte Novegno – ribattezzato per l'occasione *letzer berg* (l'ultimo monte) – di Monte Priaforà e Monte Giove, mettendo in seria crisi il fronte tenuto dalla 35^a Divisione e soprattutto il tratto di trincee difeso dal 69° e dal 70° reggimento della Brigata "Ancona".



OBICE ITALIANO DA 149/12 MOD. 14

L'offensiva, che durò circa due settimane, raggiunse il culmine il 12 e 13 giugno, quando settantadue battaglioni austro ungarici, appoggiati da duecentosessantaquattro cannoni – tra i quali erano compresi anche i devastanti obici *Škoda 30,5 cm Mörser Vz. 1911* – investirono la linea italiana, difesa dai quattordici battaglioni della 35^a Divisione e da due soli obici da 149/12 Mod.14 che sparavano da Forte Rione, uno dei quali subito messo a tacere dall'artiglieria nemica.

All'alba del 12 giugno le trincee italiane del Novegno, del Monte Giove e di passo Campedello subirono per ore un violentissimo fuoco d'artiglieria, preludio dei reiterati assalti condotti per due giorni consecutivi dal

3° e 4° reggimento *Kaiserjäger*. La linea comunque non cedette, anche se in alcuni punti, specie al *trincerone della morte* di Passo Campedello, si lottò in furibondi corpo a corpo, a colpi di bombe a mano e lanci di pietre, usando le baionette a mo' di pugnali.

Alla fine l'offensiva in direzione della pianura vicentina fu sospesa e il 14 giugno venne ordinata la ritirata. Gli austriaci non erano riusciti a sfondare e avevano subito gravi perdite. Gravissime furono le perdite italiane, alcune delle quali provocate dalle batterie del Forte Enna che tiravano troppo corto. La sola 35^a Divisione ebbe 404 morti, 2.283 feriti e 300 dispersi, ai quali vanno aggiunti i caduti dei battaglioni alpini "Cividale", "Monte Clapier" "Monte Matajur" e "Val Natisone".

Particolarmente alto il tributo di sangue pagato a Monte Giove dalla Brigata "Ancona" (69° e 70° reggimento fanteria), che perse più di un terzo dei suoi effettivi. Significativo in tal senso quanto riportato nella relazione ufficiale austriaca, dove si dice che nel corso del combattimento non fu fatto alcun prigioniero italiano. Per questa e per altre successive prove di valore alla Bandiera di Guerra del 69° reggimento venne conferita una Medaglia d'Argento al Valor Militare, con la seguente motivazione:

"Alla Bandiera di Guerra del 69° reggimento fanteria – Resistendo con invitto animo e col sacrificio di un terzo dei suoi uomini a furioso bombardamento, e contrattaccando poi con irresistibile slancio, infrangeva il disperato proposito del nemico, anelante ad aprirsi la strada verso la pianura Vicentina (Monte Giove del Novegno, 12-13 giugno 1916). Riaffermava le sue belle virtù guerriere e il suo alto spirito di sacrificio a M. Corno (Vallarsa) lottando strenuamente per adempiere un mandato tattico da cui dipendeva l'azione risolutiva di altri reparti (settembre-ottobre 1916). Preposto alle difese del Fajti, in fiere giornate di cruenta battaglia, con ardore e tenacia mirabili e con generoso tributo di sangue, oppose eroica resistenza al formidabile urto nemico (Fajti, 24-27 ottobre 1917".

Al comandante della Brigata, colonnello brigadiere Luigi Bongiovanni, che ne aveva assunto il comando da poche settimane, dopo che l'unità, già fortemente provata dalla prima fase dei combattimenti, era stata ritirata dalla linea per essere ricostituita, venne conferita una Croce di Cavaliere dell'Ordine Militare d'Italia, con la seguente motivazione:

"Bongiovanni Luigi, colonnello di stato maggiore – Assunto, in condizioni difficilissime, il comando di una Brigata, duramente provata in precedenti combattimenti e ricostituita in gran parte con battaglioni di marcia, la portava al fuoco dopo venti giorni, ed incurando con l'esempio e con la parola i reparti più vigorosamente attaccati, riusciva a tenere per parecchi giorni (e finché fu rilevato da altra Brigata) la posizione affidatagli, benché i suoi reggimenti avessero perduto un terzo circa del loro effettivo – Monte Novegno, 12-13 giugno 1916".

Qualche giorno prima, fra il 5 e il 9 giugno, sulla linea Monte Fior-Castelgomberto-Monte Spil-Monte Miela, i fanti della Brigata "Sassari" e il gruppo alpini di Foza – formato dai battaglioni alpini "Val Maira", "Monviso", "Morbegno" e "Argentera" – avevano valorosamente contrastato gli attacchi del 27° reggimento fanteria stiriano e dei reparti d'assalto del 2° reggimento fanteria bosniaco, tanto che il comandante di quest'ultimo – *oberstleutnant* Stefan Duic – dopo il termine dell'azione, aveva affermato:

[...] valorosi e tenaci, gli alpini difesero con accanimento ogni pietra, ogni pezzo di trincea, ogni postazione di mitragliatrice, finché caddero nel combattimento corpo a corpo.

Esauriti gli ultimi disperati attacchi, il *generaloberst* Conrad dovette ammettere che la sua offensiva, nella quale aveva riposto tante speranze, era irrimediabilmente fallita. Alla ricerca di un capro espiatorio, accusò di incompetenza il *general der kavallerie* Viktor Dankl von Krásnik, comandante dell'11^a Armata, che immediatamente chiese di essere sostituito nel comando. Il 17 giugno al suo posto venne nominato il *generaloberst* Franz Rohr von Denta, fino a quel momento comandante della 10^a Armata. Venne destituito anche il Capo di Stato Maggiore dell'Armata, *generalmajor* Cletus Pichler, sostituito dall'*oberst* Radock.

Nella notte fra il 24 e 25 giugno, infine, il *generaloberst* Conrad von Hötzendorf dette disposizioni a tutte le sue Divisioni di sganciarsi e di arretrare su posizioni difensive già predisposte. La *Frühjahrsoffensive* si era ingloriosamente conclusa, ma aveva richiesto un altissimo tributo di sangue. La *Kaiserliche und Königliche Armee* aveva avuto 10.203 morti, 45.650 feriti e 26.960 tra prigionieri e dispersi, il Regio Esercito 15.443 morti, 76.630 feriti e 55.635 tra prigionieri e dispersi.



SOLDATI AUSTRIACI CATTURATI DAGLI ITALIANI DURANTE LA BATTAGLIA DEGLI ALTIPIANI VENGONO CONDOTTI AI CAMPI DI INTERNAMENTO

Conclusasi la controffensiva italiana, la 5^a Armata venne sciolta e le unità con cui era stata formata tornarono a far parte della Riserva del Comando Supremo o della 2^a e della 3^a Armata che, all'inizio di agosto, erano già pronte a condurre l'offensiva che avrebbe portato alla presa di Gorizia.

LE OPERAZIONI SUGLI ALTRI FRONTI NEL PRIMO SEMESTRE

Vogliamo concludere questa succinta narrazione degli eventi bellici occorsi nel primo semestre di guerra del 1916, dedicando alcune righe a un episodio verificatosi il 29 giugno, decisamente secondario nell'immenso macello del conflitto, ma meritevole di essere menzionato perché in quell'occasione la *Kaiserliche und Königliche Armee* impiegò per la prima volta i gas sul fronte italiano.

Nel mese di giugno, mentre andavano esaurendosi i combattimenti sull'Altopiano dei Sette Comuni, italiani e austriaci avevano continuato a condurre operazioni di modesta portata anche sul

fronte carsico, cercando di ottenere qualche rettifica migliorativa delle proprie posizioni. Entrambi i contendenti ritenevano infatti di poter ottenere qualche concreto risultato, profittando del fatto che l'avversario stava impegnando tutte le sue energie nell'attacco, o nella difesa, nel teatro di operazioni degli Altipiani.

In tale contesto, la 3^a Armata del Duca d'Aosta era tornata ad attaccare sul Monte Sei Busi, ma senza successo. Il 29 giugno, dall'opposto schieramento, la 5^a Armata austro ungarica del *General der Infanterie* Svetozar Boroević von Bojna tentò a sua volta di alleggerire la pressione sul San Michele, perno essenziale della difesa di quel settore di fronte, attaccando tra il Monte San Michele stesso, San Martino del Carso e Bosco Cappuccio. La fronteggiava l'XI Corpo d'Armata del tenente generale Giorgio Cigliana, con la 21^a Divisione (maggior generale Carlo Mazzoli – Brigate “Pisa” e “Regina”) e la 22^a Divisione (maggior generale Vittorio Signorile – Brigate “Brescia” e “Ferrara”). Per garantirsi il successo, gli austriaci fecero precedere l'assalto alle trincee italiane dal lancio di un gas asfissiante, il fosgene (cloruro di carbonile).

Il porto sepolto

*Vi arriva il poeta
e poi torna alla luce con i suoi canti
e li disperde*

*Di questa poesia
mi resta
quel nulla
di inesauribile segreto*

Dannazione

*Chiuso fra cose mortali
(Anche il cielo stellato finirà)
Perché bramo Dio?*

Giuseppe Ungaretti

L'aggressivo chimico, contenuto in 6.000 bombole portate in gran segreto a ridosso della prima linea austriaca nei giorni immediatamente precedenti l'attacco, venne liberato alle 05.30, non appena il vento prese a spirare verso le linee italiane. Soltanto alcuni giorni prima il poeta Giuseppe Ungaretti, fante volontario nella Brigata “Brescia”, aveva lasciato quelle posizioni assieme alla sua unità, per un turno di riposo dietro le linee, a Mariano del Friuli. Se fosse stato sul posto, sarebbe quasi certamente morto. Proprio in quel fatale 29 giugno, nell'ozio delle retrovie, egli scrisse due fra le sue più conosciute poesie: *Il porto sepolto* e *Dannazione*.

Per gli italiani fu una sorpresa assoluta, poiché si pensava che i gas non potessero essere utilmente impiegati su un terreno accidentato come quello dell'altopiano carsico. In conseguenza non tutto il personale al fronte disponeva di maschere antigas e quelle poche in distribuzione erano scarsamente efficienti.

LE MASCHERE ANTIGAS DEL REGIO ESERCITO



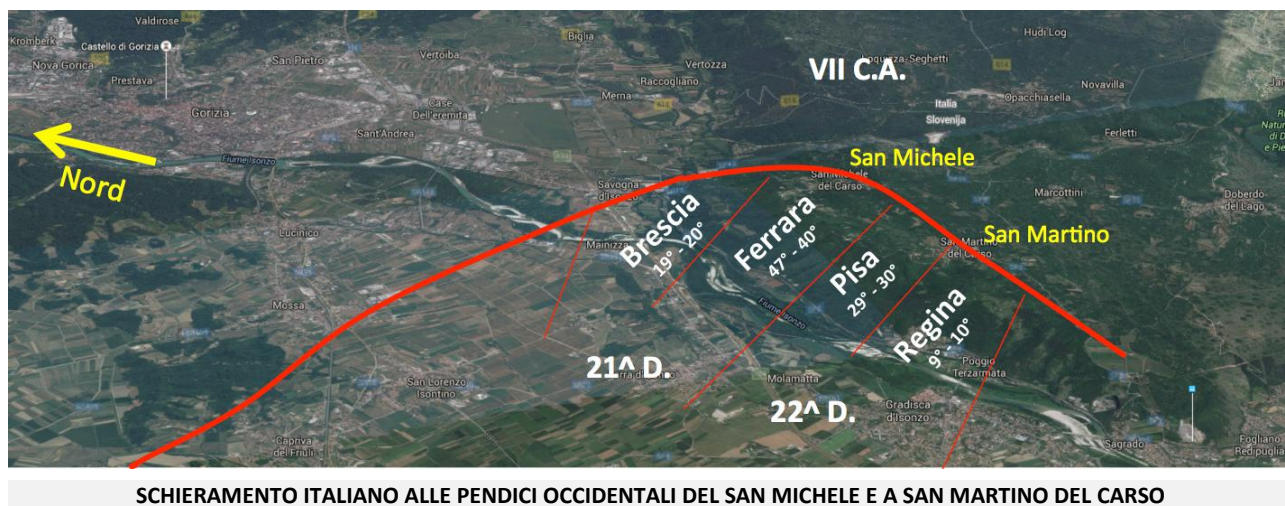
SOLDATO ITALIANO CON LA MASCHERA ANTIGAS CIAMICIAN-PESCI

Nel giugno 1916 le maschere antigas in dotazione al Regio Esercito erano le *Ciamician-Pesci*, consegnate nell'aprile del 1915. Costituite da un tampone di forma conica imbevuto di soluzioni alcaline, carbonato di potassio e carbonato di sodio, erano completate da occhiali separati dalla maschera. Erano efficaci solamente contro il cloro, purchè non si rimanesse esposti all'aggressivo per più di un'ora. Si rivelarono invece totalmente inefficaci contro il fosgene. Vennero pertanto sostituite con il modello *Polivalente Z*, che cominciò ad essere distribuito a partire dal gennaio 1917. La nuova maschera era formata da un facciale in tela gommata con fori per gli occhi e lenti protettive e da un tampone composto da trentadue (poi portati a sessantaquattro) strati di garze imbevute di soda. La *Polivalente Z*, che veniva prodotta in tre taglie diverse, era contenuta in una scatola di latta o di legno portata a tracolla. Anche questa maschera, tuttavia, non era efficace contro tutti i tipi di gas che vennero impiegati durante la guerra, tanto che il 24 ottobre del 1917, nella Conca di Plezzo, quando gli austro tedeschi usarono il gas *croce azzurra* – dal simbolo dipinto sui proiettili, caricati con una miscela gassosa a base di cloro-arsine – non garantì l'incolumità dei fanti italiani.

Tra la fine del 1917 e l'inizio del 1918 venne pertanto sostituita con il respiratore inglese S.B.R.

Una volta liberato nell'aria, il micidiale gas, spinto dal vento, raggiunse le linee italiane, dove la maggior parte dei soldati furono sorpresi nel sonno. Per prime furono colpite le posizioni tenute dal 20° reggimento fanteria della Brigata “Brescia”, sotto la Cima 1 del San Michele, poi quelle del 48° reggimento della “Ferrara”, sotto la Cima 3, poi quelle delle Brigate “Pisa” (29° e 30° reggimento) e “Regina” (9° e 10° reggimento), a San Martino del Carso.

Le perdite immediate furono senz'altro gravissime, dato che in pochi minuti si ebbero 2.700 morti (tra cui 100 ufficiali) e oltre 4.000 intossicati (tra cui 98 ufficiali), ma ancor più gravi furono le conseguenze per i colpiti che sopravvissero. Irrimediabilmente menomati, con i bronchi e i polmoni rovinati per sempre, nella maggior parte dei casi finirono nei sanatori per ammalati di tubercolosi, dove non vissero a lungo. Il cloruro di carbonile – o ossicloruro di carbonio (COCl_2) – infatti, a contatto con l'acqua dei tessuti del tratto respiratorio si scinde in anidride carbonica e acido cloridrico, che dissolve le membrane delle cellule esposte e causa il riempimento di liquido delle vie respiratorie, emorragie interne e morte per soffocamento.



SCHIERAMENTO ITALIANO ALLE PENDICI OCCIDENTALI DEL SAN MICHELE E A SAN MARTINO DEL CARSO

Al seguito dei gas si lanciarono all'attacco le truppe, in maggioranza appartenenti a reparti scelti della *20. Honvéd Infanterie Truppendivision* (20^a Divisione Fanteria) del *Magyar Királyi Honvédség* (Regio Esercito Ungherese)²⁰, ed in particolare all'*infanterie regiment 1* e all'*infanterie regiment 17*. Unità affidabili, fedeli alla duplice monarchia, ben addestrate a sfruttare tutti i vantaggi offerti dagli aggressivi chimici: rapida eliminazione della maggior parte dei combattenti avversari, devastante sorpresa e conseguente panico.

Travolti i pochi superstiti della prima linea italiana, gli austro ungarici si scagliarono sulla seconda, certi – grazie ai gas – di poter prendere rapidamente il sopravvento. Si trovarono invece di fronte ad una inaspettata resistenza perché, grazie a qualche errore nel rilascio dell'aggressivo e alla mutevolezza della direzione del vento, alcune aree del fronte non erano state contaminate, ed in esse si era subito organizzata una vivace resistenza.

Sorpresi a loro volta, quando credevano di avere la vittoria ormai in pugno, gli austriaci rallentarono l'attacco, iniziarono a vacillare e a fine mattinata furono costretti a ripiegare sulle proprie linee sotto il nutrito fuoco dei difensori e il rapido tiro delle artiglierie che sparavano dal Monte Fortin. Alle 09.00 l'*infanterie regiment 1*, che guidava l'assalto, aveva già più di 800 uomini fuori combattimento, tra morti e feriti. In totale gli austriaci persero 23 ufficiali e 1.549 soldati. Tra di essi 41 morirono e 212 rimasero gravemente intossicati a causa dei gas, che tornarono loro addosso quando il vento girò improvvisamente. Altri 403 caddero prigionieri.

Il Comando Supremo italiano diede notizia dell'accaduto il giorno successivo, con un asciutto paragrafo del Bollettino di Guerra n. 402.



FANTI ITALIANI UCCISI DAI GAS NELLE TRINCEE

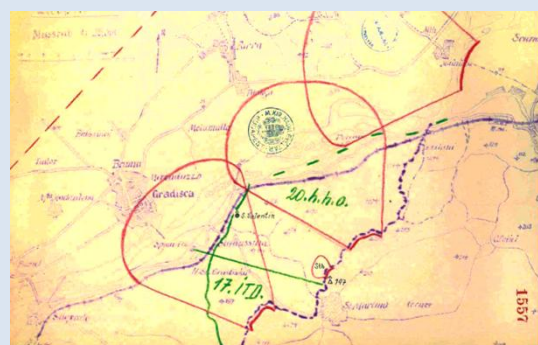
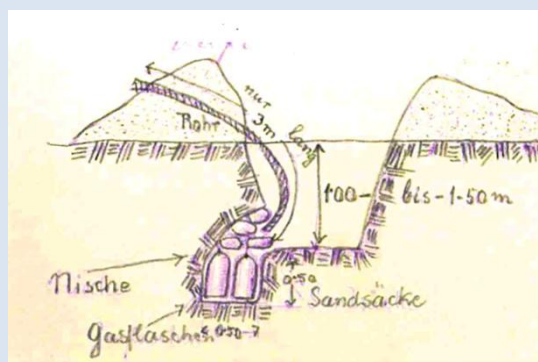
20: Il *Magyar Királyi Honvédség* (in tedesco *Königlich Ungarische Landwehr*), comunemente chiamato *Honvéd*, era una delle quattro forze armate (*Bewaffnete Macht* o *Wehrmacht*) di cui disponeva l'Impero Austro Ungarico tra il 1867 e il 1918. Le altre erano l'Esercito Comune (*Gemeinsame Armee*), la Milizia Territoriale Austriaca (*Kaiserlich Königliche Landwehr*) e la Marina Imperial Regia (*K.u.K. Kriegsmarine*).

BOLLETTINO DI GUERRA N. 402 DEL COMANDO SUPREMO – 30 GIUGNO 1916 – ORE 18.00

[...] Sul Carso, nella zona di Monte San Michele e di San Martino, l'avversario disperando di contrastare in altro modo la nostra azione offensiva, spinse ieri sulle nostre linee dense nubi di gas asfissianti, alle quali fecero seguire un violento contrattacco. Le nostre valorose truppe, sfidando gli elementi deleteri dei gas, respinsero con magnifico slancio le colonne nemiche, infliggendo loro sanguinose perdite e prendendo 403 prigionieri. [...]

Generale Cadorna

Più enfatica – e forse ipocritamente auto assolutoria – la descrizione dell'episodio riportata nel diario di guerra – scritto parecchio tempo dopo gli eventi di cui tratta – del *general der kavallerie Erzherzog Joseph von Österreich*, comandante del VII Corpo d'Armata austro ungarico, del quale la *20. Honvéd* faceva parte e che era a sua volta inquadrato nella 5^a Armata. L'ordine di impiegare i gas era stato impartito da lui.



INDICAZIONI GRAFICHE PER IL POSIZIONAMENTO DELLE BOMBOLE DI GAS FOSGENE (IN ALTO). AREA DI DISPERSIONE DEI GAS (SOPRA)

[...] Alle 15.30 del 29, finalmente, ecco che il vento cambia. Ringraziamo Iddio. Mi reco all'osservatorio: ogni cosa è pronta. Ecco le nuvole del gas mortifero; escono fischiando dalle bombole, un vento leggero le spinge giù per il declivio del monte. Le mie truppe sono pronte per scagliarsi all'aperto [...].

[...] Le posizioni nemiche sono investite su una lunghezza di cinquecento passi: i miei ungheresi vi irrompono senza difficoltà [...].

[...] Profondo silenzio regna nelle trincee italiane, piene di innumerevoli morti. Il gas ha compiuto stragi spaventevoli. Mucchi di cadaveri giacciono qua e là nelle doline, dove il gas stagna ancora. Vedo dei moribondi che si trascinano a stento, appoggiandosi, vacillando come ubriachi. Nessuna forza umana può salvarli.

Anche le truppe di seconda linea sono state colpite. Interi battaglioni e compagnie di riserva sono a terra, fulminate al loro posto. Nelle cavernette, nelle postazioni di mitragliatrici, in ogni angolo, sdraiati, bocconi, supini o seduti, stanno i fanti colpiti dai gas. [...]

[...] Scorgo un ufficiale pallido, ritto in piedi, appoggiato a una roccia. Comprendo che tenta di rispondermi; ma ad un tratto si contorce, le sue mani strappano furiosamente i lembi della giubba, i lineamenti contratti prendono una tinta bluastra; si piega in due e cade all'indietro. Nella sua breve e orrenda agonia il poveretto vorrebbe dire qualche cosa, ma io non afferro che alcune parole, frasi spezzate, che mi giungono a tratti, così: "Tutti ... tutti ... morti ... Tutti ... morti ..."21.

L'Arciduca si chiede anche se qualcuno potrà mai comprendere la ragione per cui era stato costretto a ricorrere a un tale spaventoso strumento di morte, e quale obiettivo si fosse prefisso ordinando l'attacco con i gas. E si risponde in questo modo:

[...] Si vorrà ammettere che questo mezzo orrendo mi era sembrato, nella mia disperazione, l'unico adatto a salvaguardare, per qualche tempo almeno, le mie truppe dai pericoli e dalle perdite d'una nuova grande offensiva? Oh, se qualcuno potesse leggermi nell'anima, vi scorgerebbe un angoscioso tumulto di sentimenti opposti. Anche il mio corpo è un angoscioso campo di battaglia, simile a Doberdò [...]21.

Citando Doberdò, l'Arciduca rammenta gli aspri scontri che nel successivo mese di agosto videro contrapposti italiani e ungheresi durante la Sesta Battaglia dell'Isonzo, della quale parleremo fra breve. Ancora oggi l'esercito ungherese ricorda il prezzo di sangue pagato all'epoca dai suoi soldati con un toccante coro, simile a quelli degli alpini italiani, intitolato proprio *Doberdo*, peraltro senza accento sull'ultima sillaba.

21: E. Scala, cit., pp. 152-153.

LA SESTA BATTAGLIA DELL'ISONZO E LA LIBERAZIONE DI GORIZIA 4 – 17 AGOSTO 1916²²

Appena conclusa la Battaglia degli Altipiani, instancabile come Eracle, il Comando Supremo già preparava la sua sesta fatica. E come la sesta fatica – quella contro gli uccelli della palude Stinfalia, con rostri, artigli e penne di bronzo – riuscì felicemente all'eroe greco, così anche quella del *generalissimo* e del suo stato maggiore, la Sesta Battaglia dell'Isonzo, a differenza delle precedenti si concluse con un trionfo. Gorizia tornò italiana.

In verità il Comando Supremo italiano seppe tempestivamente profittare del momento di crisi dell'esercito austro ungarico, dovuto a tre cause principali: la temporanea debolezza del fronte goriziano, rimasto sguarnito dopo l'invio di intere divisioni in Trentino per la *Frühjahrsoffensive*; le gigantesche perdite subite nell'offensiva degli Altipiani, che gli austriaci, a differenza del Regio Esercito, non erano assolutamente nella condizione di ripianare; l'urgente necessità di spedire forti contingenti di truppe sull'*Ostfront* per tamponare la già citata offensiva dell'esercito dello Zar in direzione di Leopoli e Kovel', che erano state strappate ai russi nel giugno del 1915 dall'offensiva germanica del *Generalfeldmarschall* August von Mackensen.

Per gli italiani, il concetto operativo dell'intera operazione si fondava sul rapido travaso di mezzi e truppe dal fronte tridentino all'Isonzo, in maniera da conquistare una forte superiorità numerica sul nemico. Poiché era essenziale mantenere il segreto, venne propalata ad arte una falsa informazione, secondo la quale i consistenti movimenti di unità e di automezzi – impossibili da celare agli austro ungarici – servivano a preparare un'offensiva in Valsugana.

Il trasferimento delle unità che erano state impiegate nemmeno due mesi prima per costituire la 5^a Armata e di altre unità della 1^a Armata ebbe inizio il 27 luglio. In una ventina di giorni furono spostati sul fronte giulio ben 300.000 uomini, 57.000 quadrupedi, 9.800 fra carri e automezzi e un notevolissimo numero di batterie da campagna e pesanti.

Prima del 27 luglio erano già state trasferite la 19^a, 47^a e 24^a Divisione. Dal 27 in poi si mossero l'VIII Corpo d'Armata (49^a e 48^a Divisione) e il XXVI (23^a e 46^a Divisione), che andarono a costituire la riserva dell'Armata. A battaglia già iniziata, fra il 7 e il 20 agosto, affluirono anche il XIV Corpo d'Armata (10^a e 34^a Divisione), la 4^a Divisione di Cavalleria, le Brigate "Casale" e "Sesia", il XXIV Corpo d'Armata (4^a e 35^a Divisione) e vari altri reparti. In totale vennero rischierati ben quattro Corpi d'Armata, undici Divisioni di Fanteria e una di Cavalleria.

Inizialmente il Comando Supremo si era prefisso l'obiettivo – abbastanza limitato – di prendere saldo possesso della soglia di Gorizia. Successivamente, su proposta del comando della 3^a Armata e del tenente generale Luigi Capello, comandante del VI Corpo d'Armata, furono individuati obiettivi più ambiziosi: conquista della testa di ponte di Gorizia, attraversamento dell'Isonzo e consolidamento di una linea sulla sponda sinistra del fiume, in vista di future offensive.

Allo scopo di distogliere l'attenzione del nemico dall'offensiva vera e propria, l'azione del VI Corpo d'Armata, responsabile dello sforzo principale, doveva essere preceduta da tre azioni dimostrative:

- del VII Corpo d'Armata (tenente generale Adolfo Tettoni – 16^a e 14^a Divisione) nel settore Monte Cosich-Monfalcone;
- dell'XI Corpo d'Armata (tenente generale Giorgio Cigliana – 21^a e 22^a Divisione) verso il San Michele e, eventualmente, del XIII Corpo d'Armata (tenente generale Giuseppe Ciancio – 31^a



TRINCEE ITALIANE A SAN MARTINO DEL CARSO
IN VISTA DEL FIUME ISONZO

22: La lettura di questa sezione, specialmente per la conquista di Gorizia, andrebbe integrata con l'ottima opera del nostro Socio Franco Minusso, *Venti di guerra sul Monte Sabotino e Oslavia (1915-1917)*, Sesto al Reghena, Franco Minusso editore, 2015. Specialmente il capitolo quinto.

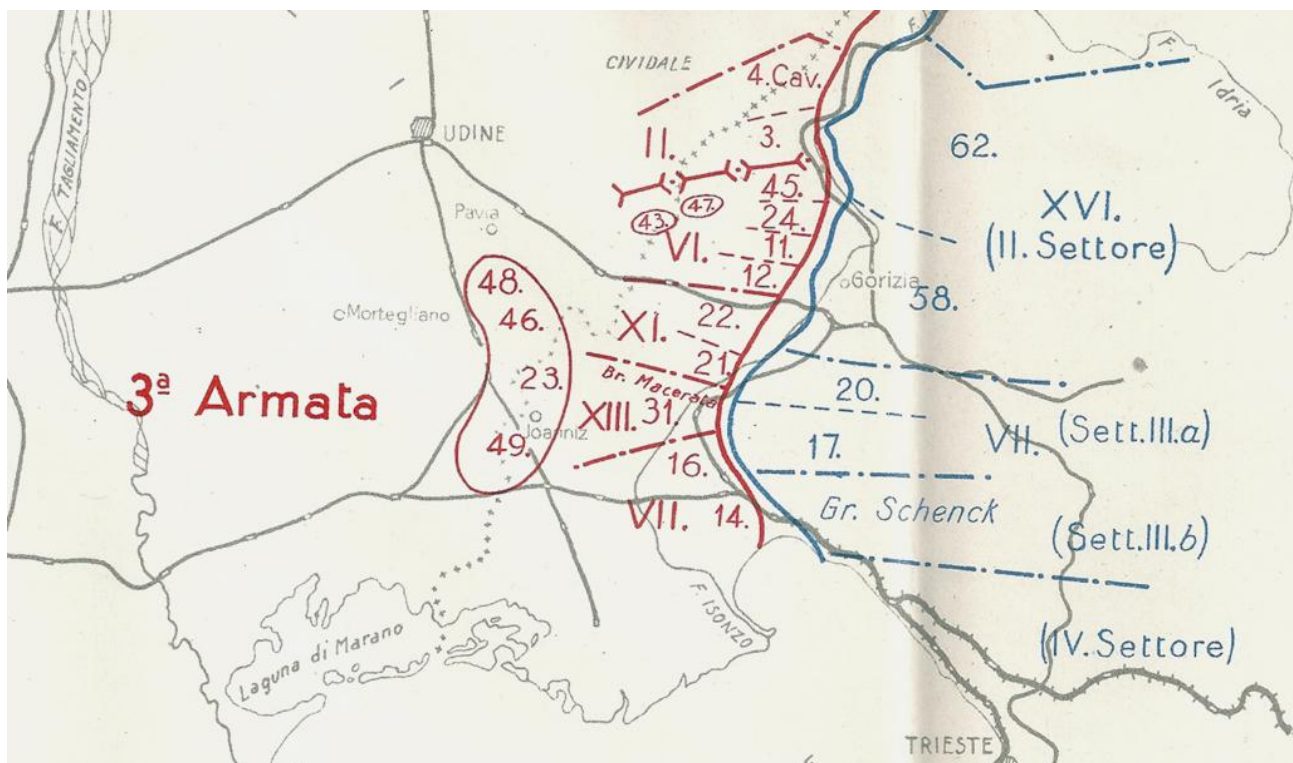
Divisione) sul Carso;

- della 2^a Armata (tenente generale Settimio Piacentini) nella zona di Tolmino, basata principalmente sul fuoco delle artiglierie, allo scopo di impedire alle unità austriache che la fronteggiavano di spostarsi verso la fronte della 3^a Armata.

Il VI Corpo d'Armata del tenente generale Capello, al quale era stata affidata la conquista di Gorizia, disponeva per l'occasione di ben sei Divisioni. Di queste, quattro erano in prima schiera: la 45^a sul Sabotino, la 24^a sul tratto quota 188-Oslavia, l'11^a di fronte a Peuma e la 12^a sul tratto Podgora-Calvario-Lucinico. Altre due, la 43^a e la 47^a erano in riserva. Lo sforzo maggiore era ovviamente previsto sull'insanguinato Sabotino.

Contro queste forze il nemico schierava, tra il Sabotino e Sant'Andrea, la sola 58. *Infanterie Division*, comandata dal *generalmajor* Erwin Zeidler von Görz, che disponeva di tre Brigate (4. *Gebirgs Brigade*, 5. *Gebirgs Brigade* e 121. *Landsturm Brigade*), una compagnia d'assalto e cinque battaglioni del genio, cui avrebbero potuto congiungersi tempestivamente al massimo cinque o sei battaglioni di marcia. Poteva inoltre contare su 164 pezzi di artiglieria di vari calibri, compresi alcuni mortai da 210 mm e da 305 mm.

Gli italiani erano in forte vantaggio sugli austro ungarici anche per quantità e qualità di artiglierie schierate, anche se le batterie nemiche erano molto ben collocate ed avevano avuto il tempo di predisporre un'accurata pianificazione del fuoco.



SCHIERAMENTO DEI CORPI D'ARMATA DELLA 3^a ARMATA ALLA VIGILIA DELLA SESTA BATTAGLIA DELL'ISONZO

L'attacco principale sul Sabotino venne affidato alla 45^a Divisione, comandata dal tenente generale Giuseppe Venturi, che divise le sue forze in due colonne:

- la prima, denominata "Alto Sabotino", era comandata dal colonnello Pietro Badoglio ed era costituita da cinque battaglioni di fanteria (i tre del 78° reggimento della Brigata "Toscana", uno del 58° e uno del 115°), due compagnie del genio minatori, due batterie di bombarde e una di artiglieria da montagna. Le era stato assegnato il compito di attaccare sul versante nord orientale e in prossimità della cima del Monte Sabotino, per conquistare le formidabili posizioni austro ungariche del *Dentino* e del *Fortino alto* e le caverne e i camminamenti che le circondavano. La decisione di affidare a un colonnello, per di più di artiglieria, anziché al comandante di una Brigata, il comando della colonna incaricata di condurre l'azione più importante, era stata presa dal tenente generale Capello, che aveva molta stima del colonnello

Badoglio, tanto da averne caldeggiato la promozione e la contemporanea nomina a Capo di Stato Maggiore del suo Corpo d'Armata. Inoltre, a partire dal febbraio del 1916, l'allora tenente colonnello Badoglio, Capo di Stato Maggiore della 4^a Divisione, aveva condotto i lavori di sistemazione del terreno davanti al Sabotino, creando un insieme ben protetto di trincee, camminamenti e ridotte, studiato per facilitare l'avvicinamento delle truppe destinate ad attaccarlo. Aveva quindi un'eccellente conoscenza della zona in cui si sarebbe svolto l'assalto;

- la seconda, denominata “Basso Sabotino”, era comandata – nonostante le sue rimostranze nei confronti di Badoglio, a lui inferiore in grado – dal maggior generale Francesco Gagliani, comandante della Brigata “Toscana”. Ne facevano parte quattro battaglioni di fanteria (i tre del 77° reggimento della “Toscana” e uno del 149°), una compagnia di zappatori, una di minatori, una batteria di artiglieria da montagna e tre di bombarde. Le era stato assegnato il compito di attaccare nella parte più bassa del Monte Sabotino, verso il costone di San Mauro, a ridosso dei *Massi Rocciosi* di quota 325, per poi raggiungere l'Isonzo e attestarsi oltre il fiume.

Alle altre Grandi Unità del VI Corpo d'Armata era stato assegnato il compito di condurre azioni offensive di fiancheggiamento dello sforzo principale affidato alle due colonne d'attacco. In particolare:

- la 24^a Divisione (maggior generale Antonio Gatti) doveva attaccare verso Oslavia con la Brigata “Abruzzi” (57° e 58° reggimento) e su quota 188 con la Brigata “Lambro” (205° e 206° reggimento), per raggiungere poi il costone di San Mauro, congiungersi con la colonna “Basso Sabotino”, oltrepassare con essa l'Isonzo e attestarsi oltre il fiume;
- l'11^a Divisione (maggior generale Giacinto Sachero), con la Brigata “Cuneo” (7° e 8° reggimento) e la Brigata “Treviso” (115° e 116° reggimento) doveva attaccare in direzione di Peuma;
- la 12^a Divisione (tenente generale Fortunato Marazzi), schierata sul Podgora con la Brigata “Pavia” (27° e 28° reggimento) e la Brigata “Casale” (11° e 12° reggimento), doveva attaccare la munita linea difensiva nemica tra il margine meridionale del Podgora e l'Isonzo.

La Sesta Battaglia dell'Isonzo, a differenza delle precedenti, era stata preparata con estrema cura fin dall'inverno precedente, organizzando e completando le Grandi Unità e costruendo camminamenti, trincee e ricoveri in caverna in corrispondenza delle linee più avanzate. Le unità che l'avrebbero dovuta condurre erano state inoltre dotate di una cospicua quantità di artiglierie e di bombarde, sottratte alla 1^a Armata e assegnate alla 3^a Armata, che si trovò così a disporre complessivamente di 1.288 pezzi di diverso calibro, di 138 bombarde di grosso calibro e di 324 bombarde di piccolo calibro. La maggior concentrazione di bocche da fuoco era stata realizzata, come risulta dalla sottostante tabella²³, in corrispondenza delle posizioni occupate dal VI Corpo d'Armata, che ne aveva a disposizione ben 1.062 di tutti i calibri, 993 in proprio e 69 del II Corpo d'Armata per azioni di concorso. Mai, nelle cinque battaglie precedenti, vi era stata una simile disponibilità di artiglierie.

Ripartizione delle artiglierie del VI C. d'A.

Grandi Unità	Artiglierie				Bombarde		
	g. c.	m. c.	p. c.	Totali	da 240	da 58 e 50	Totali
VI C. d'A. . .	54	184	20	258	—	—	—
45 ^a Divisione .	—	16	52	68	18	60	78
24 ^a Divisione .	—	12	58	70	18	84	102
11 ^a Divisione .	—	20	61	81	24	84	108
12 ^a Divisione .	—	12	62	74	30	72	102
43 ^a Divisione .	—	—	24	24	—	—	—
47 ^a Divisione .	—	—	28	28	—	—	—
	54	244	305	603	90	300	390

Totale bocche da fuoco 993

23: Tratta da: *L'Esercito Italiano nella Grande Guerra (1915-1918)*, Vol. III, Tomo 3° ter (agosto-dicembre 1916), Ministero della Guerra – Ufficio Storico, Roma, 1937, Tavola 25.

Il primo ad entrare in azione, il 4 agosto, fu il VII Corpo d'Armata – 14^a Divisione (tenente generale Antonio Chinotto – Brigata “Alessandria”, Brigata “Marche” e I Brigata di Cavalleria) e 16^a Divisione (Brigata “Cremona”, Brigata “Lazio” e II Brigata di Cavalleria) – nel settore più meridionale del fronte, dal Monte Sei Busi a Monfalcone. In due giorni le sue Divisioni ottennero sensibili progressi, conquistando la quota 85 a est di Monfalcone, ancorché a prezzo di rilevanti perdite. Così descrisse l'azione il Bollettino di Guerra n. 440:

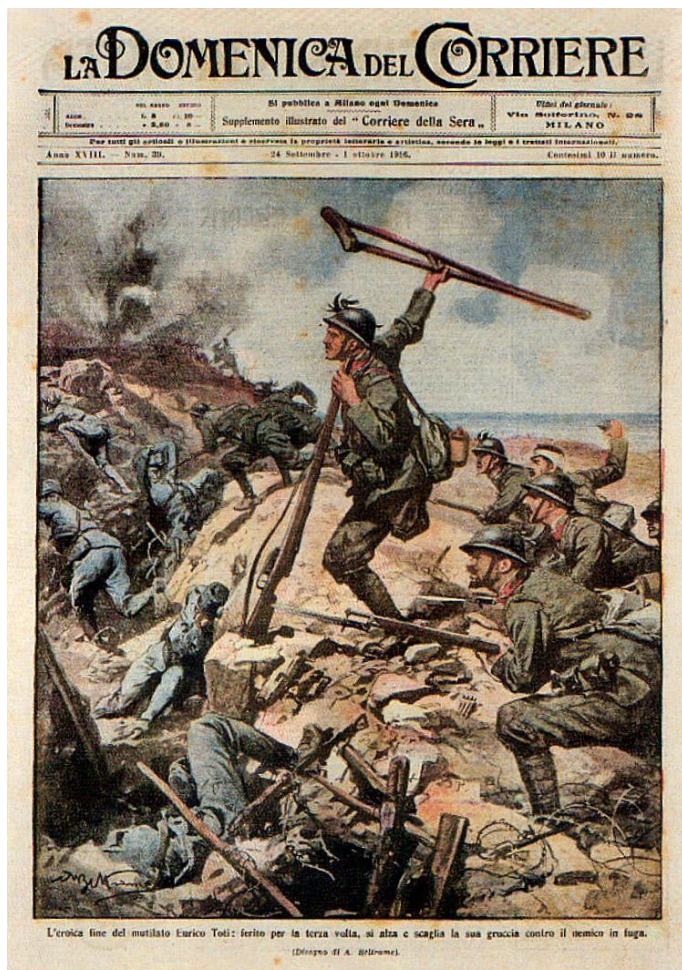
BOLLETTINO DI GUERRA N. 440 DEL COMANDO SUPREMO – 7 AGOSTO 1916 – ORE 16.00

[...] Sul basso Isonzo, le nostre truppe attaccarono ieri in vari punti le forti posizioni dell'avversario, mentre nel settore di Monfalcone proseguivano nella vigorosa offensiva cominciata il giorno 4 verso le qq. 85 e 121. Dopo preparazione di fuoco, di artiglierie di bombarde, mirabile per rapidità e precisione, le nostre fanterie avanzarono con superbo impeto all'assalto, conquistando varie e successive linee di trinceramenti nemici.

Nella zona di Monfalcone, in lotta cruenta, sostenuta con raro valore, i bersaglieri ciclisti dei battaglioni III [il battaglione di Enrico Toti], IV e XI si impadronirono di quasi tutta l'altura di q. 85 e la mantennero saldamente contro violenti ritorni offensivi del nemico.

Furono presi circa 3600 prigionieri, dei quali un centinaio di ufficiali e di essi un colonnello comandante di reggimento ed un maggiore di stato maggiore. Ci siamo anche impadroniti di ricco bottino, comprendente una batteria di 3 pezzi, alcune decine di mitragliatrici, grande numero di fucili e di munizioni e altro materiale da guerra. [...].

Generale Cadorna



**COPERTINA DELLA DOMENICA DEL CORRIERE
DEDICATA ALL'EROICO GESTO DI ENRICO TOTI**

Durante l'attacco cadde il bersagliere ciclista volontario Enrico Toti, del battaglione ciclisti del 3° reggimento bersaglieri, il quale, benché privo di una gamba, si era lanciato all'assalto della trincea avversaria e, colpito a morte, aveva lanciato in faccia al nemico la sua stampella, in segno di disprezzo. Alla sua Memoria venne concessa una Medaglia d'Oro al Valor Militare, con la seguente motivazione:

“TOTI Enrico, da Roma, volontario bersaglieri ciclisti – Volontario, quantunque privo della gamba sinistra, dopo aver reso importanti servizi nei fatti d'arme dell'aprile a quota 70 (est di Selz), il 6 agosto, nel combattimento che condusse all'occupazione di quota 85 (est di Monfalcone), lanciavasi arditamente sulla trincea nemica, continuando a combattere con ardore, quantunque già due volte ferito. Colpito a morte da un terzo proiettile, con esaltazione eroica lanciava al nemico la gruccia e spirava baciando il piumetto, con stoicismo degno di quell'anima altamente italiana – Monfalcone, 6 agosto 1916”.

Cadde anche il tenente generale Antonio Chinotto, comandante della 14^a Divisione, che aveva voluto guidare personalmente l'attacco delle sue Brigate benché fosse in pessime condizioni di salute, tanto che dovette raggiungere la prima linea seduto su una poltrona trasportata da due soldati. Soffriva infatti per i postumi di due ferite

abbastanza gravi, riportate in combattimento nel luglio del 1915, sul San Michele, quando comandava la Brigata “Piacenza” e, in un momento particolarmente critico dello scontro, si era messo alla testa dei rincalzi, guidandoli all'attacco. Era poi rimasto in linea fino a sera, facendosi sommariamente medicare e tornando subito dai suoi soldati.

Era così malridotto che, conclusasi vittoriosamente l'azione, fu ricoverato all'Ospedale Militare di Udine, dove morì il 25 agosto. Alla sua Memoria venne conferita una Medaglia d'Oro al Valor Militare. Questa la motivazione:

“CHINOTTO cav. Antonio, da Arona (Novara), tenente generale – Sul Carso, comandante di brigata, ferito due volte il 25 luglio 1915 e nuovamente l'8 agosto, volle rimanere alla testa delle sue truppe che guidò alla conquista di forti trinceramenti nemici, dando continua prova di tenacia e di sprezzo del pericolo. Sul medio Isonzo, comandante di divisione, sebbene in precarie condizioni di salute, lasciò il comando solo allorché dovette farsi operare. Appena in condizioni di reggersi in piedi, chiese ed ottenne di tornare al posto di combattimento; destinato al comando del settore di Monfalcone, lo tenne fino agli ultimi giorni di sua vita: mirabile esempio a tutti del più alto spirito di sacrificio e delle più belle virtù militari. Prode condottiero, valoroso soldato, morì dopo aver consacrato alla Patria anche le estreme energie, solo deplorando di non poter più nulla dare all'Italia ed al suo Re – Altipiano Carsico, Medio Isonzo, Settore di Monfalcone, luglio 1915-agosto 1916”.



Il 6 agosto, alle 07.00, le artiglierie italiane iniziarono il fuoco di preparazione su tutta la fronte della 2^a e della 3^a Armata, per non lasciar capire al nemico quale sarebbe stato il punto esatto dell'attacco. Le trincee austro ungariche furono in breve tempo sconvolte o del tutto distrutte e alle 16.00, dopo che le artiglierie ebbero allungato il tiro per colpire le seconde linee e le retrovie nemiche, le fanterie italiane scattarono in avanti.

Le colonne del colonnello Badoglio e del maggior generale Gagliani – che rimase ferito proprio all'inizio dell'azione e venne sostituito dal maggior generale Emilio De Bono, comandante della Brigata “Trapani” (144° e 149° reggimento, in riserva della 45^a Divisione) e futuro Quadrumviro della Marcia su Roma – raggiunsero subito gli obiettivi loro assegnati sul Monte Sabotino.



Il successo arrivò anche alla Brigata “Abruzzi” (57° e 58° reggimento), che riuscì a conquistare il costone di Oslavia e, in cooperazione con la Brigata “Lambro” (205° e 206° reggimento), quota 188 e 165; alla Brigata “Cuneo” (7° e 8° reggimento), che riuscì a prendere la collina del Grafenberg e a prendere posizione, con gli elementi più avanzati, sulla riva sinistra dell'Isonzo.

RETICOLATI AUSTRO UNGARICI DAVANTI AL FORTINO ALTO DOPO LA CONQUISTA ITALIANA DEL SABOTINO. SULLO SFONDO IL BOSCO QUADRATO, DA DOVE PARTÌ L'ATTACCO DELLA COLONNA BADOGLIO

Sulle quote 160 e 177 del Peuma inoltre, pur subendo gravi perdite, riuscì ad imporsi sul nemico la Brigata “Treviso” (115° e 116° reggimento), mentre la Brigata “Pavia” (27° e 28° reggimento) riuscì a superare le prime due linee difensive austro ungariche a sud est di Lucinico e ad intaccare la terza tra la ferrovia e la strada Lucinico-Gorizia. La Brigata “Casale” (11° e 12° reggimento), infine, riuscì a superare le difese della cresta del Calvario e a discendere il versante orientale del monte fino al villaggio di Podgora.

La battaglia, che non sarebbe potuta essere più accanita, proseguì anche durante la notte fra il 6 e il 7 agosto e fu caratterizzata dai disperati contrattacchi dei fanti asburgici, particolarmente violenti soprattutto sul basso Sabotino, contro la colonna Gagliani. La mattina del 7 agosto quattro nuovi battaglioni austriaci, appena affluiti in linea, portarono un nuovo contrattacco sulle pendici meridionali del Sabotino, nel tratto San Valentino-San Mauro, ma furono respinti dall'eroica difesa del 77° reggimento, rimasto al comando di un capitano perché tutti i suoi ufficiali superiori – morti o feriti – erano fuori combattimento.

La sera del 7 agosto il Monte Sabotino poteva considerarsi ormai del tutto conquistato. La stupenda rapidità della conquista, inutilmente perseguita in un anno di intense e sanguinosissime battaglie, ebbe la consacrazione poetica di un distico di Gabriele D'Annunzio, che divenne poi il motto della 45^a Divisione:



*Fu come l'ala che non lascia impronte:
al primo grido avea già preso il monte.*

A SINISTRA: RECTO E VERSO DELLA MEDAGLIA COMMEMORATIVA DELLA CONQUISTA DEL MONTE SABOTINO

Per la conquista del Sabotino alle Bandiere del 77° e del 78° reggimento della Brigata "Toscana" venne conferita una Medaglia d'Argento al Valor Militare, con la medesima motivazione per entrambi:

"Alle bandiere dei reggimenti della brigata Toscana (77° e 78° fanteria) – Con azione rapida, decisa, brillante, superavano le difese nemiche del Sabotino e poi, con salda tenacia resistendo a violenti contrattacchi, mantenevano la posizione conquistata infliggendo al nemico gravi perdite e catturandogli numerosi prigionieri – Sabotino, 6-7 agosto 1916".

Il primo attacco aveva avuto successo, ma l'ostinata resistenza degli austro ungarici e il dissanguamento delle unità di prima linea rese assolutamente necessario il rapido afflusso di forze fresche. Giunsero così in linea la 43^a divisione – tratta dalla riserva del VI Corpo d'Armata – che s'incuneò tra la 24^a Divisione e la 45^a Divisione, e la 48^a Divisione – proveniente dalle riserve della 3^a Armata – che si schierò tra l'11^a Divisione e la 12^a Divisione.

Grazie anche all'arrivo di queste due nuove Divisioni, la notte fra il 7 e l'8 agosto il nemico iniziò a ripiegare, attestandosi sulla riva sinistra dell'Isonzo, sul quale – la mattina successiva – si affacciarono quasi ovunque le unità italiane. La testa di ponte di Gorizia praticamente non esisteva più.

Subito dopo i fanti delle Brigate "Casale", "Pavia" e "Cuneo" passarono il fiume a guado e conversero sulla città per tanti mesi contesa. Li precedette, con un pugno di uomini, il sottotenente Aurelio Baruzzi, del 28° reggimento della Brigata "Pavia", già decorato con una Medaglia di Bronzo al Valor Militare per il suo comportamento sul Sabotino e a Podgora nel dicembre del 1915, durante la Seconda Battaglia dell'Isonzo. È una vicenda che vale la pena di raccontare.



LO SBOCCO MERIDIONALE DEL SOTTOPASSO FERROVIARIO DI PIEDIMONTE DOPO L'ENTRATA DELLE TRUPPE ITALIANE A GORIZIA

Il 7 agosto l'avanzata della "Pavia" verso l'Isonzo – con l'obiettivo di attraversarlo ed entrare in Gorizia – era rimasta bloccata alla periferia di Piedimonte, a poche centinaia di metri dalla sponda destra del fiume, da una munita postazione austriaca, una serie di trincee collegate a un sottopasso della ferrovia che da Udine portava in città, passando per Manzano, Cormons e Lucinico. Ripetuti assalti non erano riusciti ad averne ragione ed avevano causato gravi perdite tra i fanti italiani.

A quel punto il sottotenente Baruzzi, convinto che un rapido attacco di sorpresa, condotto con pochi uomini, potesse riuscire laddove reparti più numerosi avevano fallito, ottenuto l'assenso del proprio comandante, partì verso le posizioni nemiche con quattro volontari, portandosi al seguito una congrua quantità di bombe a mano, fumogeni e petardi *Thévenot*.

Raggiunto il sottopasso e colta alla sprovvista l'unità austriaca che lo presidiava, stordita dal lancio di numerose bombe a mano e petardi e convinta di essere stata attaccata da forze rilevanti, il sottotenente Baruzzi riuscì a ottenerne la resa. Caddero in tal modo nelle sue mani quasi duecento soldati austriaci e i loro ufficiali, oltre a due cannoni, qualche mitragliatrice, munizioni e molti altri materiali.

La via per Gorizia era ormai aperta, ma fu ancora il sottotenente Baruzzi, la mattina successiva, a varcare per primo l'Isonzo a nuoto, con pochi uomini, nei pressi del ponte ferroviario di Lucinico, ormai distrutto, per poi risalire fino alla stazione ferroviaria della città ed innalzarvi il Tricolore.

La sera dell'8 agosto Gorizia – la prima grande città sottratta al dominio degli Asburgo e finalmente redenta – era ormai saldamente in mani italiane. L'imponente e accuratissima difesa messa in atto dalla *Isonzo Arme*, che l'aveva trasformata in una vera e propria piazzaforte – molto più che una semplice testa di ponte – con estese fortificazioni, campi trincerati in pianura e salde posizioni strategiche sulle alture circostanti, era stata scardinata in appena quattro giorni. Certamente le perdite italiane nella battaglia furono dolorose, ma nemmeno lontanamente paragonabili a quelle provocate dalle cinque improduttive offensive che l'avevano preceduta.

Il tenente Vittorio Locchi, poeta, drammaturgo e acceso interventista, addetto ai servizi postali della 12ª Divisione, dedicò alla liberazione di Gorizia un poemetto in versi sciolti: *La sagra di Santa Gorizia*. In esso descrisse l'attesa dei soldati, la battaglia e la conquista della città, riuscendo a esprimere, con un linguaggio semplice e quasi popolare, il patriottismo e l'ardore bellico da cui era animato. L'annuncio ufficiale della vittoria venne dato con il Bollettino di Guerra del 9 agosto 1916:



LO SBOCCO SETTENTRIONALE DEL SOTTOPASSO FERROVIARIO DI PIEDIMONTE



GORIZIA LIBERATA – UNO SQUADRONE DI CAVALLEGGERI ATTRAVERSA LA CITTÀ

BOLLETTINO DI GUERRA N. 442 DEL COMANDO SUPREMO – 9 AGOSTO 1916 – ORE 18.00

Oggi le nostre truppe sono entrate in Gorizia.

Già nella mattinata di ieri, dopo intenso concentramento di fuoco delle artiglierie, le nostre fanterie avevano completata la conquista delle alture di Oslavia e di Podgora, spazzandovi gli ultimi reparti avversari che vi si erano annidati.

Trincee e caverne furono trovate colme di cadaveri nemici; ovunque armi, munizioni e materiali di ogni specie abbandonati dall'avversario in rotta completa.

Sull'imbrunire reparti delle brigate Casale e Pavia passavano a guado l'Isonzo di cui il nemico aveva in parte fatto saltare i ponti, e si rafforzavano sulla riva sinistra.

Una colonna di cavalleria e di bersaglieri ciclisti era tosto lanciata oltre il fiume all'inseguimento.

Con alacre opera le instancabili truppe del genio, sotto i tiri delle artiglierie avversarie, gettavano i ponti e riattavano quelli danneggiati dal nemico.

Sul Carso furono ieri respinti nuovi attacchi nemici contro le cime del Monte San Michele, ed espugnati altri trinceramenti nei pressi dell'abitato di S. Martino.

Il numero complessivo dei prigionieri sinora accertati supera diecimila, ma altri continuano ad affluire nelle stazioni di concentramento.

Non è stato ancora possibile verificare l'entità del bottino di guerra che risulta enorme.

Generale Cadorna



**IL DUCA D'AOSTA SUL CAMPO DI VOLO DI MEDEUZZA
ALLA SUA DESTRA IL SOTTOTENENTE BARUZZI**

Per le ardite imprese compiute, il Re Vittorio Emanuele III volle conferire al sottotenente Aurelio Baruzzi, *motu proprio*, una Medaglia d'Oro al Valor Militare. L'11 settembre 1916 gli consegnò la decorazione il tenente generale Emanuele Filiberto di Savoia, Duca d'Aosta, comandante della 3^a Armata, nel corso di una imponente cerimonia che vide schierate sul campo di volo di Medeuza rappresentanze in armi di tutte le unità che avevano partecipato alla liberazione di Gorizia.

Questa la motivazione:

“BARUZZI Aurelio, da Lugo (Ravenna), sottotenente fanteria – Comandante di un reparto bombardieri a mano, si slanciava, per primo, in un camminamento austriaco, catturandovi uomini e materiali. Due giorni dopo, accompagnato da soli quattro uomini, irrompeva in un sottopassaggio della ferrovia apprestato a difesa, contro il quale si erano spuntati gli attacchi dei due giorni precedenti, intimando audacemente la resa a ben 200 nemici, che venivano catturati unitamente a due cannoni e ricco bottino di armi e materiali. Più tardi partecipava al passaggio a guado dell'Isonzo, si spingeva in Gorizia e nella stazione innalzava la prima bandiera italiana – Gorizia, 6-8 agosto 1916”.



**GORIZIA LIBERATA – IL DUCA D'AOSTA ESAMINA UN PEZZO DI
ARTIGLIERIA CATTURATO AL NEMICO**

La conquista di Gorizia fu dunque un esempio lampante di quanto un'azione d'impeto, anche in un classico conflitto di posizione come quello della Grande Guerra, se ben concepita e preparata, scatenata al momento opportuno su un settore ristretto e con una forte superiorità numerica di uomini e di artiglierie, fosse in grado di ottenere un importante vantaggio strategico e di risolvere in brevissimo tempo una situazione ritenuta all'apparenza insolubile. Almeno in quell'occasione, il Comando Supremo italiano si eresse brillantemente a maestro degli Stati Maggiori degli altri eserciti, alleati e nemici.

Il generale Cadorna, peraltro, fu il primo a riconoscere che²⁴:

[...] senza l'attacco austriaco di maggio-giugno, non sarebbe stata possibile sulla fronte dell'Isonzo la sorpresa, determinata dalla persuasione che aveva il nemico di paralizzare per quell'anno qualsiasi nostra velleità offensiva, pur non avendo egli raggiunto il suo massimo scopo, che era quello di sboccare nella pianura vicentina e di determinarvi la fine della guerra in Italia.

Purtroppo, il 17 novembre 1915, durante la Quarta Battaglia dell'Isonzo, le medesime artiglierie italiane che nell'agosto dell'anno successivo contribuirono a determinare, con il loro fuoco, la liberazione di Gorizia, avevano bombardato la città – centro logistico di vitale importanza per il rifornimento dell'*Isonzo Armee* – provocando vittime civili, estese distruzioni e una ferma condanna austro ungarica. Certamente un episodio poco onorevole per le armi italiane. Nella sesta battaglia, fortunatamente, non ve ne fu la necessità.

Le operazioni offensive del Regio Esercito non si erano tuttavia concluse con quel felice successo tattico. In contemporanea allo sforzo su Gorizia era infatti scattato anche l'attacco sul Carso. Nel pomeriggio del 6 agosto, nel settore della 22^a Divisione, la Brigata “Catanzaro” riuscì ad impadronirsi rapidamente delle cime 1 e 2 del Monte San Michele, mentre le Brigate “Brescia” e “Ferrara”

24: Generale Luigi Cadorna, *La guerra alla fronte italiana fino all'arresto sulla linea del Piave e del Grappa (24 maggio 1915-9 novembre 1917)*, Milano, fratelli Treves editori, 1921.

conquistavano le cime 3 e 4. La perdita del munitissimo caposaldo, pilastro meridionale del campo trincerato di Gorizia, costrinse gli austro ungarici a ripiegare su posizioni più arretrate, abbandonando anche San Martino del Carso.

Superato questo scoglio, l'11 agosto le fanterie italiane dilagarono, sino a occupare tutta la zona occidentale del Vallone – ampia frattura dell'altipiano del Carso che inizia a Monfalcone, nella zona del Lisert, e termina nel comune di Savogna d'Isonzo – e il margine meridionale del Carso. Si arrestarono invece di fronte al Monte San Gabriele e al San Marco. Davanti ad esse continuava ad ergersi, apparentemente imprendibile, il formidabile bastione austro ungarico dell'altopiano della Bainsizza.

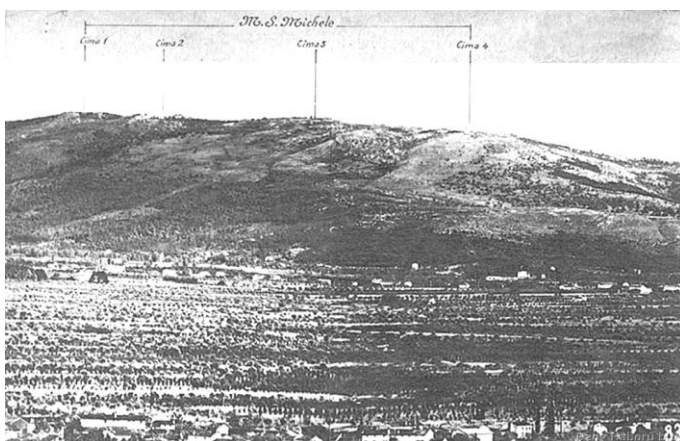
Occorre ribadire, se ce ne fosse il bisogno, che la Sesta Battaglia dell'Isonzo non si svolse solo nel settore del Sabotino e di Gorizia, bensì su tutto il fronte isontino sino a Monfalcone. Ad essa presero parte tanto la 2^a quanto la 3^a Armata, per un totale di ventidue Divisioni, anche se alcune di esse non andarono effettivamente al fuoco. Avevano di fronte nove Divisioni austro ungariche, la cui inferiorità numerica era ben compensata dalla saldezza delle posizioni difensive.

La battaglia costò agli italiani 51.232 uomini: circa 21.000 caduti, gli altri feriti o dispersi. Tra di essi 1.759 ufficiali. Nelle mani del Regio Esercito rimasero oltre 16.000 prigionieri e un ingente quantitativo di cannoni e di materiali bellici di ogni genere. Gli austro ungarici persero in totale 41.835 uomini, dei quali 807 erano ufficiali. I morti furono circa 9.000.

Il brillante successo strategico italiano, come era naturale, venne minimizzato dalla propaganda nemica. Fu invece riconosciuto e messo in chiara luce sia dagli alleati, sia dal *general der infanterie* Erich von Falkenhayn, Capo del *Großen Generalstabs* tedesco. Fu lui a definire *napoleonica* la manovra italiana e ad affermare che dagli avvenimenti dell'agosto 1916 sul fronte italiano:

[...] derivò una serie di crisi e provennero gravi difficoltà, non soltanto per l'esercito austro ungarico, ma anche per la condotta complessiva della guerra²⁵.

Naturalmente von Falkenhayn non si riferiva solamente alla presa di Gorizia, ma anche al fallimento dell'offensiva dell'Imperial Regio Esercito sugli Altipiani, da lui peraltro preconizzato.



LE QUATTRO CIME DEL MONTE SAN MICHELE VISTE DALLE POSIZIONI ITALIANE DI MONTE FORTIN, SULLA RIVA DX DELL'ISONZO



GORIZIA LIBERATA – PRIGIONIERI AUSTRIACI A LUCINICO

25: Erich von Falkenhayn, *Il Comando Supremo tedesco dal 1914 al 1916 nelle sue decisioni più importanti*, a cura di Ambrogio Bollati e Adriano Alberti, Roma, Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra, 1923. Riportato in Edoardo Scala, cit., pag. 176. Dei due storici che curarono l'opera di von Falkenhayn, il primo, Bollati, ufficiale d'artiglieria, prese parte alla I Guerra Mondiale da maggiore, al comando del 7° reggimento artiglieria, e successivamente da tenente colonnello in servizio di stato maggiore sul fronte albanese, a Corfù e nei Balcani. Fu collocato a riposo nel 1935 con il grado di generale di corpo d'armata. Il secondo, Alberti, ufficiale del genio, prese parte al conflitto, da tenente colonnello e colonnello, in qualità di commissario per le strade ferrate militari. Nel dopoguerra comandò le Brigate "Pavia" e "Granatieri di Sardegna". Fu collocato a riposo nel 1936 con il grado di generale di corpo d'armata. Entrambi furono nominati Senatori a Vita nel 1939 ed entrambi nel 1945 vennero dichiarati decaduti dalla carica dall'Alta Corte di Giustizia per le Sanzioni contro il Fascismo.

La vittoria italiana sull'Isonzo ebbe anche ripercussioni politiche a livello internazionale: a giudizio di molti, infatti, l'entrata in guerra della Romania contro gli Imperi Centrali il 27 agosto 1916, fu agevolata dal brillante successo ottenuto dagli italiani a Gorizia.

Va comunque detto che l'intervento della Romania non mutò gli equilibri del conflitto. L'esercito romeno, scarsamente addestrato e male armato, dopo qualche successo iniziale non fu in grado di contrastare efficacemente – sia pure con l'aiuto della Russia – le forze messe in campo dalla Germania, dall'Austria Ungheria, dalla Bulgaria e dall'Impero ottomano.

Nel novembre del 1917, quando il nuovo governo bolscevico della Russia iniziò a trattare con i tedeschi per ottenere un armistizio e – di fatto – smise di combattere, la Romania rimase isolata e dovette a sua volta soccombere, firmando la propria resa il 9 novembre 1917. Singolare coincidenza di date: La Romania era entrata in guerra pochi giorni dopo la conquista italiana di Gorizia – al termine della Sesta Battaglia dell'Isonzo – e ne usciva pochi giorni prima della Dodicesima Battaglia dell'Isonzo e della sconfitta di Caporetto.

LA SETTIMA BATTAGLIA DELL'ISONZO 14 – 17 SETTEMBRE 1916



IL MONTE SANTO IN UNA FOTOGRAFIA SCATTATA DAGLI AUSTRIACI, SULLA QUALE SONO INDICATE LE POSIZIONI DELL'ABITATO DI BRITOF E DEL MONTE SAN GABRIELE E LA DIREZIONE IN CUI SI TROVA GORIZIA (GÖRZ)



TRINCEA AUSTRO UNGARICA SUL MONTE SAN GABRIELE

Il lusinghiero risultato della conquista della conca di Gorizia ebbe senz'altro un'importantissima ricaduta morale sul Regio Esercito, tuttavia il Comando Supremo era ben conscio che l'impresa non aveva, in realtà, determinato un significativo mutamento della situazione strategica del fronte isontino. Erano infatti rimaste in mano austriaca la testa di ponte di Tolmino, nonché le alture che circondano la città da nord e da est, il Monte Santo, il San Gabriele, il San Daniele e il San Marco.

Occorreva perciò una nuova e poderosa *spallata*, ed era urgente attuarla se si voleva sfruttare al massimo il successo ottenuto e la crisi profonda del nemico. Questa volta, però, non si sarebbe potuto far conto sul fattore sorpresa, ma esclusivamente sulla precaria situazione in cui versava la *Kaiserliche und Königliche Armee*, reduce da due pesanti sconfitte consecutive. Gli austro ungarici, dal canto loro, si aspettavano un nuovo attacco – o forse avevano avuto qualche informazione – e approfittarono del mese che intercorse tra la sesta e la settima offensiva per rinforzare la loro 5. *Armee* e migliorare gli apprestamenti difensivi.

Lo stesso giorno 17 agosto in cui si concluse la sesta battaglia, il Comando Supremo ordinò che si desse immediato inizio alla

preparazione della nuova offensiva, che avrebbe avuto come obiettivo le alture a est e a nord di Gorizia. Le ricognizioni condotte dal 17 al 23 agosto evidenziarono tuttavia che l'attacco ai capisaldi nemici sulle alture – e specialmente sul San Marco – avrebbe richiesto una preparazione molto lunga. Ciò nonostante l'apertura del nuovo fronte rumeno indusse il *generalissimo* Cadorna a sfruttare al massimo la congiuntura favorevole determinata dall'entrata in guerra del nuovo alleato, dall'offensiva russa nei Carpazi e dalle operazioni che i franco inglesi avevano in animo di riprendere sulla Somme.

Poiché insistere ancora sulla conca di Gorizia pareva sconsigliabile senza una massiccia preparazione, il tenente generale Cadorna decise di attaccare ancora una volta sul fronte carsico

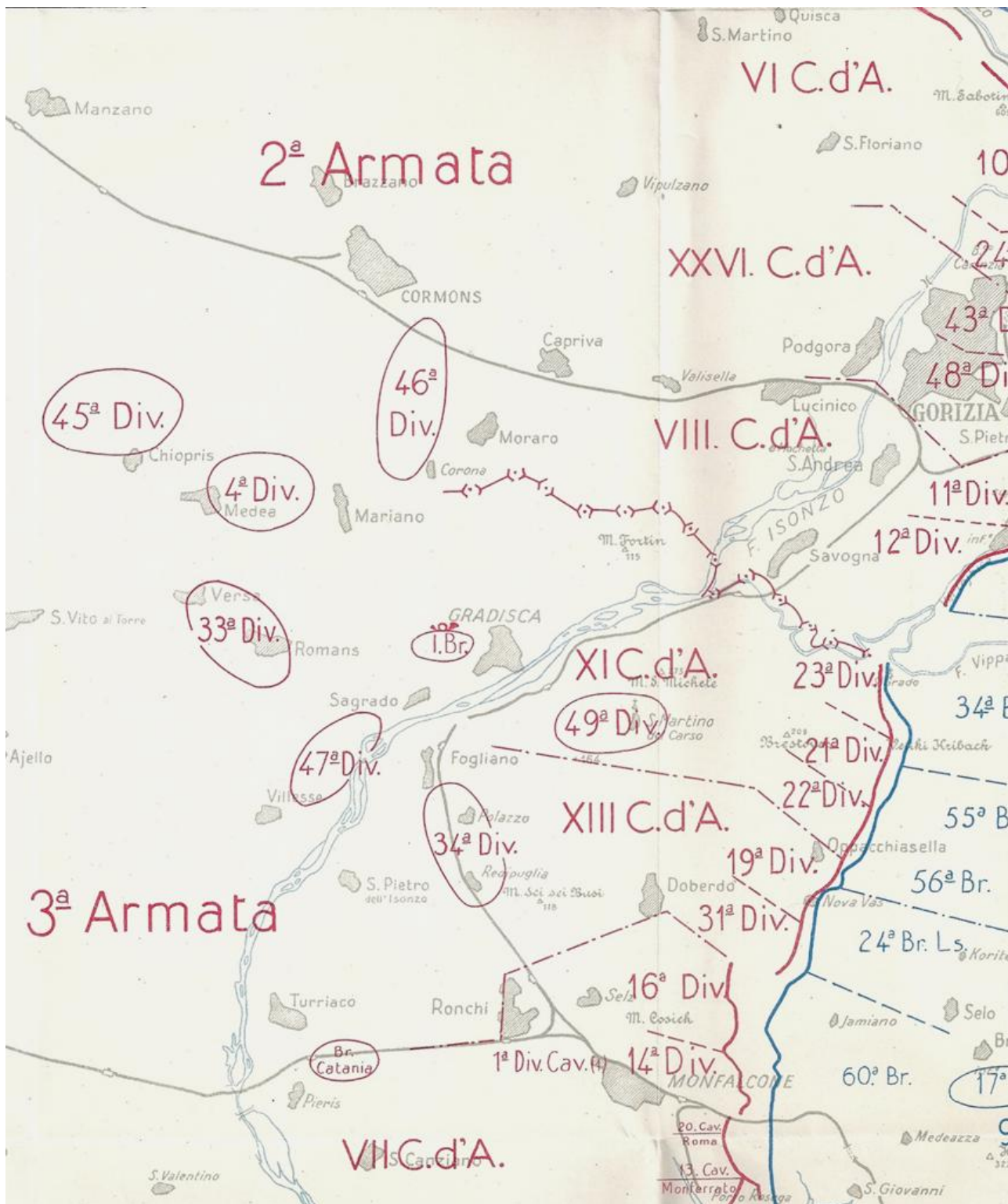
con la 3^a Armata, tenendo la 2^a sulla difensiva, con l'obiettivo di rompere la fronte austriaca sull'Altipiano carsico e spingersi il più avanti possibile, in direzione di Trieste. Presa questa decisione, la 3^a Armata fu immediatamente rinforzata con la 4^a e la 33^a Divisione, con la Brigata "Catania" e con la I Brigata bersaglieri proveniente dalla Carnia. Ricevette anche il XIV Corpo d'Armata (45^a e 47^a Divisione) e la 28^a Divisione, ma il Comando Supremo dispose che queste ultime Grandi Unità giungessero a destinazione solo nei due giorni precedenti l'inizio della battaglia, per non destare l'attenzione del nemico. Furono inoltre costituite due distinte riserve.

All'inizio dell'offensiva la 3^a Armata era schierata dal Fiume Vipacco a Monfalcone – su 13 chilometri di fronte – ed aveva la seguente composizione:

GRANDE UNITÀ	COMPOSIZIONE	SCHIERAMENTO
XI Corpo d'Armata tenente generale Giorgio Cigliana	23 ^a Divisione ten. gen. Imerio Gazzola	dal Vipacco al Nad Logem
	21 ^a Divisione magg. gen. Teodorico Serra	di fronte a Lokvica
	22 ^a Divisione ten. gen. Francesco Dabalà	tra Lokvica e Oppacchiasella
	49 ^a Divisione ten. gen. Armando Diaz	di riserva a San Martino
XIII Corpo d'Armata tenente generale Giuseppe Ciancio	19 ^a Divisione ten. gen. Luigi Pirzio Biroli	da Oppacchiasella a quota 208 nord
	31 ^a Divisione ten. gen. Annibale Gastaldello	di fronte alle quote 208 nord e 208 sud
VII Corpo d'Armata tenente generale Adolfo Tettoni	16 ^a Divisione magg. gen. Vittorio Martinelli	di fronte alle posizioni di quota 144
	14 ^a Divisione ten. gen. Gustavo Fara	dal Lago di Pietra Rossa al mare
	1 ^a Divisione di Cavalleria ten. gen. Giovanni Pellegrini	la I Brigata di Cavalleria con la 14 ^a Divisione la II Brigata di Cavalleria con la 16 ^a Divisione
Riserva d'Armata	I Brigata bersaglieri magg. gen. Umberto Montanari	nella zona di Ca' Viola
	34 ^a Divisione magg. gen. Felice Porta	nella zona di Polazzo
	Brigata Catania magg. gen. Vittorio Boyl	nella zona di Begliano
	XXIV Corpo d'Armata ten. gen. Gustavo Secco	4 ^a Divisione (magg. gen. Giuseppe Paolini) nella zona di Medea 33 ^a Divisione (magg. gen. Edoardo Ravazza) nella zona di Versa
	XIV Corpo d'Armata ten. gen. Evaristo Mossolin	45 ^a Divisione (magg. gen. Giuseppe Venturi) nella zona di Chiopris 47 ^a Divisione (ten. gen. Nicola De Bernardis) nella zona di Villesse
a disposizione del Comando Supremo	28 ^a Divisione ten. gen. Sebastiano Rizza	nella zona di Santa Maria la Longa

A questo complesso di forze, che schierava in totale 185 battaglioni, 43 squadroni e 1.479 pezzi di artiglieria (432 di medio e grosso calibro, 513 di piccolo calibro e 558 bombarde), gli austro ungarici potevano contrapporre – sull'ala meridionale della 5. *Armee* del *general der infanterie* Svetozar Boroević von Bojna – il VII *Korps* (*general der kavallerie Erzherzog* Joseph von Österreich), con la 17. e la 18. *Infanterie Division*, tra il Vipacco e Oppacchiasella; la 9. *Infanterie Division* tra Oppacchiasella e il mare; la riserva dell'Armata, con la 44. *Infanterie Division* da Lokwe a Ternova, la 32. *Infanterie Brigade* ad ovest di Schönpass, la 20. *Infanterie Division* a Comen, la 31. *Infanterie Brigade* presso Prosecco e la 10. *Gebirgs Brigade* ad occidente di Aidussina.

In totale, di fronte alla 3^a Armata erano schierati 76 battaglioni con circa 700 pezzi di artiglieria, comprese 11 batterie di mortai da 210 mm e da 305 mm.



**SCHIERAMENTO DEI CORPI D'ARMATA DELLA 3ª ARMATA IL 14 SETTEMBRE 1916
ALLA VIGILIA DELLA SETTIMA BATTAGLIA DELL'ISONZO**

La 2ª Armata (tenente generale Settimio Piacentini) aveva i seguenti compiti:

- concorrere all'attacco affidato alla 3ª Armata conducendo una azione dimostrativa con il VI Corpo d'Armata (tenente generale Luigi Capello) e il XXVI Corpo d'Armata (tenente generale Alberto Cavaciocchi), schierati a oriente di Gorizia, per impedire agli austriaci di spostare truppe verso l'altopiano carsico;
- condurre una limitata azione offensiva con il IV Corpo d'Armata (tenente generale Giulio Cesare Tassoni) nella conca di Plezzo, per conquistare le posizioni di Monte Rombon;

- intervenire con le proprie artiglierie a favore dell'XI Corpo d'Armata della 3^a Armata, schierato alla sua destra;
- impiegare l'VIII Corpo d'Armata (tenente generale Paolo Ruggeri Laderchi), schierato lungo il torrente Vertojbica, per concorrere all'attacco del XXVI Corpo d'Armata contro il San Marco, qualora se ne fosse presentata l'occasione.

Di fronte alla 2^a Armata era schierato, tra la Sella di Dol e il Fiume Vipacco, il *XVI Korps* austro ungarico (*feldzeugmeister*²⁶ Wenzel von Wurm), che disponeva della *58. Infanterie Division* e della *43. Infanterie Division*, per un totale di 31 battaglioni e 102 pezzi di artiglieria.

Nell'ambito della 3^a Armata, lo sforzo principale e l'auspicato sfondamento furono affidati all'XI Corpo d'Armata, avanzato a sinistra – tra il Fiume Vipacco e Oppacchia-sella – e contiguo all'VIII Corpo d'Armata della 2^a Armata. La direttrice d'attacco era individuata dal crinale settentrionale del rilievo carsico, a sud del San Michele, in direzione del dosso Fajiti (quota 432) e Castagnevizza.



FANTERIE ITALIANE AFFLUISCONO IN LINEA

Gli altri due Corpi d'Armata avevano ricevuto il compito di appoggiare con attacchi minori l'offensiva principale. Il XIII Corpo d'Armata doveva impadronirsi dell'orlo meridionale dell'Altipiano, mentre il VII Corpo d'Armata, schierato di fronte alle prime propaggini del Monte Hermada, ne avrebbe favorito l'avanzata attirando su di sé l'attenzione e il fuoco del nemico.

Il fuoco di preparazione delle artiglierie italiane cominciò tra le 06.00 e le 07.00 del 14 settembre, approfittando di una fugace apparizione del sole all'inizio di una giornata che sarebbe stata caratterizzata da condizioni atmosferiche pessime, con nebbia e pioggia battente. Le artiglierie pesanti presero a colpire gli osservatori austriaci già individuati, le zone di raccolta delle truppe avversarie e gli abitati di Nova Vas, Hudi Log e Selo – più vicini alla prima linea – e quelli più lontani di Brestovica, Comen, Goriansko, Medeazza, Mavhinie e Nabresina. Poco dopo ad esse si unirono le bombarde e ben presto il tiro assunse un ritmo sempre più concentrato e furioso.

Il fuoco di preparazione delle artiglierie italiane cominciò tra le 06.00 e le 07.00 del 14 settembre, approfittando di una fugace apparizione del sole all'inizio di una giornata che sarebbe stata caratterizzata da condizioni atmosferiche pessime, con nebbia e pioggia battente. Le artiglierie pesanti presero a colpire gli osservatori austriaci già individuati, le zone di raccolta delle truppe avversarie e gli abitati di Nova Vas, Hudi Log e Selo – più vicini alla prima linea – e quelli più lontani di Brestovica, Comen, Goriansko, Medeazza, Mavhinie e Nabresina. Poco dopo ad esse si unirono le bombarde e ben presto il tiro assunse un ritmo sempre più concentrato e furioso.

L'attacco delle prime ondate di fanteria scattò alle 15.00, sotto una pioggia torrenziale. Nel settore dell'XI Corpo d'Armata la Brigata "Brescia", inquadrata nella 22^a Divisione, all'ala destra, riuscì a conquistare la prima linea nemica, in direzione di Segeti, ma venne seriamente ostacolata dalla reazione austriaca proveniente da Lokvica – che aveva già bloccato la 21^a Divisione – e rimase inchiodata sul posto, nonostante ripetuti tentativi di proseguire in profondità.

La Brigata "Ferrara" – anch'essa della 22^a Divisione – che muoveva alla sinistra della "Brescia", in direzione delle Cave di Pietra, occupò gran parte della linea nemica e riuscì a tenerla nonostante la violenta reazione dell'artiglieria nemica, che tuttavia le impedì di riprendere l'avanzata, anche perché dovette subire l'attacco portato sui suoi fianchi da Lokvica e dal costone di Nova Vas, dove il XIII Corpo d'Armata non era riuscito a guadagnare terreno.

In sostanza, in questa prima giornata di combattimenti, solamente l'XI Corpo d'Armata riuscì a progredire lentamente verso il Veliki Hribach e ad impadronirsi del cosiddetto *bosco quadrangolare*. Ottennero invece risultati scarsissimi, per non dire nulli, il XIII Corpo d'Armata contro le difese di Nova Vas e il VII Corpo d'Armata su quota 144. Il calare della notte pose fine alla lotta, dando modo agli italiani di consolidare le poche posizioni conquistate e agli austro ungarici di rafforzare le proprie difese.

Il giorno successivo, ripreso l'attacco, l'XI Corpo d'Armata conquistò San Grado di Merna, nella valle del Vipacco, ma gli altri due Corpi d'Armata non fecero alcun progresso. Pesantemente

26: Ufficiale generale che comanda un treno di uomini, materiali o – soprattutto – artiglierie. È riferito a ufficiali generali provenienti dall'artiglieria e corrisponde al grado di *general der infanterie* e *general der kavallerie*, ovvero generale di corpo d'armata.

impegnate furono, in questa giornata, le Brigate "Granatieri", "Ferrara", "Lombardia", "Napoli" e i bersaglieri del 15° reggimento. Il 17 settembre, visti inutili tutti i tentativi e constatato il forte logorio dei nostri reparti, il Comando Supremo dette l'ordine di sospendere l'offensiva.

I vantaggi ottenuti dalla 3^a Armata in quattro giorni di disperati assalti furono pressoché insignificanti: dai duecento a un massimo di mille metri di terreno conquistato al nemico. Analogamente, il IV Corpo d'Armata della 2^a Armata, che doveva accompagnare l'azione della 3^a Armata conducendo una limitata azione offensiva sul Monte Rombon, non ottenne alcun risultato.

La 2^a e la 3^a Armata nella Sesta Battaglia dell'Isonzo persero in tutto 21.144 uomini: 811 ufficiali (129 morti, 633 feriti, 49 dispersi) e 20.333 soldati (2.358 morti, 14.738 feriti, 3.237 dispersi). La Relazione Ufficiale italiana attribuì alla 5. Armee perdite complessive pari a 550 ufficiali e 27.191 soldati, anche se le corrispondenti fonti austriache ridimensionarono queste cifre, riportando perdite per un totale di 19.456 uomini (330 ufficiali e 19.456 soldati), tra morti, feriti e dispersi. Il fronte nemico risultò parzialmente intaccato soltanto in un settore ampio circa 3 chilometri fra il Fiume Vipacco e quota 265. In tutto il resto del fronte coinvolto dall'offensiva italiana il nemico mantenne le sue posizioni.

Lo stesso tenente generale Cadorna riconobbe onestamente che i risultati ottenuti furono oltremodo scarsi, soprattutto se confrontati con la superiorità numerica degli italiani e con la rilevante quantità di artiglierie impiegate. Esplicitò le sue considerazioni in una lettera inviata al comandante della 3^a Armata lo stesso 17 settembre, indicando nel contempo l'intenzione di riprendere a breve l'offensiva. Ne riportiamo qui sotto le parti salienti.

Riservatissima personale – Urgente

R. ESERCITO ITALIANO – COMANDO SUPREMO

UFFICIO DEL CAPO DI STATO MAGGIORE

UFFICIO SEGRETERIA

N. 725 di Prot. G.M.

17 settembre 1916.

OGGETTO: Operazioni della 3^a Armata nei giorni 14, 15 e 16 settembre e presente situazione.

A S.A.R. il Comandante della 3^a Armata.

Debito di chiarezza e necessità di trarre dall'esperienza fatta la maggior possibile somma di utili ammaestramenti per il prossimo avvenire, m'inducono ad esprimere senza indugio a V.A.R. il mio pensiero su le operazioni della 3^a Armata in questi ultimi giorni.

Dirò subito, antepoendo la sintesi all'analisi, che i risultati ottenuti, modesti in senso assoluto, appaiono ancor più modesti se si considerino per rapporto all'ingente cumulo preliminare di mezzi tecnici, alla loro diligente e laboriosa preparazione, a tutto un poderoso complesso di predisposizioni; soprattutto poi per rapporto al fatto che l'operazione fu iniziata di sorpresa, e che le forze nemiche non erano certo cospicue.

Ha indubbiamente avuto, in tutto ciò, assai dannosa influenza l'aver iniziato le operazioni in condizioni atmosferiche assai poco favorevoli. Ciò ha reso assai aleatorio l'effetto del tiro delle bombarde, venendo così a rendere meno pronto, meno sicuro e meno perfetto il verificarsi di una delle condizioni essenziali: l'apertura delle brecce nei reticolati. Ha inoltre ridotto in misura sicuramente grande l'efficacia del tiro di demolizione per parte delle batterie d'ogni calibro, rendendo ora difficile, ora impossibile l'osservazione dei risultati. Ha, infine, opposto una insormontabile difficoltà all'impiego di proiettili a gas asfissianti, privandoci così di un prezioso mezzo per neutralizzare l'azione delle artiglierie nemiche meno suscettive di essere direttamente colpite con tiro di controbatteria o di neutralizzazione.

[...]

La questione, poi, dell'irruzione fulminea, è particolarmente delicata e V.A.R. vorrà consentirmi di ritornare ancora una volta su di essa, data la sua influenza sovente decisiva. Occorre che l'assalto non si ritardi di un istante, rispetto al momento stabilito; è necessario che esso si inizi, direi quasi, a scatto, in maniera che il nemico non abbia modo di riaversi dallo stordimento e dal disordine prodotto dal tiro di artiglieria.

Tutte le disposizioni preventive per rendere possibile questa forma di azione pronta, continua e incalzante, sono state, in massima parte, attuate presso la 3^a Armata. Solo è da curare che in tutti i dipendenti esse trovino all'atto pratico, le necessarie condizioni per essere applicate e sfruttate, dando luogo al desiderato *scatto* delle truppe ed al susseguente flusso continuo e vivace.

[...]

Frattanto occorre consolidare su tutta la fronte i vantaggi conseguiti, riordinare tutti i mezzi d'azione e preparare alacremente quanto occorre per ricominciare la nuova offensiva nel più breve termine di tempo, in condizioni che *assicurino lo spazzamento delle difese nemiche*.

Se all'accuratissima preparazione predisposta nelle linee maestre da V.A.R. non hanno questa volta fatto riscontro operazioni del pari efficaci e fruttifere, sono però certo che la preparazione del nuovo sforzo verrà fatta con non minore accuratezza, non omettendo assolutamente *nessuna di tutte* le possibili previdenze le quali valgono a mettere dalla parte nostra la maggior somma dei fattori della riuscita.

Il Capo di Stato Maggiore dell'Esercito
L. CADORNA.

L'OTTAVA BATTAGLIA DELL'ISONZO 10 – 12 OTTOBRE 1916

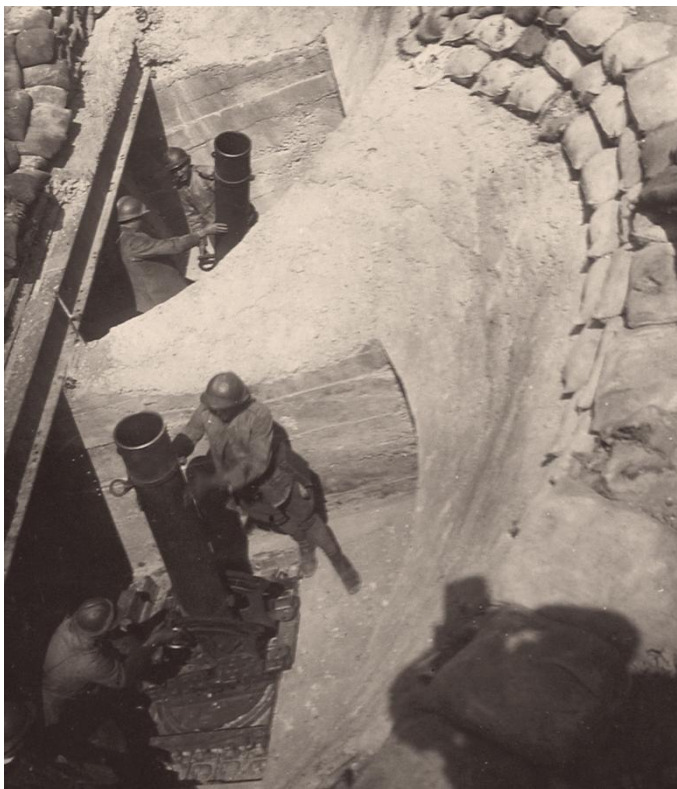
Il 17 settembre, dopo aver disposto la sospensione dell'attacco, il tenente generale Cadorna impartì ai comandanti della 2^a e della 3^a Armata le direttive per riprendere l'offensiva al più presto. L'obiettivo era sempre il medesimo: impiegare l'XI e il XIII Corpo d'Armata per sfondare la fronte avversaria sul Carso e procedere in profondità lungo la dorsale Monte Fajti-Monte Trstelj.

L'azione di sfondamento doveva essere fiancheggiata: a destra dal VII Corpo d'Armata, che doveva attaccare le posizioni di q. 144; a sinistra dall'VIII Corpo d'Armata della 2^a Armata, che doveva superare le linee avversarie ad oriente del torrente Vertobjica. Sulla sinistra dell'VIII Corpo d'Armata, gli altri Corpi d'Armata della 2^a Armata dovevano condurre una vigorosa azione dimostrativa. Infine, il XXVI ed il VI Corpo d'Armata, schierati nella zona di Gorizia, dovevano intervenire sulla fronte dell'VIII Corpo d'Armata con le loro artiglierie, per supportarne l'azione.

La ripresa offensiva dell'ottobre può pertanto essere considerata la continuazione di quella del settembre, con la variante di una maggiore estensione della fronte di attacco e dell'adozione di nuovi procedimenti relativi alla preparazione ed alla esecuzione dell'attacco stesso, che venne programmato per l'inizio di ottobre. In tal modo si sarebbe potuto dedicare più tempo al completamento e al riposo delle unità ed al reintegro delle munizioni e dei materiali consumati.

L'esperienza maturata dalla precedente offensiva sul Carso – e anche da quelle condotte sulle altre fronti – aveva infatti evidenziato il grave problema del rapido arresto delle irruzioni, contenute da sistemazioni difensive organizzate su notevole profondità. Le truppe che riuscivano a sfondare la fronte avversaria vi restavano poi bloccate, ed erano esposte tanto alla reazione delle truppe trincerate in posizioni predisposte sui fianchi della penetrazione, quanto al tiro dell'artiglieria, che trovava facili bersagli per il fuoco di interdizione. Ogni tentativo di ampliare il successo iniziale dava origine a una lotta accanita, con conseguenti gravissime perdite, sicuramente sproporzionate rispetto ai modestissimi risultati che si riuscivano ad ottenere.

Il 28 settembre, sulla base delle disposizioni del Comando Supremo, il comandante della 3^a Armata impartì gli ordini per l'attacco, assegnando compiti e obiettivi a ciascuno dei tre Corpi



SEZIONE BOMBARDE DA 240 mm L (PROLUNGATA) IN POSTAZIONE. UNA BATTERIA BOMBARDE DA 240 mm – SU 4 SEZIONI DA 2 ARMI CIASCUNA – AVEVA IN ORGANICO 7 UFFICIALI, 215 UOMINI DI TRUPPA, 62 QUADRUPEDI, UN CARRO BAGAGLIO, 26 CARRETTE DI BATTAGLIONE E 4 BICICLETTE. ERA COMANDATA DA UN CAPITANO DI ARTIGLIERIA O DI CAVALLERIA

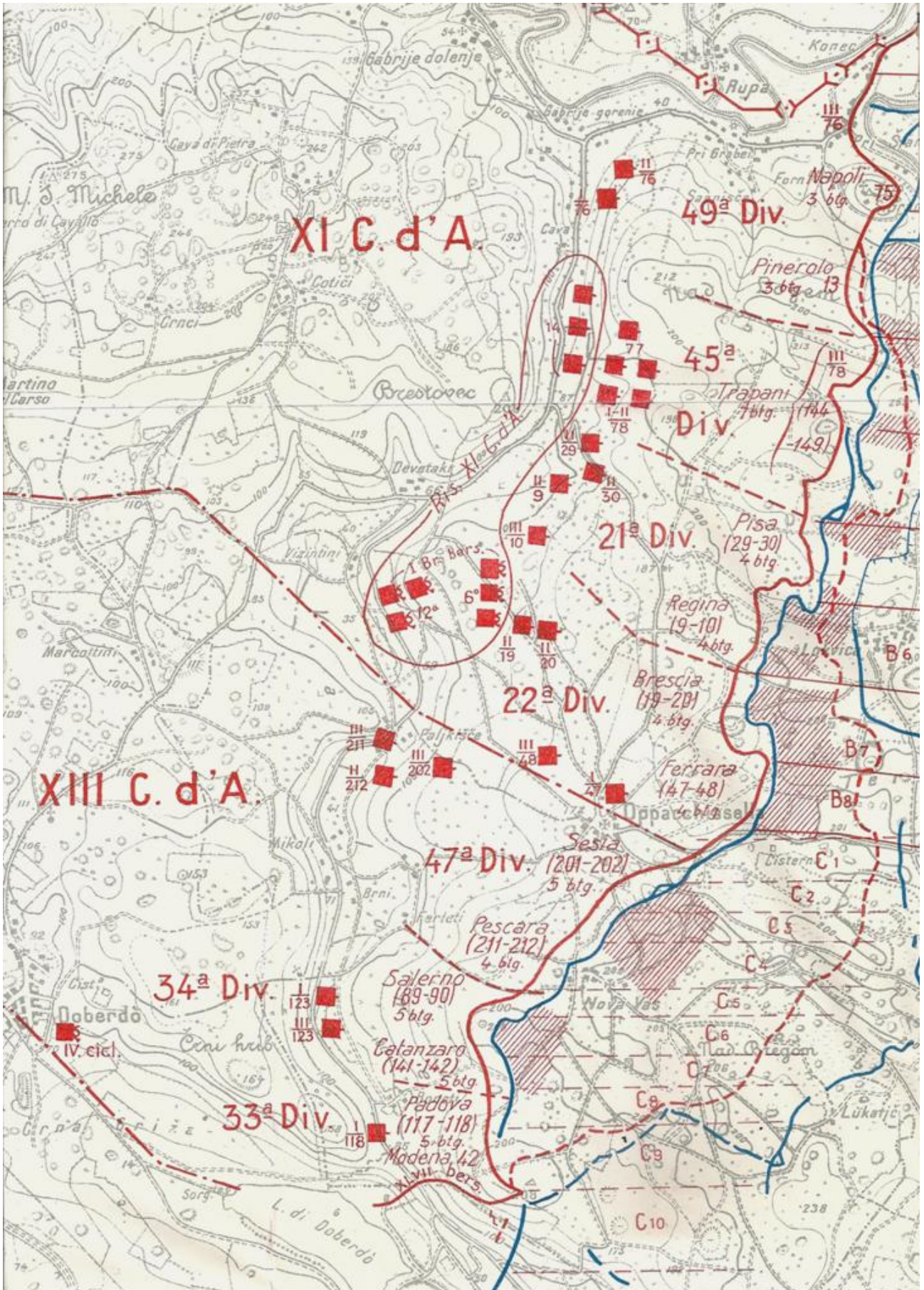
d'Armata alle sue dipendenze. In particolare:

- l'XI Corpo d'Armata, schierato tra il Fiume Vipacco e Oppacchiasella, aveva come primo obiettivo la linea Volkovnjak-Veliki-Fajti Hrib-Pecinka-Cave di Pietra e doveva avanzare tenendo come direzione principale di movimento quella individuata dalla dorsale Nad Logem-Fajti. La sua prima linea era costituita – da sinistra a destra – da quattro Divisioni: 49^a (Brigate “Napoli” e “Pinerolo” – obiettivo: Volkovnjak), 45^a (Brigata “Trapani”, con 7 battaglioni – obiettivo: Veliki-Fajti Hrib), 21^a (Brigate “Pisa” e “Regina” – obiettivo: Pecinka) e 22^a (Brigate “Brescia” e “Ferrara” – obiettivo: Cave di Pietra). La riserva era costituita dalla 4^a Divisione (Brigate “Spezia” e “Barletta”, dislocate rispettivamente a Bosco Cappuccio e a Ca' Viola), dalla I Brigata bersaglieri – dislocata tra Devetaki e Vizintini – e dal 14^o reggimento fanteria della 49^a Divisione, dislocato nel Vallone, ai piedi del Nad Logem;
- il XIII Corpo d'Armata, schierato tra Oppacchiasella e il Lago di Doberdò, aveva come primo obiettivo la linea Hudi Log-quota 206 di Nad Bregom-falda orientale di quota 208 e doveva *“avanzare decisamente con l'ala sinistra e il centro”*, mantenendosi alla destra dell'XI Corpo d'Armata. La sua prima linea era costituita – sempre da sinistra a destra – da tre Divisioni: 47^a (Brigate “Sesia” e “Pescara” – obiettivo: la regione di Hudi Log), 34^a (Brigate “Salerno” e “Catanzaro” – obiettivo: quota 206 di Nad Bregom), 33^a (Brigate “Padova” e “Modena” – obiettivo: falda orientale di quota 208). La riserva era costituita dal 41^o reggimento fanteria della Brigata “Modena”, a Vermegliano; dal 15^o reggimento bersaglieri, tra Cassegliano e Turriaco e da tre reparti mitraglieri (244^o, 245^o e 246^o);
- il VII Corpo d'Armata, schierato dal Lago di Doberdò al mare, all'ala destra dell'Armata, aveva come obiettivo la quota 144. Doveva inoltre assecondare sulla sua sinistra l'azione del XIII Corpo d'Armata. Schierava in prima linea due Divisioni: 16^a (Brigate “Bari” e “Catania” e reggimento “Genova Cavalleria” appiedato – obiettivo: quota 144), 14^a (gruppo squadroni del reggimento “Lancieri di Novara” appiedato, Brigata “Arezzo”, I Brigata di Cavalleria appiedata, LVI battaglione bersaglieri ciclisti – compito: concorrere all'azione della 16^a Divisione). La riserva era costituita dal III e dall'XI battaglione bersaglieri ciclisti a San Canziano, dal V e dall'VIII battaglione bersaglieri ciclisti a Pieris e da tre reparti mitraglieri.

La riserva della 3^a Armata era costituita da: XIV Corpo d'Armata (19^a e 31^a Divisione), dislocato tra San Vito, Campolongo e Romans; XXIV Corpo d'Armata (23^a e 28^a Divisione), dislocato tra Pavia di Udine e Santa Maria la Longa; la Brigata “Cremona”, dislocata a Terzo. La 28^a Divisione aveva però ceduto la Brigata “Bari” alla 16^a Divisione e la Brigata “Arezzo” alla 14^a Divisione, ricevendone in cambio le provatissime “Lazio” e “Alessandria”.



IL RANCIO DI UN REGGIMENTO DI FANTERIA IN TURNO DI RIPOSO NELLE RETROVIE



SCHIERAMENTO DELL'XI E DEL XIII CORPO D'ARMATA DELLA 3^a ARMATA ALL'INIZIO DI OTTOBRE DEL 1916
 ALLA VIGILIA DELL'OTTAVA BATTAGLIA DELL'ISONZO

La 2^a Armata doveva concorrere all'azione della 3^a Armata conducendo un'azione di sfondamento ad est del Torrente Vertojbica e una vigorosa azione dimostrativa sul resto della sua fronte, allo scopo di impedire agli austro ungarici di spostare forze e mezzi a favore del settore carsico. Ai suoi due Corpi d'Armata erano stati assegnati i seguenti compiti e obiettivi:

- l'VIII Corpo d'Armata, schierato tra San Pietro di Gorizia e il Torrente Vipacco, all'ala destra dell'Armata e contiguo all'XI Corpo d'Armata della 3^a Armata, aveva per obiettivo le quote 102, 133, 103 e 89 della dorsale che dal San Marco giunge sino al Fiume Vipacco, tra Ranziano e Biglia. Schierava in prima linea due Divisioni: 11^a (Brigate "Treviso" e "Cuneo" – obiettivo: le alture di Sober), 12^a (Brigate "Pavia" e "Casale" – obiettivo: le alture tra Vertojba inferiore e il Fiume Vipacco). La riserva era costituita dalla 46^a Divisione (Brigata "Genova", tra Farra e Savogna – e Brigata "Rovigo", tra Lucinico e Sant'Andrea).
- il XXVI Corpo d'Armata, schierato da Salcano a San Pietro di Gorizia, aveva per obiettivo della sua ala destra il triangolo ferroviario a est di San Pietro di Gorizia, mentre il resto delle sue unità doveva condurre l'azione dimostrativa. Anch'esso schierava in prima linea due Divisioni: 43^a (Brigata "Etna" – compito: azione dimostrativa), 48^a (Brigate "Taranto" – compito: azione dimostrativa – e "Genova" – obiettivo: posizione a est di San Pietro di Gorizia). Disponeva inoltre, in rinforzo, della Brigata "Firenze", dislocata a Subida e a sud di San Floriano. La riserva era costituita dal 206° reggimento fanteria e da un battaglione del 205° reggimento fanteria della Brigata "Lambro" e dal 143° reggimento fanteria della Brigata "Taranto".

La riserva della 2^a Armata era costituita dalle Brigate "Milano" a Pubrida e "Ravenna" a Medeuzza, oltre che dal II e dal IX battaglione bersaglieri ciclisti, dislocati a Gorizia. La 28^a Divisione rimase a disposizione del Comando Supremo.

In totale le due Armate italiane disponevano di 265 battaglioni di fanteria e di 41 gruppi squadroni di cavalleria appiedata. Le artiglierie schieravano 719 pezzi di piccolo calibro, 606 pezzi di medio e grosso calibro e 829 bombarde.

Nell'ottobre del 1916 la 5. *Armee* austro ungarica del *general der infanterie* Svetozar Boroević von Bojna schierava – dal goriziano al mare – un complesso di forze che, nella parte meridionale del settore carsico, era sensibilmente superiore a quello del precedente mese di settembre.

Ad oriente di Gorizia, dalla Sella di Dol al Fiume Vipacco, era schierato il *XVI Korps*, con la 58. *Infanterie Division* a destra e la 43. *Schützen Division* a sinistra, ciascuna con due brigate. La riserva era costituita da 3 battaglioni di fanteria.

Sull'Altipiano carsico, tra il Fiume Vipacco e Nova Vas (*Abschnitt IIIa*), il *VII Korps* disponeva in linea di tre Divisioni – 17. *Infanterie Division*, 28. *Infanterie Division* e 20. *Honvéd Infanterie Division* – con 4 Brigate in totale. Un'ulteriore Brigata era in riserva.

Nel settore da Nova Vas al mare (*Abschnitt IIIb*), lo *Schenk-Gruppe* schierava la 9. *Infanterie Division*, la 16. *Infanterie Division* e la 24. *Landsturm Gebirgs Brigade*, per un totale di 5 Brigate, alle quali erano stati sottratti 3 battaglioni che costituivano la riserva.

La riserva della 5. *Armee* era composta dalla 10. *Infanterie Division* – ancora in afflusso dal Trentino – e dalla 44. *Schützen Division*, entrambe su due Brigate, ciascuna con 9 battaglioni.

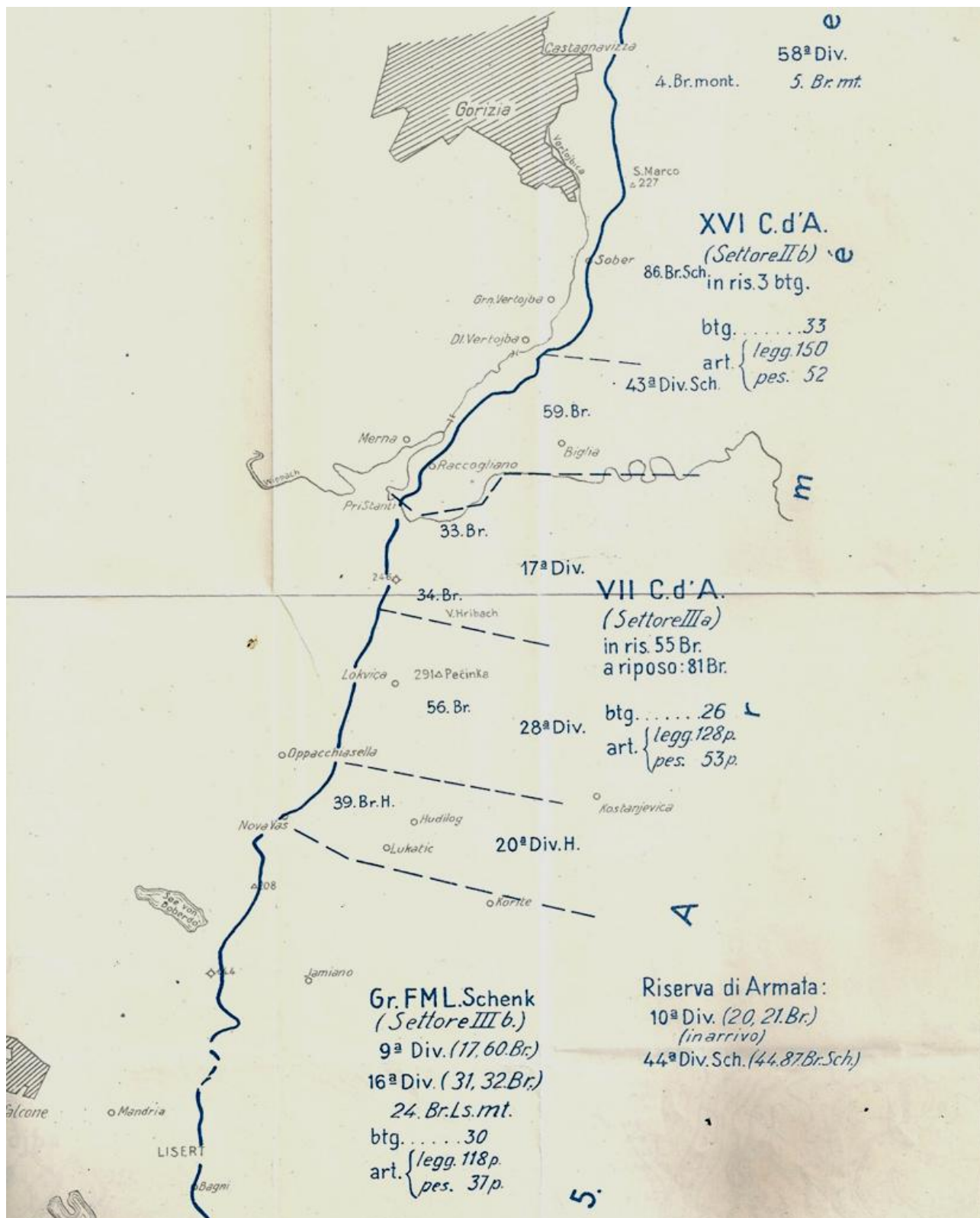
Oltre a queste unità, era disponibile anche la 81. *Honvéd Brigade* del *VII Korps* – a riposo nelle retrovie – costituita con i 12 battaglioni più provati delle unità impiegate per contrastare la precedente offensiva italiana.

In totale la *Isonzo Armee* disponeva quindi di 119 battaglioni – ai quali se ne aggiunsero altri 9 nel corso della battaglia – e di 538 pezzi di artiglieria. La superiorità italiana, molto più accentuata nelle battaglie precedenti, questa volta non era soverchiante, dal momento che il numero dei battaglioni messi in campo dal Regio Esercito era pari a circa il doppio di quelli austriaci, che però potevano fare affidamento su consistenti difese passive.

Malgrado l'azione di disturbo dell'artiglieria italiana, gli austro ungarici, a prezzo di grandi sacrifici, erano infatti riusciti a ricostituire la loro prima linea, intaccata in più punti dagli attacchi italiani nell'offensiva di settembre. Fra di essa e quella di Castagnevizza ne avevano poi approntata un'altra, che da Biglia – dove si saldava alla seconda linea della Vertojbica – saliva fin sulle pendici

occidentali del Veliki, coprendo le posizioni del Pecinka e gli abitati di Hudi Log e di Lukatic, per giungere poi a Flondar, dove si collegava col sistema difensivo del Monte Hermada. La vecchia seconda linea di Castagnevizza era così divenuta la terza.

Inoltre il comando della 3ª Armata italiana era vagamente informato anche dell'esistenza di una *Hauptstellung* – o linea principale di difesa – che si sviluppava dal M. Trstelj a Nabresina, coprendo l'abitato di Comen.



SITUAZIONE DELLA 5. ARMEE AUSTRIACA ALL'INIZIO DI OTTOBRE DEL 1916, ALLA VIGILIA DELL'OTTAVA BATTAGLIA DELL'ISONZO



BARRIERE DI FILO SPINATO E FOSSATI DELLE DIFESE AUSTRIACHE NEL SETTORE DELL'VIII CORPO D'ARMATA

Sulla fronte che andava dal Monte San Marco al Vippacco, ovvero nel settore in cui doveva operare l'VIII Corpo d'Armata, la sistemazione difensiva austro ungarica era ancora quella predisposta nell'estate del 1915, e veniva considerata "un modello di fortificazione, visitato da quanti erano desiderosi di apprendere in proposito"²⁷. In alcuni tratti del settore vi erano persino quattro ordini di trincee. Inoltre le prime linee italiane erano quasi ovunque in soggezione di quota rispetto a quelle austriache, che risultavano anche di difficile individuazione, sia per la fittissima copertura boscosa, sia per la conformazione del terreno. Tutti fattori che moltiplicavano il valore e il rendimento

degli apprestamenti difensivi della *Kaiserliche und Königliche Armee*.

A causa del maltempo persistente, che infuriava nel nord est sin dalla seconda metà di settembre, l'offensiva dovette essere rinviata dal 5 al 10 ottobre, anche se i tiri di preparazione erano regolarmente iniziati il 4 ottobre. L'offensiva iniziava quindi sotto cattivi auspici.



RINCALZI SUL CARSO, A QUOTA 208

Il 10 ottobre, iniziato finalmente l'assalto, l'XI e il XIII Corpo d'Armata della 3^a Armata riuscirono ad ottenere qualche vantaggio lungo il Vippacco – comunque poche centinaia di metri di terreno guadagnato – mentre a nord del fiume il VII Corpo d'Armata della 2^a Armata, che in un primo momento era riuscito a superare la quota 144, era poi dovuto tornare sulle posizioni di partenza e riuscì a occupare soltanto qualche segmento di trincea nemica. La prima giornata di combattimenti si chiudeva così con risultati tutt'altro che decisivi.

Il giorno successivo la situazione non migliorò affatto. Mentre le opposte artiglierie scatenavano furiosi bombardamenti sulle truppe nemiche, i rabbiosi assalti delle fanterie italiane si conclusero con risultati molto modesti, anche se si riuscì ad ottenere qualche concreto vantaggio, tatticamente importante, sulla fronte dei Corpi d'Armata centrali. La resistenza nemica appariva fortemente organizzata, per cui alla fine il Comando Supremo ordinò alle due Armate di sospendere l'azione, per organizzare validamente le poche posizioni conquistate e prepararsi a riprendere l'offensiva dopo una quindicina di giorni.

Gli Austriaci, che durante la notte sul 12 ottobre avevano mostrato scarsa attività, alle 05.00 del mattino seguente attaccarono dapprima sulla fronte del XIII Corpo d'Armata e subito dopo su quella del VII Corpo d'Armata, ma vennero respinti con gravi perdite. Alle 09.30 misero in atto un ulteriore violento sforzo per tentare di riconquistare le posizioni del Sober, tenute dall'11^a Divisione dell'VIII Corpo d'Armata, ma furono rapidamente ricacciati. Un successivo tentativo, condotto alle 15.00, rimase parimenti senza esito.

In realtà i furiosi contrattacchi degli austro ungarici servivano per mascherare il ripiegamento delle loro truppe nel settore dell'Altipiano carsico, dall'altezza del Veliki fino a Nad Bregom compreso. Se ne resero ben presto conto, poco dopo mezzogiorno, le truppe italiane schierate sulla fronte dell'XI e del XIII Corpo d'Armata, che iniziarono senza indugio ad avanzare, nel tentativo di guadagnare ulteriore terreno.

27: Alexander Hübner, *Die zwölfte Schlacht am Isonzo und die Isonzokriege* (La dodicesima Battaglia dell'Isonzo e la guerra sull'Isonzo), Karl Harbauer, Vienna, 1918.

L'ala sinistra dell'XI Corpo d'Armata incontrò una fortissima resistenza, che rese quasi nulla la sua progressione, mentre l'ala destra e tutto il XIII Corpo d'Armata incontrarono minori difficoltà e si arrestarono solo a sera, quando il nemico raggiunse le posizioni predisposte.



PANORAMA DI TRIESTE DALLE PRIME LINEE ITALIANE A EST DI MONFALCONE

La sera del 12 ottobre, conclusasi la battaglia, l'XI Corpo d'Armata era penetrato nelle linee nemiche per una profondità di 300-1.000 metri e aveva superato il cosiddetto *Naso di Lokvica*; anche il XIII, l'VIII e il XXVI Corpo d'Armata erano riusciti ad avanzare, conquistando in alcuni punti anche la seconda linea di trincee austriache. Come conseguenza la *5. Armee*, costretta ad arretrare spontaneamente per accorciare la sua fronte, si era ritirata su una nuova linea, che andava dal Monte Santo verso il mare, nei pressi delle colline dell'Herzada. La linea del fronte giungeva così a pochi chilometri da Trieste.

Da un'offensiva iniziata con poca convinzione – principalmente per alleggerire la situazione dell'esercito romeno appena entrato in campo – e priva di obiettivi tattici definiti, non ci si poteva attendere nulla di più. Per l'Italia fu già un grande risultato aver messo ancora una volta fortemente in crisi l'ormai esausto esercito austro ungarico, che nella propria relazione ufficiale, sorprendentemente, lamentò perdite addirittura superiori rispetto a quelle italiane: 813 ufficiali e 39.800 soldati per la *5. Armee* contro 782 ufficiali e 23.082 soldati per la 2^a e 3^a Armata.

Queste perdite però, a differenza di quelle italiane, per il *General der Infanterie* Borojević diventavano sempre più difficili da rimpiazzare, anche se non si verificò lo sperato collasso del nemico, nonostante il progressivo logorio delle sue forze. A questo proposito occorre considerare che l'Italia, grazie alla dovizia di aiuti degli alleati, non aveva alcun problema di approvvigionamento di qualsiasi materiale strategico necessario all'economia di guerra: carbone, petrolio, acciaio, rame, gomma, sostanze chimiche per la fabbricazione degli esplosivi, armi e persino grano e alimentari in genere. Austria e Germania, al contrario, a causa del blocco dei loro porti, vivevano in uno stato di grave penuria di risorse.

Il comandante della *5. Armee* – o *Isonzo Armee*, come veniva spesso chiamata – così scriveva al proprio Comando Supremo il 16 ottobre 1916²⁸:

[...]

Il nemico è diventato un altro, dallo scorso anno; esso ha molto imparato, si è giovato di tutte le esperienze della moderna tecnica di guerra, e ha cercato di dare ai suoi attacchi carattere analogo a quello degli attacchi francesi sulla Somme.

[...]

Il periodo dal principio dell'agosto a oggi è costato all'Armata 100.000 uomini, per la più gran parte morti e feriti.

[...]

Una nuova battaglia, che è da prevedersi non lontana, non si potrebbe sostenere che con estrema difficoltà.

[...]

L'Armata, nel presente suo stato, non è in grado di rispondere incondizionatamente alla necessità di resistere sull'attuale linea per il tempo occorrente a conferire all'ultima posizione ad occidente di Trieste, e cioè Trstelj-Hermada, il grado necessario di capacità difensiva.

28: Riportato da Edoardo Scala, op. cit., pp.192-193.

LA NONA BATTAGLIA DELL'ISONZO 1 – 4 NOVEMBRE 1916

La pessimistica previsione del *General der Infanterie* Borojević si realizzò puntualmente venti giorni dopo, anche se le proibitive condizioni atmosferiche – con il maltempo che continuava a imperversare su tutto il fronte orientale – e soprattutto il generale decadimento della 2^a e della 3^a Armata, spossate da otto pesanti offensive che si erano succedute quasi senza interruzione in sedici mesi di guerra, avrebbero dovuto consigliare agli italiani di sospendere qualsiasi nuova azione e limitarsi a preparare i quartieri d'inverno. È questa, in particolare, l'opinione dell'allora colonnello Pietro Maravigna, apprezzato storico militare che era stato aiutante di campo di Emanuele Filiberto duca d'Aosta, comandante della 3^a Armata, tra il 1915 e il 1917²⁹. Tuttavia, sulla decisione del Comando Supremo di imbastire una nona offensiva sull'Isonzo pesarono altri fattori di opportunità, derivati dalla situazione generale del conflitto, in quel momento favorevole all'Intesa. Tre in particolare:

- il fallimento dell'offensiva tedesca a Verdun;
- le enormi perdite di uomini – oltre 160.000 tra morti e dispersi – e di materiali subite dalla Germania nella battaglia della Somme, che era iniziata l'1 luglio 1916 e si stava concludendo proprio in quei giorni (terminerà il 18 novembre);
- l'invasione della Transilvania da parte della Romania – entrata in guerra alla fine di agosto del 1916 – e la contemporanea avanzata dell'ala sinistra dell'esercito russo nei Carpazi, che avevano costretto gli Imperi Centrali a inviare in tutta fretta nuove forze su quel fronte, affidando il comando della 9. Armee al *general der infanterie* Erich von Falkenhayn – rimosso dalla carica di *Chef des Generalstabs* – e affiancandolo al *Generalfeldmarschall* August von Mackensen, che nell'agosto di quell'anno aveva assunto il comando di un'Armata multinazionale composta da unità bulgare, ottomane, austro ungariche e tedesche.



TRINCEA ITALIANA AD EST DI MONFALCONE
NEL SETTORE DEL VII CORPO D'ARMATA

Il 16 ottobre il tenente generale Cadorna avvertì i comandi della 2^a e della 3^a Armata di tenersi pronti a riprendere le operazioni offensive il 24 ottobre, o nella prima data successiva ritenuta favorevole per l'attacco, lasciando facoltà al comandante della 3^a Armata – che avrebbe dovuto condurre lo sforzo principale – di stabilire il giorno esatto, anche tenendo conto delle condizioni atmosferiche. Il nuovo attacco doveva svilupparsi esattamente sulla medesima fronte e secondo le medesime direttive di quello precedente, del quale doveva essere la naturale prosecuzione, con l'obiettivo di

sfruttare efficacemente gli scarsi risultati ottenuti poche settimane prima.

Il 18 ottobre, sulla base delle disposizioni del Comando Supremo, il comando della 3^a Armata diramò l'ordine di operazione n. 32. In esso veniva stabilito che:

- i Corpi d'Armata XI e XIII – sull'Altipiano, dove doveva essere operato lo sfondamento – avrebbero dovuto superare la seconda linea di difesa avversaria (Veliki Hribach-Hudi Log-quota 235 sopra Jamiano), per aggredire subito dopo la successiva linea Fajti-Castagnevizza-Selo. Il XIII Corpo d'Armata avrebbe dovuto inoltre conquistare il margine meridionale dell'Altipiano tra quota 208 e quota 235;
- il VII Corpo d'Armata avrebbe dovuto completare la conquista delle posizioni di quota 144, allo scopo *essenziale* di favorire l'avanzata del XIII Corpo d'Armata, per poi spingere la propria ala sinistra verso Jamiano quando il XIII avesse raggiunto le posizioni di q. 235.

L'ordine di operazione non assegnava nessuna direzione principale di attacco all'XI Corpo d'Armata, perché il Duca d'Aosta, dopo aver sottolineato quanto fosse importante occupare il margine

29: Cfr. P. Maravigna, *Come abbiamo vinto*, Torino, Unione Tipografico-Editrice torinese, 1919, Minuziosa ricostruzione degli avvenimenti politico-militari dell'ultimo anno della grande guerra.

settenzionale dell'Altipiano, aveva lasciato al suo comandante – tenente generale Giorgio Cigliana – la facoltà di decidere come associare gli attacchi laterali con quello condotto frontalmente. Informava comunque i comandanti dipendenti che, a settentrione del Fiume Vippacco, l'VIII Corpo d'Armata della 2ª Armata sarebbe avanzato decisamente verso la dorsale ad oriente della Vertojbica, mentre il XXVI Corpo d'Armata avrebbe puntato a settentrione del S. Marco.

Per assolvere il compito, i Corpi d'Armata della 3ª Armata avevano così collocato sul terreno le proprie Grandi Unità:



OSSERVATORI ITALIANI SUL CAMPANILE DI VILLESSE

- l'XI Corpo d'Armata, schierato tra il Fiume Vippacco e Oppacchiasella, aveva in prima linea tre Divisioni. Da sinistra a destra: 49ª (Brigate "Napoli" e "Pinerolo"), 45ª (Brigate "Toscana" e "Lombardia", I Brigata bersaglieri, Brigata "Trapani" in seconda linea), 4ª (Brigate "Spezia" – rinforzata dal 48° reggimento della "Ferrara" – e "Barletta"). La riserva era costituita da due Divisioni: 22ª (Brigate "Ferrara" e "Brescia") immediatamente a tergo della 4ª Divisione, 21ª (Brigate "Pisa" e "Aosta"), a Gradisca, su entrambe le rive dell'Isonzo;
- il XIII Corpo d'Armata, schierato tra Oppacchiasella e il Lago di Doberdò, aveva anch'esso tre Divisioni in prima linea: 47ª (Brigate "Sesia" e "Marche"), 34ª (Brigate "Alessandria" e "Catanzaro"), 33ª (Brigate "Padova" e "Macerata", LI e L battaglione bersaglieri, IV battaglione bersaglieri ciclisti e Brigata "Valtellina" in riserva). La riserva di Corpo d'Armata era costituita dalla Brigata "Caltanissetta", dislocata tra Polazzo e Redipuglia;
- il VII Corpo d'Armata, schierato tra il Lago di Doberdò e il mare, aveva due Divisioni in prima linea: 16ª (Brigate "Cremona", "Bari" e "Catania", reggimenti "Genova Cavalleria" e "Lancieri di Novara"), 14ª (Brigata "Arezzo" e I Brigata di Cavalleria appiedata). La riserva era costituita da quattro battaglioni bersaglieri ciclisti: III, V, VIII e XI.

La riserva della 3ª Armata era costituita da due Corpi d'Armata: XIV (19ª e 31ª Divisione), nella zona di Joanniz, e XXIV (23ª e 28ª Divisione), nella zona di Pavia di Udine.



ATTENDAMENTO DI UN REPARTO DEL REGIO ESERCITO IN TURNO DI RIPOSO

A sua volta il comando della 2ª Armata, con l'ordine di operazione n. 15 del 20 ottobre, aveva stabilito che:

- l'VIII Corpo d'Armata, schierato tra San Pietro di Gorizia e il Torrente Vippacco, avrebbe ripreso l'avanzata con le stesse modalità seguite nella precedente azione, avendo per obiettivo il costone individuato dalle quote 102, 123 nord, 123 sud e 89, a occidente di Bucovica. Schierava due Divisioni in prima linea: 11ª (Brigate "Rovigo" e "Ravenna"), 46ª (Brigate "Udine" e "Casale" e XII battaglione bersaglieri ciclisti). La riserva era costituita dalla 12ª Divisione (Brigate "Cuneo", tra Lucinico e Sant'Andrea, e "Pavia", tra Monte Fortin e Savogna);
- il XXVI Corpo d'Armata, schierato tra Salcano e San Pietro di Gorizia, in collegamento con l'VIII, avrebbe mantenuto ferma la propria ala destra presso le posizioni di q. 102 e avrebbe attaccato

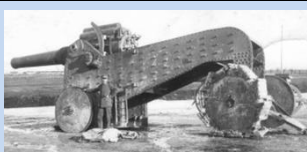
gli speroni montuosi che, ad oriente di Gorizia, formano l'imbocco dell'alta Valle Vertojbica. Schierava anch'esso due Divisioni in prima linea: 43^a (Brigata "Etna" e 98° reggimento fanteria della Brigata "Genova"), 48^a (Brigate "Taranto" e "Lambro"). La riserva, dislocata nei sobborghi settentrionali di Gorizia, era costituita dal 97° reggimento fanteria della Brigata "Genova" e da due squadroni di cavalleria.



RISERVETTA MUNIZIONI PROTETTA DI UNA SEZIONE DI BOMBARDE

Al pari dei dispositivi delle Grandi Unità, subirono pochissime modifiche rispetto alla precedente offensiva anche gli schieramenti delle artiglierie di medio e grosso calibro e le modalità di svolgimento della preparazione. Furono portate avanti, ad oriente del Vallone, nel settore del XIII Corpo d'Armata, sfruttando il poco terreno conquistato, 27 batterie di medio calibro e 7 di grosso calibro, per condurre azioni di fuoco più efficaci verso le ali dello schieramento e per migliorare il tiro di controbatteria verso la zona del Monte Hermada.

In totale le due Armate italiane disponevano di 240 battaglioni, 41 squadroni e 2.160 pezzi di artiglieria, così ripartiti:

	UNITÀ		ARTIGLIERIE		BOMBARDE
	BTG.	SQD.	PICCOLO CALIBRO	MEDIO E GR. CALIBRO	
3^a ARMATA	179	37	498	421	606
2^a ARMATA	61	4	204	209	224
TOTALI	240	41	702	630	830

Dopo il 12 ottobre gli austriaci avevano rapidamente organizzato le nuove linee difensive sulle posizioni che erano riusciti a mantenere. Dal Fiume Vipacco, ad occidente dell'abitato di Vrtoce, la linea principale di resistenza – denominata *Reservestellung* – saliva sull'Altipiano, coprendo successivamente le posizioni di quota 123 – ad oriente di San Grado di Merna – del Veliki e del Pecinka; gli abitati di Segeti, Hudi Log e Lukatic; le difese di quota 235 a Jamiano. Scendeva quindi nel vallone di Brestovica e risaliva le propaggini dell'Hermada sull'orlo che sovrastava Fiondar. Dietro questa seconda linea di difesa ne correavano una terza, quella di Castagnevizza, ormai completata, e una quarta, ancora in costruzione, che copriva gli abitati di Temnica e di Vojsica e giungeva sino all'Hermada. Sul versante orientale di quota 144, in prima linea, era stato realizzato un altro ordine di trincee.

Gli austriaci avevano lavorato alacremente anche nella zona di Gorizia – dal Monte Santo al Vipacco – per rafforzare le posizioni già esistenti e per costruire nuovi ordini di trincee in corrispondenza delle posizioni appena perdute. Avevano inoltre realizzato una nuova linea che, partendo dalle falde meridionali del S. Marco, giungeva sino a Fornace – ad oriente di Biglia – coprendo successivamente le posizioni di quota 133, quota 103 e quota 89, cioè il costone che costituiva, in parte, l'obiettivo dell'VIII Corpo d'Armata per la terza ripresa offensiva.

Per quanto riguarda le unità della 5. Armee, il XVI Korps, schierato nel goriziano, ad est dell'Isonzo, dal San Gabriele al Vipacco (*Abschnitt IIb*), aveva ancora in linea la 58. Infanterie Division (4. Gebirgs Brigade e 5. Gebirgs Brigade) e la 43. Schützen Division (86. Schützen Brigade e 59. Infanterie Brigade).

Sull'Altipiano carsico il VII Korps, dal Vipacco a Lukatic (*Abschnitt IIIa*), disponeva di tre Divisioni. Due in linea: 28. Infanterie Division (55. Infanterie Brigade e 56. Infanterie Brigade) e 44. Schützen

Division (44. Schützen Brigade e 87. Schützen Brigade) ed una in riserva, la 17. Infanterie Division (33. Infanterie Brigade e 34. Infanterie Brigade).

Il Gruppo Schenk, schierato da Lukatic al mare (*Abschnitt IIIb*), comprendeva la 9. Infanterie Division (20. Infanterie Brigade e 60. Infanterie Brigade) e la 10. Infanterie Division (17. Infanterie Brigade e 21. Infanterie Brigade).



PEZZO DI ARTIGLIERIA DI PICCOLO CALIBRO AUSTRO UNGARICO IN POSTAZIONE PROTETTA E MASCHERATA

Le riserve della 5. Armee comprendevano 3 battaglioni di fanteria nel settore del XVI Korps; la 14. Infanterie Division (27. Infanterie Brigade e 28. Infanterie Brigade) in afflusso nel settore del VII Korps; la 16. Infanterie Division (31. Infanterie Brigade e 32. Infanterie Brigade, nove battaglioni in tutto) e la 24. Landsturm Gebirgs Brigade (otto battaglioni in tutto) nel settore dello Schenk-Gruppe. La 20. Honvéd Infanterie Division, duramente provata, era stata ritirata dal fronte ed era in via di ricostituzione.

In confronto alla situazione del 10 ottobre, erano entrate in linea la 44. Schützen Division e la 10. Infanterie Division, ma erano passate alla riserva la 17. Infanterie Division, la 16. Infanterie Division e la 24. Landsturm Gebirgs Brigade, mentre la 20. Honvéd Infanterie Division era stata ritirata.

Alla fine di ottobre il VII Korps aveva otto battaglioni, 12 pezzi leggeri e 2 pesanti in più; lo Schenk-Gruppe aveva 7 battaglioni, 17 pezzi leggeri in meno e 15 pezzi pesanti in più. Per quanto riguarda gli austro ungarici, si può quindi affermare che sulla fronte di Gorizia non era avvenuto nessun mutamento sostanziale: vi era stato solo un semplice spostamento di forze dal settore meridionale a quello settentrionale dell'Altipiano carsico.

In totale la 5. Armee austro ungarica disponeva di 119 battaglioni e 543 pezzi di artiglieria, così ripartiti:

5. ARMEE	BATTAGLIONI	ARTIGLIERIE	
		PICCOLO CALIBRO	MEDIO E GR. CALIBRO
XIV KORPS	32	144	51
VII KORPS	34	140	55
SCHENK-GRUPPE	23	101	52
RISERVA D'ARMATA	30	-	-
TOTALI	119	385	158

Il Comando Supremo aveva stabilito di iniziare l'offensiva il 24 di ottobre, ma in quel giorno si scatenò una violenta bufera che impose un rinvio dell'azione. La speranza in un miglioramento delle condizioni atmosferiche indusse il Comando della 3^a Armata ad iniziare la preparazione di artiglieria all'alba del giorno 28 ottobre, ma alle 11.45 le avverse condizioni di visibilità ne imposero la sospensione. L'offensiva venne allora rinviata al 31 ottobre, sempreché fosse possibile evitare di interrompere nuovamente la preparazione di artiglieria.

I tiri di inquadramento e quelli contro i capisaldi nemici, effettuati dal 25 al 28 ottobre, provocarono comunque una violenta reazione dell'artiglieria austriaca, diretta specialmente sulle prime linee dell'XI Corpo d'Armata, sulla posizione di q. 144 e sui concentramenti di truppe dietro la fronte del VII Corpo d'Armata.

La preparazione di artiglieria fu ripresa il mattino del 31 ottobre e continuò senza interruzione fino all'imbrunire. Le pattuglie inviate a riconoscere i risultati rilevarono danni lievi alle difese e varchi di modesta ampiezza aperti qua e là su tutta la fronte, ma si resero conto che l'avversario era attivo e vigilante dovunque. Nella notte, nonostante il tiro di interdizione italiano, gli austriaci riuscirono a riparare gran parte dei danni subiti sulla fronte dell'XI Corpo d'Armata.

Il tiro di preparazione riprese alle 06.00 dell'1 novembre, raggiungendo la sua massima intensità verso le 10.30. La reazione austriaca fu particolarmente violenta sulla fronte del XIII Corpo d'Armata. Alle 11.10 le unità di prima linea della 3^a e della 2^a Armata iniziarono simultaneamente l'attacco, dal San Marco al mare. Questa volta il coordinamento tra le fanterie e le artiglierie funzionò meglio; si evitarono pertanto gli incresciosi episodi di fuoco amico che si erano verificati nella precedente ottava battaglia.



FANTERIA ITALIANA DURANTE UN ATTACCO SUL CARSO

L'obiettivo immediato era la seconda delle linee costruite dal nemico nella zona ad oriente del Vallone e a nord della strada Novavilla-Selo. L'XI Corpo d'Armata riuscì a sfondare le linee austriache e ad impadronirsi di alcuni punti strategici come il Veliki Hribach (Cima Grande), il Pecinka e le Cave di Pietra, nella regione di Tercenca. Ottenne notevoli vantaggi anche fra Oppacchiasella e Nova Vas – giungendo fino a meno di 200 metri da Castagnevizza – e sulla sella fra quota 144 e quota 208.

Gli italiani riuscirono inoltre a impadronirsi delle posizioni austriache del Nad Bregom al centro della fronte del XIII Corpo d'Armata; della quota 144 sulla fronte del VII Corpo d'Armata e delle posizioni di quota 171 e quota 123 nord, rispettivamente a settentrione e a mezzogiorno del Monte San Marco, sulla fronte della 2^a Armata. Nell'offensiva – e nella successiva resistenza all'inevitabile contrattacco – si distinse particolarmente, nel settore tra il Lago di Doberdò e Jamiano, la Brigata "Cremona" (21° e 22° reggimento fanteria), appartenente alla 16^a Divisione.

A sera, il Duca d'Aosta emanò i seguenti ordini per il proseguimento dell'azione:

- l'XI Corpo d'Armata doveva proseguire la sua avanzata e attaccare la linea Fajti-Castagnevizza;
- il XIII Corpo d'Armata, concentrando le forze al centro del proprio schieramento, doveva

operare a tergo della linea nemica di quota 238-quota 235, per agevolare l'avanzata della propria ala destra e dell'ala sinistra del VII Corpo d'Armata;

- il VII Corpo d'Armata doveva cercare di completare l'occupazione di quota 144;
- il comandante dell'artiglieria dell'Armata doveva per quanto possibile gravitare con il fuoco delle artiglierie a favore del XIII Corpo d'Armata.

Nel settore della 2^a Armata vennero conquistate le posizioni austriache di quota 174 e quota 171 del Monte San Marco, ad oriente di Gorizia, e di quota 123 nord ad oriente di Vertobja. Rimasero in mani italiane oltre 4.000 prigionieri e due batterie di artiglieria di medio calibro.

Il mattino del 2 novembre gli austro ungarici sferrarono una serie di violenti contrattacchi, ottenendo qualche successo e costringendo diverse unità italiane ad abbandonare posizioni appena conquistate. Lo slancio offensivo austriaco venne comunque arrestato entro mezzogiorno e nel pomeriggio l'attacco riprese con rinnovato vigore. L'XI Corpo d'Armata (4^a e 45^a Divisione) riuscì ad impadronirsi del Dosso Faiti, mentre il XIII Corpo d'Armata – alla sua destra – e il VII Corpo d'Armata, alla sua sinistra, non fecero registrare ulteriori progressi.

Al termine della seconda giornata, la 3^a Armata era dunque riuscita a progredire ulteriormente sull'Altipiano, a nord della rotabile di Castagnevizza. Più a sud, invece, gli austriaci resistero tenacemente e furono capaci di mantenere le proprie posizioni. La 2^a Armata non riuscì ad ottenere risultati significativi, ma fornì validi concorsi all'azione della 3^a, tanto che il Duca d'Aosta scrisse al tenente generale Piacentini:

[...] il generoso concorso datomi ieri dalle truppe di codesta Armata, valse a preparare e sostenere la vittoriosa mia avanzata. Vada perciò a codeste valorose truppe il mio affettuoso e riconoscente saluto ed il mio fervido augurio.

Il bilancio era comunque in attivo per gli italiani, che si erano impadroniti delle posizioni dominanti sul margine dell'Altipiano, verso il Fiume Vipacco. Su tutta la fronte di battaglia vennero catturati circa 3.500 prigionieri austro ungarici, fra i quali un intero comando di Brigata. Rimasero in mano italiana anche altri tre cannoni e una notevole quantità di materiale bellico.



SOLDATI ITALIANI SI APPRESTANO A REIMPIEGARE UNA MITRAGLIATRICE SCHWARZLOSE M.07/12 APPENA CATTURATA AGLI AUSTRIACI

A questo punto il tenente generale Cadorna ritenne che lo scopo della *spallata* fosse stato ormai raggiunto. Ordinò quindi – tenuto anche conto del fatto che le munizioni cominciavano a scarseggiare – di sospendere le operazioni e di sistemarsi a difesa. Lasciò tuttavia ai comandanti delle due Armate la facoltà di condurre limitate azioni, ove lo avessero ritenuto necessario, per migliorare l'andamento della propria fronte. Il giorno successivo la 3^a Armata cercò di rettificare la linea raggiunta, riuscendo a occupare alcune quote oltre il Vipacco. Ulteriori tentativi condotti il 4 novembre non ebbero alcun esito.

Delle tre battaglie autunnali condotte sul Carso, la nona fu la più fruttuosa, per quanto i risultati non siano stati dell'ampiezza e dell'importanza di quelli ottenuti con la presa di Gorizia. Diede infatti modo al Regio Esercito di compiere un importante balzo in avanti di circa cinque chilometri oltre il Vallone, nella parte settentrionale del Carso, in direzione di Trieste. Consentì inoltre alla sinistra della 3^a Armata di servirsi del Fajti Hrib (Dosso Fajti) – conquistato il 3 novembre dalla Brigata "Toscana" (77° e 78° reggimento fanteria) – come importante punto d'appoggio per assicurare la tenuta della propria linea sul Carso e come perno di manovra per eventuali avanzate.

Le perdite furono pesanti da entrambe le parti. La Relazione Ufficiale austriaca riporta perdite per un totale di circa 33.000 uomini, tra morti, feriti e prigionieri. Solo questi ultimi furono 8.959 (259 ufficiali e 8.700 soldati). Rimasero in mano italiana anche 23 pezzi di artiglieria e 42 mitragliatrici.



SOLDATO ITALIANO FERITO VIENE PORTATO VERSO LE RETROVIE

La 28. *Infanterie Division* perse il 62% dei suoi effettivi, la 44. *Schützen Division* addirittura il 70%. Per contrastare la spinta offensiva italiana, la *Kaiserliche und Königliche Armee* fu inoltre costretta a spostare sul Carso ben sette Brigate di fanteria e numerose unità di artiglieria, sottraendole ad altri teatri di guerra.

Abbiamo già detto che le tre battaglie autunnali condotte sul Carso non riuscirono a ripetere e sviluppare il successo che era stato ottenuto pochi mesi prima con la Sesta Battaglia dell'Isonzo, soprattutto perché la

loro preparazione non poté avere l'estensione temporale, la profondità e l'accuratezza di quella messa in atto per Gorizia. Ne era ben consapevole il Comando Supremo, che tuttavia non ebbe modo di superare queste difficoltà e dovette limitarsi a contenere, per quanto possibile, un eccessivo – e palesemente inutile – dispendio di risorse umane e materiali. Le *spallate* infatti vennero sempre arrestate quando, dopo i primi attacchi, risultava evidente che gli eventuali successi non avrebbero in alcun modo compensato le perdite.

Determinante per gli italiani fu il fattore tempo. Ci sarebbe infatti voluto più tempo per individuare con precisione la dislocazione delle posizioni austro ungariche – soprattutto delle nuove linee in corso di realizzazione, per colpirle e fiaccarle – e gli schieramenti della loro artiglieria, che si rivelò assai più reattiva ed efficace nel corso delle tre offensive autunnali di quanto non lo fosse stata nella battaglia di Gorizia. Una maggiore disponibilità di tempo avrebbe inoltre consentito agli italiani di guadagnare ulteriore terreno, partendo dalle nuove posizioni faticosamente conquistate, in modo da riuscire a trovarsi su basi di partenza tanto vicine alle linee avversarie da poterle afferrare con un unico balzo appena dopo il termine della preparazione.



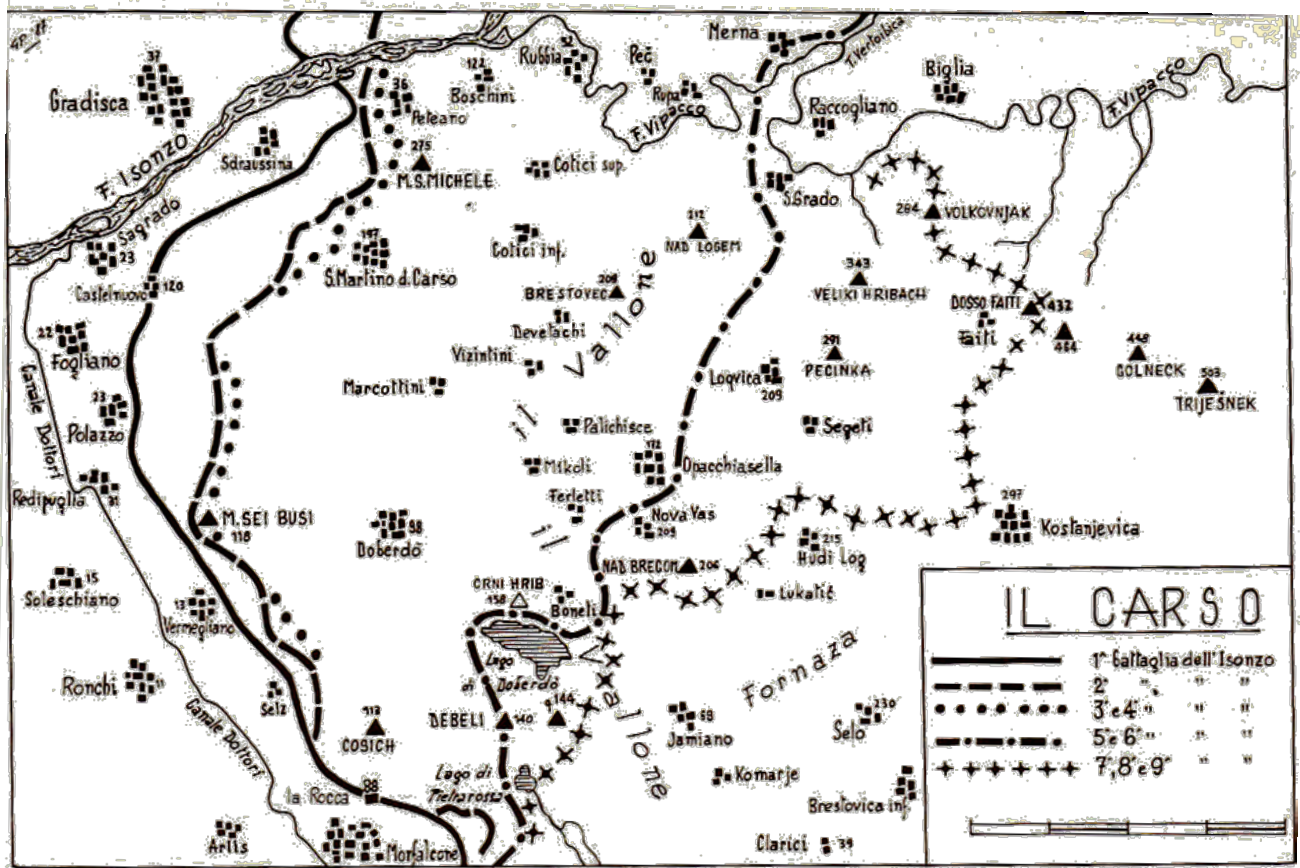
PEZZO DI ARTIGLIERIA DI GROSSO CALIBRO DEL REGIO ESERCITO DURANTE UN TRASFERIMENTO. NOTARE L'ABBONDANTE MASCHERATURA. AL SEGUITO LA SQUADRA SERVENTI

Dopo la nona offensiva, il tenente generale Cadorna impartì gli ordini per una ulteriore ripresa offensiva, più estesa delle precedenti, che si sarebbe dovuta sviluppare sulla fronte carsica da Salcano al mare. In tale prospettiva dispose anche il trasferimento di numerose unità di artiglieria e di bombarde dalla 1^a e dalla 4^a Armata alla 2^a e alla 3^a, per rinforzarne la capacità di fuoco.

Il 7 dicembre, al termine di un lungo periodo di piogge e nebbie, la 3^a Armata iniziò la preparazione di artiglieria, ma l'improvviso ritorno del maltempo la obbligò a sospenderla quello stesso giorno. Successivamente, per il persistere di condizioni atmosferiche avverse e per la necessità di non differire ulteriormente l'attuazione del programma di ricostituzione organica invernale, indispensabile premessa alle operazioni offensive concordate per i primi mesi del 1917 nella

Quarta – e ultima – Conferenza Militare Interalleata di Chantilly (15-16 novembre 1916), il tenente generale Cadorna rinunciò alla progettata offensiva e ordinò alle Armate della fronte giulia di assumere l'assetto invernale. Per ragioni analoghe era stata già sospesa anche una progettata offensiva sull'Altipiano di Asiago, volta alla riconquista del Costone di Portule.

Finalmente, nell'ultimo scorcio del 1916, sull'insanguinato Isonzo, insieme al gelo e alla neve, scese una mesta quiete, accompagnata dal silenzio della morte.



POSIZIONI CONQUISTATE DAL REGIO ESERCITO CON LE PRIME NOVE BATTAGLIE DELL'ISONZO

LE OPERAZIONI SUGLI ALTRI FRONTI NEL SECONDO SEMESTRE

Dopo la battaglia degli Altipiani le armi non avevano taciuto neanche sul fronte trentino, affidato alla 1^a Armata (tenente generale Guglielmo Pecori Giraldi) e alla 4^a Armata (tenente generale Mario Nicolis di Robilant). La situazione si manteneva, per adoperare termini molto usati allora, moderatamente attiva e fluida.

Nel settore della 1^a Armata, tra il 17 e il 24 luglio, nelle Alpi di Fassa, fallirono i ripetuti tentativi condotti dalla Brigata "Tevere" (colonnello Edoardo Merzijak – 215° e 216° reggimento fanteria) per conquistare Forcella e Cima di Bocche, che comunque le costarono la perdita di 21 ufficiali e 293 soldati. Sempre nelle Alpi di Fassa, nella seconda metà di luglio, la Brigata "Calabria" (maggior generale Arturo Benedetto Mulazzani – 58° e 59° reggimento fanteria) irruppe in valle Travnigolo, occupò il passo di Rolle, la Cavallazza e, il 27 agosto, il Cauriol, ma i successivi tentativi di avanzata sul Colbricon furono respinti. Tra luglio e agosto la Brigata perse 59 ufficiali e oltre 1.600 soldati.



TRINCEE DEI KAISERJÄGER AUSTRO UNGARICI SUL MONTE PASUBIO

Tra settembre e ottobre del 1916 – sempre nel settore della 1^a Armata – la 44^a Divisione (maggior generale Andrea Graziani – Brigate "Ancona" e "Liguria"), opportunamente rinforzata con

numerose altre unità di fanteria e di artiglieria³⁰, condusse una serie di impegnative operazioni per impadronirsi del saliente di quota 2.200 del Monte Pasubio – il cosiddetto *dente austriaco* – rimasto in mani nemiche dopo la conclusione della Battaglia degli Altipiani. Violenti combattimenti si svilupparono a più riprese il 10 settembre, tra il 9 e il 12 ottobre e tra il 18 e il 20 ottobre attorno al pilastro del Pasubio. Il 20 ottobre la Divisione riuscì ad occupare le creste del Cosmagnon e il *dente austriaco*, ma quest'ultimo, dopo un accanito scontro, venne nuovamente ripreso dalle truppe austro ungariche.

Nei due mesi di lotta la 44^a Divisione perse 229 ufficiali (47 morti, 170 feriti e 2 dispersi) e 4.396 soldati (604 morti, 2.952 feriti e 840 dispersi).

Senz'altro superiori le perdite austriache, tanto in uomini quanto in materiali. Così si esprimeva la Relazione Ufficiale Austriaca trattando dei combattimenti sul Pasubio tra il 10 e il 20 ottobre 1916³¹:

[...] *Le accanite lotte sul Pasubio erano costate gravi perdite ad ambo le parti. Dei difensori, il 1. kaiserjäger regiment perdettero dal 10 al 20 ottobre 31 ufficiali e 1.100 uomini di truppa; il 3° kaiserjäger regiment, nei due ultimi giorni di lotta, 7 e 385, sebbene solamente 5 sue compagnie avessero preso parte ai combattimenti [...]*

Alle Bandiere di Guerra di ciascuno dei due reggimenti della Brigata “Liguria”, protagonisti della conquista del Monte Pasubio, venne concessa una Medaglia d’Oro al Valor Militare, con la seguente identica motivazione, nella quale si teneva anche conto del precedente fatto d’arme di Monte Zovetto – una decina di chilometri a sud ovest di Asiago – svoltosi durante la *Frühjahrsoffensive* austro ungarica:

“Alle bandiere dei reggimenti della brigata Liguria (157° e 158° fanteria) – Rafforzatesi sulla fronte Val Lastaro-Zovetto (Altopiano di Asiago), con invitta costanza ed indomita energia le truppe della brigata resistettero tre giorni a un furioso bombardamento ed a reiterati poderosi attacchi del nemico, intrepide, salde nel proposito incrollabile di vincere o di morire (Monte Zovetto, giugno 1916). Con valore e audacia parteciparono poi alla difesa del Coston di Lora e alla conquista di forti linee nemiche sul Monte Pasubio (luglio-novembre 1916)”.



VEDUTA DELLA VAL DI FASSA E DEL MONTE CAURIOL
DALL'ILLUSTRAZIONE ITALIANA DEL 24 SETTEMBRE 1916

A partire dal luglio 1916, il Comando Supremo italiano diede corso ad una serie di azioni diversive sulle fronti della 1^a e della 4^a Armata, allo scopo di indurre il nemico a richiamare forze dalla fronte isontina, dove erano già state pianificate le poderose offensive di cui abbiamo già detto.

Particolarmente significative, per i risultati conseguiti, furono le operazioni che il comando della 4^a Armata affidò al *Nucleo Ferrari* sulle Alpi di Fassa, in Cadore.

Presidiavano quel tratto di fronte, sulla linea Forcella Ceremana-Colbricón-Cavallazza-Val Travnigolo-Malga Bocche, la 55. *Gebirgs Brigade* (*generalmajor* Carl Spielvogel) – dalla quale dipendevano anche lo *standschiützen bataillon* di Auer e le *standschiützen kompanien*

di Cavalese, Predazzo e Primiero – e la 179. *Infanterie Brigade* (*generalmajor* Edler von Schiessler), che comprendeva anche le *standschiützen kompanien* di Welschnofen, Vigo, Pozza,

30: 37° reggimento fanteria della Brigata “Ravenna”; VI gruppo alpini (battaglioni alpini “Monte Berico”, “Monte Suello” e “Monte Cervino”); battaglioni alpini “Aosta”, “Val Toce” e “Monte Adamello”; 5 sezioni mitragliatrici austriache da posizione; 2 reparti mitragliatrici Fiat-Revelli mod. 1914; 43^a e 60^a batteria artiglieria sommeggiata; 2 batterie (otto pezzi in tutto) di autocannoni da 102/35 su SPA 9000.

31: Relazione Ufficiale Austriaca, Vol. V, pag. 697.

Moena e Campitello. Le due Brigate, entrambe alle dipendenze della *90. Infanterie Division*, disponevano in totale di 58 compagnie, con poco meno di 2.900 fucilieri, 173 mitragliatrici, 101 pezzi di artiglieria leggera e 35 di artiglieria pesante.

Il *Nucleo Ferrari*, così chiamato dal nome del suo comandante, il maggior generale Giuseppe Ferrari³², era un raggruppamento temporaneo di unità formato – in relazione al compito che di volta in volta gli veniva assegnato – da un numero variabile di reggimenti di fanteria e bersaglieri, battaglioni alpini e unità di artiglieria. Quando venne costituito per la prima volta, alla fine di giugno 1916, a Fiera di Primiero, alle dipendenze del IX Corpo d'Armata, proprio per operare nella zona delle Alpi di Fassa, disponeva di 3 reggimenti di fanteria, 1 compagnia minatori, 7 batterie di artiglieria da campagna (1 da 75/27 mod. 1911, 2 da 70/15 mod. 1902, 3 da 120L, 1 da 149G mod. 1901) e 2 batterie di obici da 210/8 D.S.

Inizialmente il *Nucleo Ferrari* si limitò a compiere accurate ricognizioni, localizzando e rilevando le posizioni nemiche, quantificando l'entità delle forze avversarie, individuando le principali vie di facilitazione e gli assi di penetrazione ed esercitando una leggera ma costante pressione sugli austro ungarici, in modo da mantenerli in allarme, dissuaderli dallo spostare truppe verso altri fronti e anzi indurli a far affluire rinforzi. L'insieme di tutte queste attività, tuttavia, contribuì anche alla preparazione per le azioni offensive che il Comando Supremo intendeva condurre verso la valle dell'Avisio a partire dal mese di agosto.

Il 28 luglio, nell'imminenza dell'avvio dell'offensiva, la composizione del *Nucleo Ferrari* – passato nel frattempo alle dipendenze del XVIII Corpo d'Armata – era la seguente: 23° reggimento fanteria (I, IV e V battaglione), 49° reggimento fanteria, Il gruppo del 25° reggimento artiglieria da campagna, XXI gruppo artiglieria someggiata, LXXXVII gruppo artiglieria d'assedio (2 batterie da 120L, 1 batteria da 149G e 1 sezione obici da 210 mm), 2 compagnie genio. Una settimana più tardi il *Nucleo* ricevette anche il 13° reggimento bersaglieri.

In successivi attacchi condotti a più riprese tra la fine di agosto e la metà di ottobre, il *Nucleo Ferrari* – coadiuvato dalla 17ª Divisione e dalla 15ª Divisione, che operavano rispettivamente alla sua destra e alla sua sinistra – riuscì ad impadronirsi, con ardite scalate e brillanti azioni di sorpresa, di posizioni ritenute imprevedibili come il Colbricon e il piccolo Colbricon in Val Travnigolo, la Costabella, la Cavallazza e le altre vette della linea del Gardinal e della Busa Alta, riuscendo poi a mantenerne il possesso nonostante i contrattacchi del nemico e il fuoco di repressione delle sue artiglierie.



VAL TRAVIGNOLO

In concomitanza, il 27 agosto, forze della 15ª Divisione, che comprendevano i battaglioni alpini "Monte Rosa" e "Feltre", la 6ª compagnia del 32° reggimento fanteria, un gruppo di batterie da 102

32: Giuseppe Ferrari (Lerici, 28 marzo 1865 – Lerici, 23 ottobre 1943), ammesso nel 1881 a frequentare la Scuola Militare, ne uscì due anni dopo con il grado di sottotenente di fanteria. Ufficiale di stato maggiore dal 1897, dopo la frequenza della Scuola di Guerra, prestò servizio presso i comandi di varie Grandi Unità. Nel 1914, con la promozione a colonnello, divenne Capo Di Stato Maggiore del IX Corpo d'Armata (17ª e 18ª Divisione). Iniziata la guerra, dal novembre 1915 al 23 giugno 1916 tenne il comando della Brigata "Umbria", schierata sulle Dolomiti contro le posizioni austriache di Monte Piana (o Monte Piano), ma poco impegnata in combattimento, viste le elevate quote in cui si trovava ad agire. Promosso maggior generale a marzo del 1916, da luglio a dicembre comandò il raggruppamento che prese il suo nome, distinguendosi in numerose azioni. Quando, il 15 dicembre, il *Nucleo Ferrari* divenne la 56ª Divisione di Fanteria, ne mantenne il comando fino al luglio 1917. Nel successivo mese di agosto venne promosso tenente generale. Con tale grado, fino al termine del conflitto, tenne dapprima il comando del XXII Corpo d'Armata e poi del XX. Nel dopoguerra ricoprì vari incarichi, fino a che, il 10 maggio 1923, venne nominato Capo di Stato Maggiore Centrale (denominazione del Capo di Stato Maggiore del Regio Esercito tra il 1923 e il 1925). Dimessosi dalla carica il 4 maggio 1925, per contrasti con il Capo del Governo Mussolini, la assunse nuovamente l'1 febbraio 1927, per lasciarla definitivamente un anno dopo, il 15 febbraio 1928. In quell'anno venne nominato senatore.

mm, un gruppo di batterie da 149G e 75A, la 1^a e la 5^a batteria da montagna, riuscirono a conquistare il Monte Cauriol travolgendo le difese austro ungariche. I contrattacchi condotti dal nemico per riconquistarla non ebbero alcun esito.

Le azioni condotte vennero puntualmente citate dai Bollettini di Guerra diramati in quel periodo.

BOLLETTINO DI GUERRA N. 482 DEL COMANDO SUPREMO – 24 AGOSTO 1916

[...] *Piccole, ma ardite operazioni offensive delle nostre truppe ci procurarono la conquista di nuove posizioni nell' aspra ed elevata zona delle Alpi di Fassa.*

Alla testata di Valle Fossernica fu occupata l' altura di quota 2354 a sud di Cima Cece.

Con violento contrattacco il nemico riuscì per breve ora a riprenderne possesso; ma ne fu poi definitivamente ricacciato dai nostri.

Alla testata di Valle Cia nostri riparti da montagna espugnarono trinceramenti nemici lungo le aspre pendici del Cauriol e di Cima di Cupola. [...]

Firmato: Cadorna

BOLLETTINO DI GUERRA N. 483 DEL COMANDO SUPREMO – 25 AGOSTO 1916

Nella zona delle Alpi di Fassa, nonostante la fitta nebbia che paralizzava l'azione delle artiglierie nostri riparti compirono ieri nuovi progressi sulle pendici del Cauriol e presero al nemico una quarantina di prigionieri. [...]

Firmato: Cadorna

BOLLETTINO DI GUERRA N. 484 DEL COMANDO SUPREMO – 26 AGOSTO 1916

Nella regione montuosa del teatro delle operazioni sono segnalati nuovi felici successi delle nostre truppe. [...]

Nella zona delle Alpi di Fassa gli alpini progredirono verso il Costone del Cauriol.

Continua la nostra vigorosa pressione in Valle Travignolo, dove respingemmo un contrattacco nemico sulle pendici settentrionali di Colbricon. [...]

Firmato: Cadorna

BOLLETTINO DI GUERRA N. 487 DEL COMANDO SUPREMO – 29 AGOSTO 1916

Lungo la fronte tridentina, nonostante persistenti intemperie, le nostre truppe riportarono qualche nuovo brillante successo. [...]

Nella zona di Fassa (Avisio), dopo lotta accanita, gli alpini occuparono l'aspra cima del Cauriol, ergentesi sulle ripide rocce a 2495 metri. La posizione fu subito rafforzata ed è in nostro saldo possesso. Furono presi al nemico una trentina di prigionieri, fra i quali un ufficiale. [...]

Firmato: Cadorna



REPARTO DI ALPINI IN MARCIA VERSO IL MONTE CAURIOL



ALPINI DEL BTG. "FELTRE" IN TRINCEA SUL MONTE CAURIOL

BOLLETTINO DI GUERRA N. 488 DEL COMANDO SUPREMO – 30 AGOSTO 1916

[...] *Nella zona di Fassa i nostri alpini ampliarono il possesso della Cresta a nord-est del Cauriol. Presero al nemico altri 21 prigionieri, un cannone, molti fucili ed un lanciabombe. L'artiglieria nemica aprì violento fuoco sul Cauriol, energicamente controbattuta dalla nostra. [...]*

Firmato: Cadorna

BOLLETTINO DI GUERRA N. 489 DEL COMANDO SUPREMO – 31 AGOSTO 1916

[...] Artiglierie nemiche di ogni calibro concentrarono ieri violento fuoco contro le nostre posizioni del Cauriol, donde dominiamo la Valle del Fiemme minacciando le comunicazioni fra Cavalese e l'Alto Avisio. Le nostre truppe tennero saldamente le linee conquistate che ora rafforzano con alacrità. [...]

Firmato: Cadorna

BOLLETTINO DI GUERRA N. 492 DEL COMANDO SUPREMO – 2 SETTEMBRE 1916

Nella giornata di ieri azioni prevalentemente di artiglieria più intense in vari tratti della fronte Tridentina.

In Valle Sugana l'avversario lanciò anche un attacco di fanterie contro le nostre posizioni sul Civaron: fu nettamente respinto.

Velivoli nemici lanciarono bombe sul Passo di Rolle, alla testata del Cismon (Brenta) e nella Conca di Agordo (Torrente Cordevole): né vittime, né danni.[...]

Firmato: Cadorna

BOLLETTINO DI GUERRA N. 493 DEL COMANDO SUPREMO – 3 SETTEMBRE 1916

Continuano sulla fronte Tridentina insistenti azioni delle artiglierie nemiche.

Nella giornata di ieri queste furono particolarmente attive contro gli abitati di Valle d'Astico e contro le nostre posizioni del Cauriol, in Valle dell'Avisio.

Sulle pendici settentrionali del Cauriol i nostri alpini impegnarono ieri l'avversario in brillante combattimenti, infliggendogli gravi perdite. Furono accertati più di 100 cadaveri nemici e presi 34 prigionieri. [...]

Firmato: Cadorna



BOLLETTINO DI GUERRA N. 494 DEL COMANDO SUPREMO – 4 SETTEMBRE 1916

In Valle di Fiemme (Avisio) il nemico, ricevuti rinforzi, dopo intensa preparazione delle artiglierie, lanciò ieri due successivi violenti attacchi contro le posizioni da noi conquistate sul Cauriol.

Arrestato ogni volta dal nostro fuoco, fu contrattaccato alla baionetta e disperso dai valorosi alpini del battaglione Valle Brenta che inflissero all'avversario perdite assai gravi. [...]

Firmato: Cadorna

BOLLETTINO DI GUERRA N. 495 DEL COMANDO SUPREMO – 5 SETTEMBRE 1916

Sulla fronte Tridentina consueta attività delle artiglierie. Quella nemica fu particolarmente intensa contro le nostre posizioni di Monte Civaron in Valle Sugana e sul Cauriol in Valle di Fiemme. [...]

Firmato: Cadorna

BOLLETTINO DI GUERRA N. 500 DEL COMANDO SUPREMO – 10 SETTEMBRE 1916

Sulla fronte Tridentina, maggior attività delle artiglierie nemiche e piccoli vani attacchi contro le nostre posizioni di Malga Zugna (Vallarsa), sull'Altipiano di Asiago, sul Cauriol (Avisio). [...]

Firmato: Cadorna

BOLLETTINO DI GUERRA N. 502 DEL COMANDO SUPREMO – 12 SETTEMBRE 1916

[...] In piccoli scontri sul Lagazuoi (Vallone di Travenanzes), sulle pendici di Cima Bocche (Valle Travignolo) e sullo Sleme (Monte Nero), ricacciammo l'avversario, infliggendogli perdite. [...]

Firmato: Cadorna

BOLLETTINO DI GUERRA N. 505 DEL COMANDO SUPREMO – 15 SETTEMBRE 1916

Fra la testata del torrente Vanoi e Valle di Fiemme, i nostri attacchi tendenti ad ampliare il possesso della cresta a nord-est del Cauriol, procedono felicemente, nonostante l'asprezza del terreno e la tenace resistenza del nemico.

[...]

Firmato: Cadorna



BOLLETTINO DI GUERRA N. 506 DEL COMANDO SUPREMO – 16 SETTEMBRE 1916

[...] *In Valle Fiemme (Avisio), scalate le ripide rocce a nord-est del Cauriol, i valorosi alpini del battaglione Monte Rosa espugnarono una forte posizione in cresta a 2318 metri di altitudine. Il presidio nemico, composto di alpini tirolesi, restò in gran parte distrutto: un centinaio di superstiti furono fatti prigionieri. [...]*

Firmato: Cadorna

BOLLETTINO DI GUERRA N. 507 DEL COMANDO SUPREMO – 17 SETTEMBRE 1916

[...] *Nella zona del Cauriol (Valle Fiemme) gli alpini ampliarono e consolidarono il possesso della posizione conquistata il giorno 15, prendendo altri 32 prigionieri, tre mitragliatrici, due lanciabombe, numerosi fucili e munizioni. [...]*

Firmato: Cadorna

BOLLETTINO DI GUERRA N. 509 DEL COMANDO SUPREMO – 19 SETTEMBRE 1916

[...] *Le nostre artiglierie bombardarono le posizioni nemiche a nord est del Cauriol (Valle di Fiemme) nel Vallone di Travenanzes (Boite) e colpirono più volte la linea ferrata di Valle Drava. [...]*

Firmato: Cadorna

BOLLETTINO DI GUERRA N. 510 DEL COMANDO SUPREMO – 20 SETTEMBRE 1916

Azioni diversive nella notte sul 19 e nella giornata di ieri furono tentate dall'avversario nei pressi di Casera Zebio (Altopiano di Asiago); sul Col San Giovanni (Testata Vanoi), lungo le pendici settentrionali del Colbricon (V. Travignolo) e sul Costone del Vrsic (Monte Nero). Il nemico che in qualche punto era riuscito a penetrare nelle nostre trincee fu poi dai nostri immediati contrattacchi nettamente ricacciato ovunque. [...]

Firmato: Cadorna

BOLLETTINO DI GUERRA N. 513 DEL COMANDO SUPREMO – 21 SETTEMBRE 1916

Nel pomeriggio del giorno 19 respingemmo un tentativo di attacco nemico sulle pendici settentrionali del Colbricon. [...]

Firmato: Cadorna

BOLLETTINO DI GUERRA N. 517 DEL COMANDO SUPREMO – 25 SETTEMBRE 1916

[...] *La nostra offensiva nella zona tra Avisio e Vanoi-Cismon segna un nuovo brillante successo.*

Nel pomeriggio del 23 i nostri alpini espugnarono la vetta del Gardinal ergentesi a 2456 metri a nord-est di Cauriol.

L'avversario oppose tenace resistenza e lasciò numerosi cadaveri sul terreno e alcuni prigionieri nelle nostre mani.

Il successivo intenso bombardamento dei grossi calibri nemici non impedì ai nostri di rafforzare saldamente la posizione.

Firmato: Cadorna

BOLLETTINO DI GUERRA N. 518 DEL COMANDO SUPREMO – 26 SETTEMBRE 1916

[...] *Alla testata del Vanoi l'artiglieria avversaria continuò ieri nell'intenso bombardamento delle nostre posizioni a nord-est del Cauriol senza riuscire a scuotere la salda resistenza. [...]*

Firmato: Cadorna

BOLLETTINO DI GUERRA N. 521 DEL COMANDO SUPREMO – 29 SETTEMBRE 1916

[...] *Alla testata del torrente Vanoi (Cismon-Brenta), nel pomeriggio di ieri, forze nemiche, col favore di fitta nebbia, tentarono un violento attacco di sorpresa contro una nostra posizione avanzata a nord del Gardinal: furono nettamente respinte. [...]*

Firmato: Cadorna

BOLLETTINO DI GUERRA N. 525 DEL COMANDO SUPREMO – 3 OTTOBRE 1916

[...] *Alla testata del Cismon (Brenta) un nostro riparto, scalate sotto il fuoco nemico le ripide pareti rocciose, riuscì ieri ad occupare la seconda cima del massiccio del Colbricon a sud-ovest della prima (Quota 2604) già in nostro possesso. [...]*

Firmato: Cadorna

BOLLETTINO DI GUERRA N. 526 DEL COMANDO SUPREMO – 4 OTTOBRE 1916

[...] In Valle Travignolo (Avisio), dopo intensa preparazione delle artiglierie, il nemico attaccò violentemente e più volte tutte le nostre posizioni sulle alture del versante meridionale.

Fu nettamente ributtato ovunque e con perdite gravi.

Sulle pendici settentrionali del Colbricon i nostri contrattaccarono con vigore riuscendo a guadagnare nuovo terreno verso l'altura detta del Colbricon Piccolo. [...]

Firmato: Cadorna

BOLLETTINO DI GUERRA N. 528 DEL COMANDO SUPREMO – 5 OTTOBRE 1916

[...] In Valle Travignolo la notte sul 4, dopo violente azioni diversive contro le nostre linee sulle alture a nord del torrente, il nemico lanciò vivi insistenti attacchi nella zona del Colbricon sul versante meridionale. Fu dovunque respinto.

Nella giornata del 4, dopo intensa preparazione delle artiglierie, rinnovò gli sforzi con truppe fresche, riuscendo a riprendere la posizione avanzata verso il Colbricon Piccolo da noi conquistata il mattino del 3.

Sulla rimanente fronte fu ributtato con gravissime perdite. [...]

Firmato: Cadorna



BOLLETTINO DI GUERRA N. 530 DEL COMANDO SUPREMO – 6 OTTOBRE 1916

[...] In Valle Travignolo (Avisio), dopo il grave scacco sofferto nelle giornate del 3 e 4 l'avversario si limitò ieri alle intense azioni delle artiglierie, cui risposero energicamente le nostre.

Collegammo saldamente le occupazioni fra Cima 1 e Cima 2 del Colbricon.

Nella Selletta interposta furono rinvenuti numerosi cadaveri nemici. [...]

Firmato: Cadorna

BOLLETTINO DI GUERRA N. 531 DEL COMANDO SUPREMO – 7 OTTOBRE 1916

[...] La nostra offensiva nell'aspra zona montagnosa fra l'Avisio e il Vanoi-Cismon segna un nuovo brillante successo.

Alla testata del Vanoi i nostri alpini espugnarono ieri l'importante vetta di Quota 2456 nel massiccio di Busa Alta.

Il presidio nemico fortemente trincerato oppose accanita resistenza e restò in gran parte distrutto.

Una ventina di superstiti, fra i quali l'ufficiale comandante della difesa, furono presi prigionieri.

In Valle Travignolo anche ieri incessante bombardamento delle artiglierie nemiche che non impedì ai nostri di rafforzare saldamente le posizioni. [...]

Firmato: Cadorna

BOLLETTINO DI GUERRA N. 532 DEL COMANDO SUPREMO – 8 OTTOBRE 1916

Contro la nostra nuova posizione nel massiccio di Busa Alta (Vanoi-Cismon) l'avversario lanciò nella notte sul 7 reiterati attacchi intermezzati da intensi bombardamenti.

Fu ogni volta respinto con gravi perdite, constatate da nostre ricognizioni.

Violente azioni delle artiglierie avversarie sul Colbricon (Valle Travignolo), nella zona del Col di Lana (Alto Cordevole) e su Punta del Forame (Alto Boite).

Le nostre artiglierie risposero con pari energia. [...]

Firmato: Cadorna

BOLLETTINO DI GUERRA N. 533 DEL COMANDO SUPREMO – 9 OTTOBRE 1916

[...] Attacchi e contrattacchi, preceduti e accompagnati da bombardamenti di estrema violenza si succedono nella zona montuosa fra l'Avisio e il Vanoi-Cismon.

La sera del 7 il nemico assalì le nostre posizioni del Gardinal e di Busa Alta, ovunque respinto.

Nella notte lanciò un nuovo violentissimo assalto contro l'altura di Quota 2456, obbligando la nostra ala destra a ripiegare brevemente.

Accorsi i rincalzi il mattino dell'8 un nostro poderoso urto appoggiato dai tiri precisi delle artiglierie, ricacciò l'avversario giù per i burroni della Busa Alta, infliggendogli gravissime perdite. [...]

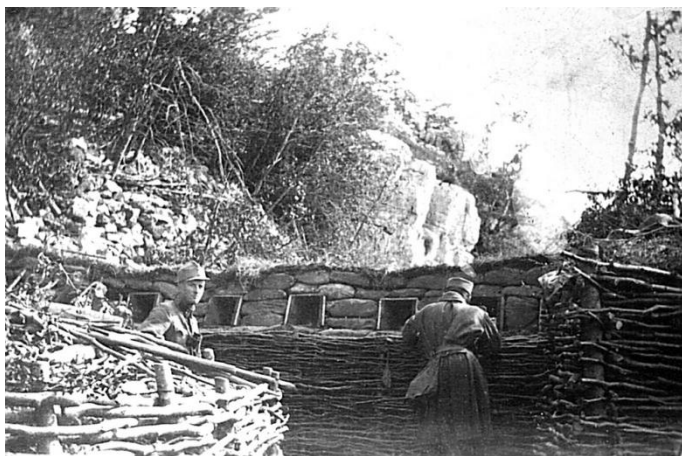
Firmato: Cadorna

Al maggior generale Ferrari, principale responsabile della pianificazione e della condotta delle vittoriose operazioni nel settore delle Alpi di Fassa, venne conferita una Croce di Cavaliere dell'Ordine Militare di Savoia, con la seguente motivazione:

“FERRARI Giuseppe, maggior generale – Preparò e diresse con coraggio e singolare perizia importanti operazioni di guerra di montagna, che condussero alla conquista del Passo di Rolle, di Monte Colbricon e di un tratto delle Alpi di Fassa da Monte Cauriol a Monte Busa Alta – Luglio-ottobre 1916”.

Alla confluenza delle valli dell'Astico e del Posina, a nord di Arsiero, in provincia di Vicenza, si erge in posizione dominante il Monte Cimone, affiancato, appena più a sud, dal poco accessibile Monte Cavojo. La cima, in territorio italiano all'inizio del conflitto, cadde in mani austriache nel corso della Battaglia degli Altipiani, assicurando all'Imperial Regio Esercito il pieno controllo delle sottostanti valli, quindi la possibilità di garantire la sicurezza delle proprie truppe in transito verso il fronte e di arrestare ogni eventuale avanzata italiana.

Per contro, la riconquista del Monte Cimone avrebbe dato al Regio Esercito la possibilità di sbarrare la strada ad ogni ulteriore tentativo austriaco di avanzare verso la pianura. Il suo possesso avrebbe inoltre assicurato agli italiani, nel caso di un'offensiva diretta verso gli altipiani trentini, un solido perno di manovra a cui ancorare i propri attacchi.



APPRESTAMENTI DIFENSIVI DEL 59. INFANTERIE REGIMENT “ERZHERZOG RAINER” SUL MONTE CIMONE

Il primo tentativo di riconquistare il Cimone venne messo in atto all'inizio di luglio del 1916, subito dopo la conclusione della fallimentare – per gli austro ungarici – *Frühjahrs-offensive*. Presidiavano la cima il 14. *infanterie regiment “Hessen”* e il 59. *infanterie regiment “Erzherzog Rainer”* (Arciduca Ranieri), contro i quali il 4 luglio si lanciò la Brigata “Bisagno” (colonnello brigadiere Antonino Di Giorgio – 209° e 210° reggimento fanteria), che fu però costretta a ripiegare sulle proprie posizioni di partenza dalla forte resistenza avversaria, che produsse pesanti perdite tra le sue file. Un nuovo assalto sferrato il giorno successivo da una parte del 209° reggimento portò alla

temporanea occupazione della quota 1.230 della cima, che tuttavia dovette essere rapidamente abbandonata.

Il 23 luglio, dopo una prolungata e martellante preparazione di artiglieria, la Brigata “Novara” (maggior generale Carlo Castellazzi – 153° e 154° reggimento fanteria) – rinforzata da tre battaglioni del 209° reggimento della “Bisagno” – e il battaglione alpini “Val Leogra” mossero nuovamente all'attacco, puntando alle vie di accesso al Monte Cimone per potersi poi inoltrare sull'Altipiano. Il I e il II battaglione del 209° riuscirono a impadronirsi del Monte Cavojo, mentre il 154° e gli alpini del “Val Leogra”, con un poderoso sforzo, presero possesso di quota 1.230 e su di essa si consolidarono, resistendo ai rabbiosi contrattacchi del nemico. L'azione costò 50 morti, 288 feriti e 16 dispersi al battaglione “Val Leogra” e 38 morti, 75 feriti e 18 dispersi al 154° reggimento. Ad entrambi venne concessa una Medaglia d'Argento al Valor Militare. Queste le motivazioni:

“Al battaglione alpini “Val Leogra” – Vincendo difficoltà di terreno ritenute insormontabili e la tenace resistenza del nemico, in unione di altri reparti, conquistava con audacia e tenacia sovraumana l'impervio Monte Cimone di Arsiero, mantenendolo saldamente a prezzo di un largo e generoso tributo di sangue – Monte Cimone di Arsiero, 23 luglio 1916”.

“Alla Bandiera del 154° reggimento fanteria – Attraverso difficoltà di terreno ritenute insormontabili, superando la tenace resistenza del nemico, il suo II battaglione rinforzato dalla 10ª compagnia, in unione ad un battaglione d'alpini, conquistava con slancio sovraumano l'impervio M. Cimone, mantenendolo saldamente contro i formidabili e sanguinosi contrattacchi dell'avversario – Monte Cimone di Arsiero, 23 luglio 1916”.

Rimase tuttavia in mano austriaca la vicinissima quota 1.217, unica facile via d'accesso per l'Altopiano. Si venne così a creare una situazione di stallo: gli italiani avevano bisogno di accedere all'Altopiano per poter far affluire più agevolmente sulla vetta del Cimone personale e materiali; gli austro ungarici dovevano riprendere il controllo della cima, onde evitare che venisse trasformata in una munita base di partenza per un'ulteriore attacco sulle loro linee.

Vista la situazione, il *feldmarschalleutnant* Alois Schönburg-Hartenstein, comandante del XX. *Armeekorps*, responsabile di quel settore del fronte, ordinò di predisporre una potente mina sotto la cima del monte occupata dagli italiani. Il complesso lavoro venne affidato al *sappeur-oberleutnant* (tenente del genio zappatori) Albin Mlaker, comandante della 1. *kompanie* del *sappeurbataillon 14* – già protagonista, qualche mese prima, durante la *Frühjahrsoffensive*, della conquista del forte italiano di Casa Ratti – e dai suoi uomini.

Vennero scavate due gallerie da mina: la prima, a est, per confondere le idee agli italiani e contrastare l'eventuale realizzazione di una galleria di contromina; la seconda, a ovest, per raggiungere il punto nel quale sarebbe stata realizzata la camera di scoppio.

Il 18 settembre, al termine degli scavi, iniziò il trasporto dell'esplosivo: sotto la vetta del Monte Cimone occupata dagli italiani vennero accumulate – ripartite in due distinte posizioni – 4,5 tonnellate di dinamite, 8,7 tonnellate di ecrasite e 1 tonnellata di polvere da sparo. La linea di accensione, doppia per maggior sicurezza, venne collegata la sera del 22 settembre.

Le due mine, che vennero fatte brillare poco prima delle 06.00 del 23 settembre, squarciarono la cima del monte e devastarono le posizioni italiane, presidiate dal I battaglione del 219° reggimento della Brigata "Sele" (maggior generale Alfredo Taranto – 219° e 220° reggimento fanteria), che aveva appena dato il cambio a un battaglione della Brigata "Novara" e alla 259^a compagnia alpini.



LE POSIZIONI ITALIANE SU QUOTA 1.230 DI MONTE CIMONE DEVASTATE DALL'ESPLOSIONE DELLE MINE AUSTRIACHE

Le immani esplosioni fecero strage dei soldati italiani, lasciando in vita pochissimi superstiti: 2 ufficiali e 22 soldati, che comunque reagirono all'immediato attacco portato dagli austriaci, contendendo loro il possesso della posizione fino a che, soverchiati dal numero degli attaccanti, furono costretti a cedere. Il Monte Cimone tornò così in mani austro ungariche, rimanendovi fino alla fine della guerra, nonostante i due contrattacchi condotti dalla "Sele" e dal battaglione alpini "Val Leogra" nei giorni immediatamente successivi alla deflagrazione. Così diede notizia dell'accaduto il Bollettino di Guerra del Comando Supremo:

BOLLETTINO DI GUERRA N. 513 DEL COMANDO SUPREMO – 21 SETTEMBRE 1916

[...] *In Valle dell' Astico, all'alba del 23 durante un intenso bombardamento su Monte Cimone lo scoppio di due poderose mine nemiche obbligò i nostri a ripiegare di un centinaio di metri dalla vetta del monte.*

La posizione abbandonata è tenuta sotto il fuoco di interdizione delle nostre artiglierie. [...]

Firmato: Cadorna

Dal mese di ottobre sino alla fine dell'anno 1916 anche il fronte del Trentino tacque, fatta eccezione per le continue azioni di pattuglia e i ripetuti bombardamenti di artiglieria. E la neve ricoprì, silenziosa e indifferente, i cimiteri dei morti e le trincee dei vivi.

IL DISPOSITIVO DI ROLAND GARROS



FIGURA 1

VISTA FRONTALE DI UN *MORANE SAULNIER N*. LE PALE DELL'ELICA SONO DOTATE DI ROBUSTI DEFLETTORI IN ACCIAIO PER DEVIARE I PROIETTILI SPARATI DALLA MITRAGLIATRICE MONTATA DAVANTI AL PILOTA

IL MECCANISMO DI SINCRONIZZAZIONE DI ANTON FOKKER

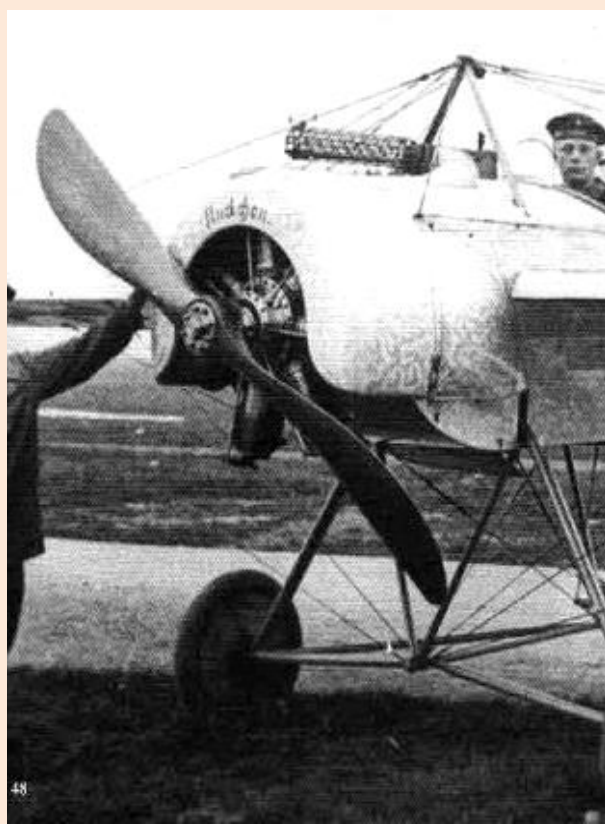


FIGURA 2

VISTA FRONTALE DI UN *FOKKER E.I* EQUIPAGGIATO CON UNA MITRAGLIATRICE MONTATA DAVANTI AL PILOTA E SINCRONIZZATA CON L'ELICA, UNA TRADIZIONALE BIPALA IN LEGNO, SENZA BISOGNO DI PROTEZIONI

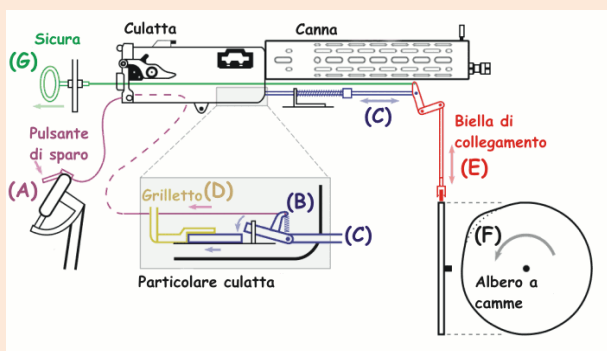


FIGURA 3

LA RUOTA A CAMME (F), CALETTATA SULL'ALBERO DELL'ELICA, AZIONA IL SISTEMA DI BIELLE (E) E L'ALBERO (C), CHE PUÒ SPINGERE SUL GRILLETTO (D) SOLO QUANDO LA BIELLETTA (B) NON È SOLLEVATA. IL PULSANTE DI SPARO (A), AZIONATO DAL PILOTA, FA ABBASSARE LA BIELLETTA (B), QUINDI L'ALBERO (C) PUÒ AZIONARE IL GRILLETTO (D). IL PILOTA INIZIA L'AZIONE DI FUOCO TRAMITE IL PULSANTE DI SPARO, MA L'ARMA SPARA SOLO QUANDO LE PALE SONO FUORI DELLA LINEA DI TIRO

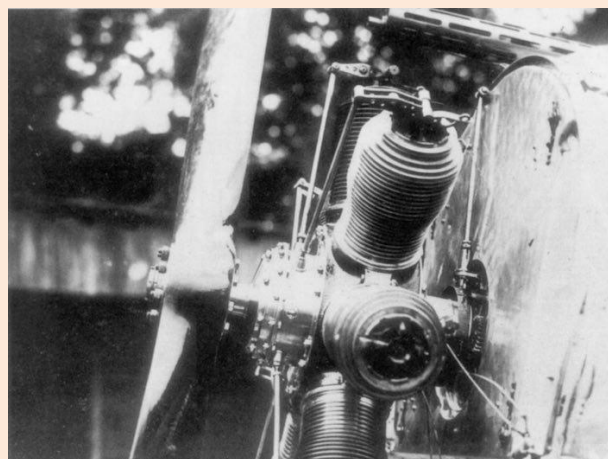


FIGURA 4

PARTICOLARE DEL MECCANISMO DI SINCRONIZZAZIONE. DIETRO I CILINDRI SONO VISIBILI LA RUOTA A CAMME CALETTATA SULL'ASSE DELL'ELICA E LA BIELLA DI COLLEGAMENTO CON IL CONGEGNO DI SPARO DELLA MITRAGLIATRICE

SULLE ALI DELLA GRANDE GUERRA LA STORIA, GLI AEREI, GLI ASSI

di Angelo Nataloni e Mauro Antonellini

Nella prima e nella seconda parte di questo saggio – apparse rispettivamente sui numeri di giugno e di dicembre 2016 dei Quaderni – sono state diffusamente illustrate la storia del Corpo Aeronautico Militare Italiano e l'evoluzione e le caratteristiche dei velivoli che vennero utilizzati negli anni della Grande Guerra. In questa terza ed ultima parte – divisa a sua volta in due sezioni per ragioni di spazio – vengono trattate, a completamento delle precedenti, le vicende degli ardentosi piloti che volarono su quei fragili e primitivi aerei. L'obiettivo era e continua ad essere quello di fornire al lettore un quadro il più possibile completo dell'arma aerea italiana durante la I Guerra Mondiale, in occasione della commemorazione del suo Centenario.

PARTE III/1 – GLI ASSI BARACCA – SCARONI – PICCIO – BARACCHINI

Benché le sorti della Grande Guerra siano state decise dalla fanteria e dall'artiglieria, il dominio dell'aria si rivelò ben presto determinante per il buon esito delle operazioni terrestri. Come abbiamo già evidenziato nelle precedenti parti di questo saggio, nel corso del conflitto si passò dalle prime azioni di aerei isolati – per così dire “tuttofare” – all'impiego di formazioni sempre più numerose e specializzate, mentre la ricognizione, il bombardamento e la caccia divennero compiti ben distinti e tutti ugualmente importanti. Fu tuttavia la specialità della caccia quella che suscitò la maggiore attenzione, sia da parte dei piloti che dei nascenti “media”.

I primi duelli tra cacciatori vennero combattuti a colpi di pistola e di fucile. La mitragliatrice sarebbe stata la soluzione ideale, ma come far passare i colpi attraverso l'elica senza distruggerla? Il primo a trovare una soluzione fu il francese Roland Garros – lo stesso che per primo aveva trasvolato il Mediterraneo – realizzando un'elica blindata, ovvero schermandone le pale con lamine d'acciaio all'altezza della bocca della mitragliatrice, in modo che fungessero da deflettori per i proiettili. L'impiego del nuovo dispositivo (Fig. 1) presentava molti rischi, perché le pallottole colpivano comunque l'elica, provocando a lungo andare deformazioni dell'asse e delle pale, che a loro volta trasmettevano pericolose vibrazioni al motore e a tutta la struttura che lo sosteneva. Poteva anche accadere che qualche colpo di rimbalzo colpisse l'aereo o addirittura il pilota. In soli quindici giorni tuttavia Garros, dopo averlo montato sul suo *Morane Saulnier L “Parasol”*, riuscì ad abbattere ben tre – o secondo alcuni addirittura cinque – aerei tedeschi.

Sul fronte opposto fu invece l'olandese Anton Fokker³³ a trovare la soluzione, sicuramente migliore di quella di Garros, mettendo a punto un meccanismo di sincronizzazione efficace (Fig. 2), ma soprattutto sicuro, che collegava l'arma al motore, consentendo lo sparo solo quando le pale dell'elica erano fuori della linea di fuoco (Figg. 3 e 4). In tal modo le pallottole della mitragliatrice – collocata anteriormente, davanti al pilota, che poteva agevolmente manovrarla – passavano attraverso le pale dell'elica in movimento senza colpirla.

33: Anton "Anthony" Fokker (Blitar, Giava Orientale, nell'attuale Indonesia, al tempo Indie Olandesi, 6 aprile 1890 – New York, 23 dicembre 1939), rientrato in Olanda con la famiglia nel 1894, evidenziò ben presto una non comune passione per la meccanica e prese ad appassionarsi al volo ed agli aeroplani. Trasferitosi in Germania, iniziò a costruire aerei nel 1910 – all'età di venti anni – e due anni dopo fondò la sua prima fabbrica, la *Fokker Aeroplanbau*, a Johannisthal, nei pressi di Berlino, per poi spostarla a Schwerin, dove la ribattezzò *Fokker Flugzeugwerke GmbH*. All'inizio della guerra il governo tedesco prese il controllo dell'azienda, lasciando tuttavia a Fokker il ruolo di direttore tecnico e progettista. Dal suo lavoro nacquero molti dei più famosi velivoli da caccia impiegati dalla *Deutsche Luftstreitkräfte* (Forza Aerea Germanica) nel corso del conflitto: i monoplani *Fokker Eindecker E.I, E.II, E.III, E.IV*, il biplano *Fokker D.VII* e il triplano *Fokker Dr.1 (Dreidecker)*, che venne impiegato dall'asso tedesco Manfred von Richtofen, *der Rote Baron* (il Barone Rosso). Dopo la guerra, poiché il Trattato di Versailles aveva proibito alla Germania di produrre aeroplani, Fokker spostò la sua fabbrica in Olanda, dedicandosi alla produzione di aerei commerciali. Nei primi anni venti ebbe particolare successo il *Fokker F.VII*, un aereo di linea trimotore ad ala alta che venne costruito anche dalla Atlantic Aircraft Corporation – una sussidiaria della Fokker negli USA – e su licenza da molte altre industrie aeronautiche. Trasferitosi definitivamente negli Stati Uniti e divenuto cittadino americano, morì nel 1939 di meningite pneumococcica.

La superiorità dei tedeschi durò fino a quando un loro velivolo – un *Fokker Eindecker* equipaggiato con il meccanismo di sincronizzazione – sperdutosi nella nebbia, atterrò dietro le linee francesi. Copiato il meccanismo, si tornò alla pari. Da quel momento le caratteristiche tecniche ed operative dei singoli caccia fecero la differenza, ma furono soprattutto i piloti più abili e – diciamo pure – più fortunati, a salire agli onori delle cronache, aiutati in questo dalla stampa, che tenne costantemente aggiornate le vittorie dell'uno o dell'altro contendente. La figura e le imprese di questi uomini, paragonati spesso agli antichi cavalieri, finirono per essere circondate da un alone di leggenda. I loro apparecchi divennero facilmente identificabili dai colori o dai distintivi che portavano. Essi stessi passarono alla storia con il nome di *assi*.

Già, ma chi erano gli *assi*? Il principio universalmente accettato definiva **asso** il pilota a cui si fossero potuti attribuire almeno cinque abbattimenti. Nel corso della Grande Guerra, furono ovviamente molti gli aviatori di tutti i paesi belligeranti che raggiunsero e superarono tale traguardo, anche se alla fine risultò che la maggior parte delle vittorie nei combattimenti aria-aria furono appannaggio di poco più del cinque per cento del totale dei piloti combattenti.

Elencarli tutti sarebbe in ogni caso troppo dispersivo, ci limiteremo dunque a citare (Tab. 1) i piloti con il maggior numero di vittorie per ciascuno dei principali paesi belligeranti, riservando qualche attenzione in più agli assi del Corpo Aeronautico Militare italiano, al quale questa trilogia di saggi è dedicata.

TABELLA 1 – PILOTI CON IL MAGGIOR NUMERO DI VITTORIE DI CIASCUNO DEI PAESI BELLIGERANTI

PILOTA (il grado riportato è quello rivestito al termine del conflitto o al momento della morte, se avvenuta prima della fine del 1918)	AERONAUTICA DI APPARTENENZA	VITTORIE
<i>rittmeister</i> (capitano di cavalleria) Manfred von Richthofen ^a (Breslavia, 2 maggio 1892 – Vaux-sur-Somme, 21 aprile 1918)	<i>Deutsche Luftstreitkräfte</i> (Forza Aerea Tedesca)	80
<i>lieutenant</i> René Paul Fonck (Saulcy-sur-Meurthe, 27 marzo 1894 – Parigi, 18 giugno 1953)	<i>Aviation Militaire Française</i> (Aviazione Militare Francese)	75
<i>major</i> Edward Corringham "Mick" Mannock ^a (Ballincollig, 24 Maggio 1887 – Calonne-sur-la-Lys, 26 luglio 1918)	<i>UK Royal Flying Corps</i> ^b (Corpo Aereo Reale del Regno Unito)	73
<i>hauptmann</i> (capitano) Godwin Brumowski (Wadowice, 26 luglio 1889 – Schiphol, 3 giugno 1936)	<i>k.u.k. Luftfahrtruppen</i> (Reparti Aerei Imperiali Regi)	35
maggiore Francesco Baracca ^a (Lugo, 9 maggio 1888 – Nervesa della Battaglia, 19 giugno 1918)	Corpo Aeronautico Militare Italiano	34
<i>major</i> Edward "Eddie" Rickenbacker (Columbus, 8 ottobre 1890 – Zurigo, 27 luglio 1973)	<i>US Army Air Service</i> (Servizio Aereo dell'Esercito degli USA)	26
<i>podpolkovnik</i> (ten. col.) Aleksandr Aleksandrovič Kazakov ^c (Kherson, 2 gennaio 1889 – Benezniky, 1 agosto 1919)	<i>Imperatorskij Voennyj Flot</i> (Forza Aerea dell'E. Imperiale Russo)	19

a: Caduti in combattimento nel 1918, prima della fine della guerra.

b: Dell'*UK Royal Flying Corps* facevano parte i piloti delle forze aeree di molti degli stati del Regno Unito e dell'Impero Britannico. Tra di essi Irlanda, Canada e Australia, i cui piloti appaiono pure nella classifica degli *assi*. Il *major* Mannock, ad esempio, nato in Irlanda da padre inglese e madre irlandese, prima dello scoppio della guerra era un fervente sostenitore dei nazionalisti irlandesi e dell'*Irish Home Rule Movement*. È degno di nota il fatto che il *major* Mannock ottenne le sue settantatré vittorie in poco più di un anno: la prima porta infatti la data del 7 maggio 1917, mentre le ultime sono del giugno 1918. Di più non poté fare, perché il 26 luglio dello stesso anno venne ucciso dal fuoco terrestre mentre combatteva a bassa quota in territorio nemico.

c: Nel gennaio del 1918, divampata la Rivoluzione Russa, il *podpolkovnik* Kazakov lasciò il servizio e si unì alla Legione Alleata Slavo-Britannica, in Arkhangelsk. Qualche mese più tardi, nell'agosto del 1918, nominato *major* della neonata *Royal Air Force*, creata l'1 aprile 1918, assunse il comando dell'*Aviation Squadron* della Legione, combattendo contro la *Raboče-Krest'janskij Krasnyj vozdušnyj flot* (Flotta Aerea Rossa dei Lavoratori e dei Contadini). Morì in un incidente durante una dimostrazione aerea.

L'attribuzione ufficiale di una vittoria avveniva sulla base di regole rigidamente codificate dalle autorità militari dei singoli paesi, pur con molte differenze normative e con dissimili modalità di omologazione.

Il numero totale delle vittorie conseguite dagli *assi*, riportato nella Tabella 1 della pagina precedente – come pure il numero di vittorie riportato nella sottostante Tabella 2, relativa ai primi dieci *assi* della caccia italiana – è quello ufficialmente riconosciuto dai paesi a cui appartenevano i piloti interessati. Si tratta pertanto di dati che possono essere considerati attendibili. Semmai, quando si dovette ricorrere a qualche approssimazione, essa fu sempre per difetto, come vedremo più nel dettaglio nelle pagine che seguono, dedicate agli *assi* italiani.

TABELLA 2 – I DIECI ASSI DELLA CACCIA ITALIANA CHE HANNO OTTENUTO PIÙ DI DIECI VITTORIE NELLA I GUERRA MONDIALE

PILOTA (il grado riportato è quello rivestito al termine del conflitto o al momento della morte, se avvenuta prima della fine del 1918)	DECORAZIONI OTTENUTE NEL CORSO DELLA I G.M.	VITTORIE
maggiore Francesco Baracca ^a (Lugo, 9 maggio 1888 – Nervesa d. Battaglia, 19 giugno 1918)	Croce di Cav. dell'Ordine Militare di Savoia 1 Medaglia d'Oro al Valor Militare 2 Medaglie d'Argento al Valor Militare 1 Medaglia di Bronzo al Valor Militare	34
tenente Silvio Scaroni ^b (Brescia, 12 maggio 1893 – Milano, 16 febbraio 1977)	1 Medaglia d'Oro al Valor Militare 2 Medaglie d'Argento al Valor Militare 1 Medaglia di Bronzo al Valor Militare	26
tenente colonnello Pier Ruggero Piccio (Roma, 27 settembre 1880 – Roma, 30 luglio 1965)	Croce di Uff. dell'Ordine Militare di Savoia Croce di Cav. dell'Ordine Militare di Savoia 1 Medaglia d'Oro al Valor Militare 2 Medaglie d'Argento al Valor Militare 2 Medaglie di Bronzo al Valor Militare	24
tenente Flavio Torello Baracchini (Villafranca in Lunigiana, 28 luglio 1895 – Roma, 18 agosto 1928)	1 Medaglia d'Oro al Valor Militare 2 Medaglie d'Argento al Valor Militare	21
capitano Fulco Ruffo di Calabria (Napoli, 12 agosto 1884 – Ronchi di Apuania, 23 agosto 1946)	Croce di Cav. dell'Ordine Militare di Savoia 1 Medaglia d'Oro al Valor Militare 2 Medaglie d'Argento al Valor Militare 4 Medaglie di Bronzo al Valor Militare	20
sergente Marziale Cerutti (Brescia, 10 marzo 1895 – Brescia, 26 maggio 1946)	3 Medaglie d'Argento al Valor Militare	17
capitano Ferruccio Ranza ^c (Fiorenzuola d'Arda, 9 settembre 1892 – Bologna, 25 aprile 1973)	2 Medaglie d'Argento al Valor Militare 2 Medaglie di Bronzo al Valor Militare	17
tenente Luigi Olivari ^d (La Spezia, 29 dicembre 1891 – Santa Caterina, 13 ottobre 1917)	3 Medaglie d'Argento al Valor Militare 3 Medaglie di Bronzo al Valor Militare	12
sottotenente Giovanni Ancillotto (San Donà di Piave, 15 nov. 1896 – Caravaggio, 18 ott. 1924)	1 Medaglia d'Oro al Valor Militare 3 Medaglie d'Argento al Valor Militare	11
sergente Antonio Reali (Ozegna, 31 marzo 1891 – Fano, 19 gennaio 1975)	3 Medaglie d'Argento al Valor Militare	11

a: Caduto in combattimento il 19 giugno 1918, prima della fine della guerra.

b: Nel 1942 e nel 1943, da generale di divisione aerea Comandante dell'Aeronautica della Sicilia, gli vennero conferite una Croce di Cavaliere e una Croce di Ufficiale dell'Ordine Militare di Savoia.

c: Gli vennero inoltre conferite: nel 1933, da colonnello comandante dell'Aviazione della Tripolitania, una Croce di Cavaliere dell'OMS; nel 1936, da comandante dell'Aviazione della Somalia, una terza Medaglia d'Argento al V.M.; nel 1941, da generale di squadra aerea comandante d'Aeronautica d'Albania, una Croce di Commendatore dell'OMS.

d: Perito in un incidente di decollo il 13 ottobre 1917, prima della fine della guerra.

Ottenere l'accredito di una vittoria non era affatto facile, anche se nel corso della guerra ci si basò spesso sulle dichiarazioni dei piloti, sulle testimonianze dei compagni di squadriglia o sulle informazioni giunte dalle truppe terrestri che si trovavano nella zona dove era avvenuto il combattimento aereo. Per l'Italia i dati definitivi vennero comunque stabiliti dopo il termine del conflitto da una commissione dei servizi segreti, presieduta dal maggior generale Luigi Bongiovanni³⁴, che dall'11 marzo 1918 alla fine della guerra era stato comandante del Comando Superiore di Aeronautica del Comando Supremo.

L'1 febbraio 1919 venne pubblicato l'elenco ufficiale, dal quale risultava che gli *assi* italiani della I Guerra Mondiale – ovvero i piloti che avevano ottenuto più di cinque vittorie in duelli aerei – erano stati quarantacinque. Solo a dieci di essi – quelli elencati nella citata Tabella 2 – vennero accreditate più di dieci vittorie; agli altri trentacinque ne furono accreditate tra cinque e dieci.

Quelle che seguono sono delle brevi biografie dei primi dieci assi, a partire dal primo in classifica: il maggiore Francesco Baracca. Su di lui ci soffermeremo meno, perché delle sue imprese aviatorie si è già scritto moltissimo. Daremo qualche informazione in più sugli altri nove, meno conosciuti. Le biografie sono suddivise in due sezioni. La seconda comparirà sul prossimo Quaderno.

* * * * *

FRANCESCO BARACCA (1888-1918)



FIGURA 5 – FRANCESCO BARACCA NEL 1917, APPENA PRIMA DELLA PROMOZIONE A MAGGIORE. I COLORI DEL BAVERO, LE TRE STELLETTE SULLE MANOPOLE E IL FREGIO DEL BERRETTO LO IDENTIFICANO COME CAPITANO DEL REGGIMENTO "PIEMONTE REALE". NEL TONDINO DEL FREGIO E SULLA MANICA SINISTRA PORTA I DISTINTIVI DA AVIATORE, AL PETTO I NASTRINI DELLE DECORAZIONI OTTENUTE FINO A QUEL MOMENTO: CROCE DI CAVALIERE DELL'OMS, TRE MAVM E UNA MBVM.

Francesco Baracca (Fig. 5) nacque a Lugo di Romagna (RA) il 9 maggio del 1888. Dopo la licenza classica, ancora molto giovane, decise di intraprendere la carriera militare e nell'ottobre del 1907 venne ammesso al 54° Corso della Scuola Militare di Modena, ovvero dell'Accademia Militare, che all'epoca era così denominata³⁵. Ne uscì due anni dopo, risultando tra i primi del suo corso. Nominato sottotenente di cavalleria, fu inviato alla Scuola di Cavalleria a Pinerolo e dopo il corso venne assegnato al reggimento "Piemonte Reale Cavalleria", in quel momento di stanza a Roma.

Nel 1912, mentre ancora si combatteva la Guerra di Libia (settembre 1911-ottobre 1912) – alla quale Baracca non prese parte, anche se sarebbe stato suo desiderio – maturò l'aspirazione di entrare a far parte della nascente arma aerea del Regio Esercito e chiese di essere ammesso ad un corso di pilotaggio. La domanda fu accolta, quindi Baracca venne inviato alla scuola di pilotaggio di Bétheny, vicino a Reims, in Francia, fondata nel dicembre 1909 da René Hanriot, uno dei pionieri dell'aviazione francese e titolare di una importante fabbrica di aerei.

Dopo un breve corso condotto su un *Nieuport Ni. 10*, il 9 luglio conseguì il brevetto di pilota civile e subito dopo quello di pilota militare, per essere poi assegnato al battaglione Squadriglie Aviatori, prima alla 5^a e successivamente alla 6^a Squadriglia, entrambe appartenenti al II Gruppo Squadriglie, di stanza a Pordenone. Appena prima dell'entrata in guerra dell'Italia trascorse infine un periodo di addestramento presso l'aeroporto parigino di Le Bourget, per specializzarsi nel pilotaggio dei nuovi biplani da caccia *Nieuport*.

Nell'agosto del 1915, poco mesi dopo la dichiarazione di guerra all'Austria, raggiunse il fronte e venne assegnato alla 70^a Squadriglia,

34: Vds. in proposito: Angelo Nataloni, Mauro Antonellini, *Sulle ali della Grande Guerra, la storia, gli aerei, gli assi – Parte II, gli Aerei*, Quaderni della SCSM 2/2016, pag. 74, nota n. 93.

35: Con il Regio Decreto dell'8 settembre 1865, firmato da Vittorio Emanuele II, la Scuola Militare di Fanteria, costituita nel 1860 a Modena, nella caserma San Pietro, per trasformazione del preesistente istituto di formazione degli ufficiali dell'esercito estense e successivamente trasferita – l'1 gennaio 1863 – nel Palazzo Ducale, venne denominata Scuola Militare di Fanteria e Cavalleria. Il Regio Decreto dell'1 gennaio 1874, sempre a firma di Vittorio Emanuele II, ne mutò la denominazione in Scuola Militare, lasciandone immutato il compito.

basata sull'aerocampo di Santa Caterina, nei pressi di Udine. Il 25 agosto iniziò a volare in pattugliamento – prima con un *Nieuport 10* e poi con un *Nieuport 11 "Bebè"* (Fig. 6) – sostenendo ripetuti ed infruttuosi combattimenti fino alla fine del 1915 e nei primi mesi del 1916.



FIGURA 6 – NIEUPOINT 11 "BEBÈ"

La prima delle sue vittorie, a lungo attesa, giunse solo il 7 aprile 1916 sul cielo di Medeuza, otto chilometri ad est di Palmanova, quando costrinse all'atterraggio il ricognitore austriaco *Hansa-Brandenburg C.I 61-57*, dopo averlo ripetutamente colpito con la mitragliatrice di bordo. L'equipaggio venne fatto prigioniero, ma l'osservatore, gravemente ferito, morì poco dopo. Per questa prima vittoria, che fu anche la prima in assoluto dell'aviazione italiana, Baracca venne decorato con una Medaglia d'Argento al Valor Militare, con la seguente motivazione:

"BARACCA Francesco, da Lugo (Ravenna), tenente battaglione squadriglie aviatori – Nell'occasione d'una incursione aerea nemica, addetto al pilotaggio di un aeroplano da caccia, con mirabile sprezzo del pericolo, arditamente affrontava un potente aeroplano nemico, e, dando prova di alta perizia aviatoria e di grande sangue freddo, ripetutamente lo colpiva col fuoco della propria mitragliatrice fino a causarne la discesa precipitosa nelle nostre linee. Per impedire che gli aviatori nemici distruggessero l'apparecchio appena atterrato, discendeva anch'egli, precipitosamente, raggiungendo lo scopo e concorrendo alla pronta cattura dei prigionieri – Cielo di Medeuza (Udine), 7 aprile 1916".

Nel successivo mese di giugno venne promosso capitano, ma rimase comunque con la 70^a Squadriglia. Altre vittorie individuali seguirono ben presto la prima. La terza e la quarta, ottenute il 23 agosto a Biglia e il 16 settembre a Caporetto, vennero sottolineate dalla concessione di una seconda Medaglia d'Argento al Valor Militare, Questa la motivazione:

"BARACCA Francesco, da Lugo (Ravenna), capitano cavalleria battaglione squadriglie aviatori – Pilota aviatore addetto a una squadriglia aeroplani da caccia, con sereno sprezzo di ogni pericolo e grande sangue freddo, dando prova di molta perizia aviatoria, affrontava potenti aeroplani nemici, concorrendo molto efficacemente, con altro nostro apparecchio da caccia, a determinare la caduta precipitosa di due velivoli avversari, l'uno in territorio nemico fra Bucovina e Panziano, l'altro entro le nostre linee a Creda presso Caporetto – Cielo di Gorizia, 23 agosto 1916 – cielo di Caporetto, 16 settembre 1916".

Un'ulteriore azione, condotta lo stesso 16 settembre in concorso con altri piloti, valse a Baracca il conferimento di una Medaglia di Bronzo al Valor Militare, anche se la vittoria, ottenuta assieme ad altri, non gli venne conteggiata. Così recita la motivazione:

"BARACCA Francesco, da Lugo (Ravenna), capitano gruppo squadriglie aviazione artiglieria – Informato, con altri aviatori, che un aeroplano nemico volteggiava con insistenza sopra Monte Stol e Monte Stariski per regolare il tiro delle proprie batterie, montato su un velivolo da caccia, arditamente assaliva l'apparecchio avversario, che strenuamente si difese con una mitragliatrice e con un fucile a tiro rapido, e, dopo una brillante e pericolosa lotta, concorrevva ad abbatterlo, rimanendo ucciso l'ufficiale osservatore e ferito mortalmente il pilota – Monte Stariski, 16 settembre 1916".

L'11 febbraio 1917 Baracca ottenne la sua settima vittoria e una terza Medaglia d'Argento al Valor Militare, che gli fu conferita con D.L. del 24 maggio 1917 (B.U. 1917, disp. 39, pag. 3520):

"BARACCA Francesco, da Lugo (Ravenna), capitano cavalleria corpo aeronautico (aviatori) – Pilota aviatore addetto ad una squadriglia da caccia, con sereno sprezzo del pericolo e grande sangue freddo, dando prova di rara perizia aviatoria, affrontava un potente e ben armato aeroplano nemico, riuscendo, con ben diretto fuoco di mitragliatrice, a determinarne la caduta in territorio nazionale. Già distintosi in altro fiero combattimento aereo sostenuto nel cielo di Tolmezzo il 25 novembre 1916, combattimento ch'ebbe per risultato l'abbattimento dell'avversario – Cielo di Udine, 11 febbraio 1917".

Come vedremo, l'anno successivo questa decorazione gli venne commutata in Medaglia d'Oro al Valor Militare.

Dopo un anno di combattimenti, alla fine di aprile del 1917, Baracca aveva già ottenuto nove vittorie, diventando di diritto uno dei pochi assi dell'aviazione, con tutta la celebrità che ne conseguiva. In riconoscimento dei suoi eccezionali meriti gli venne conferita una Croce di Cavaliere dell'Ordine Militare di Savoia, con una motivazione che ben sintetizza lo spirito con cui affrontava gli scontri aerei:

"BARACCA Francesco, Capitano di Cavalleria (Corpo Aeronautico Militare) – Pilota di meriti eccezionali, già decorato di tre medaglie al valore, costantemente dedica l'assidua opera sua alla riuscita di brillanti azioni aeree. Il 26 aprile 1917 in fiero e accanito combattimento, con rara abilità e sommo disprezzo del pericolo, abbattava un nuovo apparecchio nemico, conseguendo così l'ottava sua vittoria. Cielo Carsico, 26 aprile 1917".



FIGURA 7 – IL GRIFO DELLA 91ª



FIGURA 8 – LO STEMMA ARALDICO DI "PIEMONTE REALE CAVALLERIA"

L'1 maggio 1917 venne trasferito alla 91ª Squadriglia, appena costituita sull'aerocampo di Santa Caterina e comandata dal capitano Guido Tacchini. Divenutone ben presto il comandante, scelse personalmente molti dei suoi piloti, selezionandoli tra i migliori, tanto che il reparto – inquadrato, assieme alla 33ª, 70ª, 78ª, 79ª e 82ª Squadriglia, nel X Gruppo Squadriglie, comandato dal maggiore (e successivamente tenente colonnello) Pier Ruggero Piccio, un altro asso – venne ben presto soprannominato la "Squadriglia degli assi". Ne fecero parte, tra gli altri, il capitano Fulco Ruffo di Calabria e il tenente Ferruccio Ranza – dei quali parleremo diffusamente più avanti – il tenente Guido Keller, il sottotenente Giovanni Sabelli e i sergenti Gaetano Aliperta e Guido Nardini.

L'unità aveva in dotazione il nuovo *Nieuport 17*, una versione potenziata del *Nieuport 11*, costruito su licenza in Italia dalla società Nieuport-Macchi. Sulla fusoliera degli aerei della squadriglia spiccavano: a destra l'emblema dell'unità – il grifo (Fig. 7) – a sinistra il simbolo personale di ciascun pilota. Baracca, che ancora portava i colori del suo reggimento, "Piemonte Reale Cavalleria", ne adottò l'elemento più significativo dello stemma araldico (Fig. 8), il cavallino rampante, che volle nero in campo bianco anziché bianco in campo rosso come l'originale.

Con la 91ª Squadriglia, che nel luglio del 1917 era stata riequipaggiata con gli *SPAD S.VII*, Baracca – promosso maggiore il 6 settembre – conseguì in tutto venticinque vittorie. Già nel settembre di quell'anno, con diciannove vittorie al suo attivo, era l'asso italiano con il maggior numero di abbattimenti.

Nel mese di ottobre alla 91ª Squadriglia arrivarono i primi *SPAD S.XIII* (Fig. 9). In quel mese, con uno di essi, Baracca ottenne altri cinque successi – arrivando a totalizzarne in tutto ventiquattro – abbattendo due aerei nemici il 22, un altro il 25 e altri due il 26, quando già si stava concretando il disastro di Caporetto. La

frequenza con cui si ripetevano le missioni di combattimento ben testimonia l'intenso e stressante impegno che venne richiesto ai piloti in quelle sciagurate circostanze.

Le vittime del duplice abbattimento del 26 ottobre furono due *DFW C.V (Av)* tedeschi – spesso erroneamente chiamati *Aviatik* dal nome della fabbrica che li produceva su licenza della *Deutsche Flugzeugwerke GmbH* – appartenenti ad una delle tre *Jagdstaffel* (squadriglie da caccia) germaniche inquadrato nella *14. Armee* austro-tedesca, comandata dal *general der infanterie* Otto von Below, protagonista dello sfondamento del fronte italiano.

Nei mesi di novembre e dicembre del 1917, dopo Caporetto, Baracca – ai comandi di uno *SPAD S.XIII* – giunse a trenta vittorie, impegnandosi senza risparmio, assieme a tutti gli altri piloti della

91^a Squadriglia – nel frattempo ridislocata su Padova – per contrastare l'avanzata nemica nella pianura friulano-veneta. I nomi delle località dove avvennero i suoi abbattimenti segnano le tappe del movimento retrogrado del Regio Esercito, in ripiegamento verso il Piave: 4 novembre, Portogruaro; 6 novembre, Sacile; 7 novembre, Godega Sant' Urbano; 15 novembre, Istrana; 23 novembre, Falzè di Piave, alle pendici nord est del Montello; 7 dicembre, Monte Kaberlaba, sull'Altopiano di Asiago.



FIGURA 9 – IL MAGGIORE FRANCESCO BARACCA ACCANTO AL SUO VELIVOLO SPAD S.XIII, SULLA CUI FUSOLIERA SPICCA IL CAVALLINO NERO IN CAMPO BIANCO

Alla fine del 1917 il Maggiore Baracca, come molti altri aviatori, fu costretto ad allontanarsi dal fronte per osservare il periodo di riposo obbligatorio prescritto per tutti i piloti, sottoposti com'erano a rilevanti e prolungati sforzi psico-fisici in condizioni proibitive.

Durante la pausa non rimase tuttavia ozioso: assieme al tenente colonnello Pier Ruggero Piccio e al capitano Fulco Ruffo di Calabria eseguì infatti a Torino Mirafiori una serie di prove sui nuovi caccia in corso di realizzazione, il *Pomilio Gamma* e l'*Ansaldo A1 Balilla*, concludendole – in pieno accordo con i commilitoni – con un giudizio negativo. In conseguenza il primo velivolo rimase allo stadio di prototipo, mentre il secondo, pur se assegnato in ridotte quantità ai reparti di volo, non prese mai parte ad azioni belliche.



FIGURA 10 – AEROCAMPO DI QUINTO DI TREVISO – IL MAGG. FRANCESCO BARACCA (A DX) IN UN MOMENTO DI PAUSA

Il maggiore Baracca ritornò in azione con la sua 91^a Squadriglia – in quel momento basata a Quinto di Treviso (Fig. 10) – solo all'inizio di marzo del 1918, sempre ai comandi di uno *SPAD S.XIII*.

Con Decreto Luogotenenziale del 5 maggio 1918, in riconoscimento dell'elevatissima valenza morale, oltreché operativa, delle sue trenta vittorie – senza contare la trentunesima, di due giorni prima – a Baracca venne conferita un'ulteriore altissima decorazione, commutando in Medaglia d'Oro al Valor Militare la terza Medaglia d'Argento, quella che gli era stata concessa il 24 maggio dell'anno precedente. La consegna della decorazione ebbe luogo il 25 marzo 1918 a Milano, sul palcoscenico della Scala. Questa la scarna ma significativa motivazione:

“BARACCA Francesco, Maggiore di Cavalleria, 10° gruppo aeroplani – Primo pilota da caccia in Italia, campione indiscusso di abilità e di coraggio, sublime affermazione delle virtù italiane di slancio e di audacia, temprato in sessantatré combattimenti, ha già abbattuto trenta velivoli nemici, undici dei quali durante le più recenti operazioni. Negli ultimi scontri, tornò due volte col proprio apparecchio colpito e danneggiato da proiettili di mitragliatrici – Cielo dell'Isonzo, della Carnia, del Friuli, del Veneto e degli Altipiani, 25 novembre 1916, 11 febbraio, 22, 25, 26 ottobre, 6, 7, 15, 23 novembre, 7 dicembre 1917”

Gli undici velivoli nemici a cui si fa cenno nella motivazione della Medaglia d'Oro al Valor Militare,

abbattuti “[...] durante le più recenti operazioni [...]”, erano quelli che Baracca, in poco più di un mese – tra il 22 ottobre e il 7 dicembre del 1917 – cancellò dai cieli del Friuli e del Veneto durante la manovra in ritirata che portò il Regio Esercito dall’Isonzo al Piave.

Il 3 maggio il maggiore Baracca aggiunse un altro abbattimento – il trentunesimo – al suo già lungo elenco di vittorie. Il 22 maggio, alle Grave di Papadopoli, sul Piave, realizzò il suo trentaduesimo abbattimento, conseguendo poi due ulteriori vittorie il 15 giugno, in due successive missioni, proprio nel giorno in cui gli austriaci avevano scatenato la loro ultima offensiva nel tentativo di forzare il Piave, dando origine a quella che venne poi denominata la Battaglia del Solstizio³⁶. Nella seconda missione, nei pressi di San Biagio di Callalta, la sua preda – l’ultima – fu un caccia austriaco *Albatros D.III*. Questa fu la sua vittoria finale, la trentaquattresima riportata in sessantatre combattimenti aerei.

Il 19 giugno 1918, nel pieno della battaglia, con tutti i piloti in prima linea a mitragliare e a spezzonare le truppe austriache, Baracca, conclusa la terza missione del giorno, rientrò a Quinto di Treviso, pronto a riprendere il volo per un’ulteriore sortita. Dal momento che lo *SPAD S.XIII* con cui aveva volato fino a quel momento presentava danni alle ali ed alla fusoliera, decollò con l’aereo di riserva, uno *SPAD S.VII*, per la sua quarta missione, un’azione di mitragliamento a volo radente sul Montello, dove gli austriaci erano riusciti a forzare le difese italiane. Con lui volava il tenente Franco Osnago, che lo perse di vista quando riprese quota dopo l’azione sulle linee nemiche.

Poiché sul Montello non erano stati individuati aerei nemici, si suppose che Baracca fosse stato abbattuto dal fuoco terrestre e si diede l’avvio alle ricerche del pilota e dei resti del velivolo.



FIGURA 11 – I RESTI DELLO *SPAD S.VII* DI BARACCA

Entrambi vennero ritrovati qualche giorno dopo, il 23 giugno, dallo stesso tenente Osnago – compagno dell’ultimo volo – che su segnalazione del tenente di artiglieria Ambrogio Gobbi aveva raggiunto la località Busa delle Rane, alle pendici del Montello, con il tenente Ferruccio Ranza ed il giornalista Raffaele Garinei del *Secolo* di Milano. Il corpo senza vita di Baracca, ustionato in più punti e con un foro di proiettile all’altezza del cavo orbitale destro, giaceva accanto ai resti del velivolo. Le ali e la carlinga dello *SPAD S.VII* risultavano carbonizzate, il motore e la mitragliatrice erano conficcati nel terreno e il serbatoio presentava due fori di pallottola (Fig. 11).

Le esequie si svolsero il 26 giugno a Quinto di Treviso – base della 91^a Squadriglia – alla presenza di autorità civili e militari. L’elogio funebre venne pronunciato da Gabriele D’Annunzio. Il giorno successivo, dopo i funerali “veneti”, la salma venne trasportata a Lugo di Romagna, dove ebbero luogo i funerali ufficiali e dove avvenne la tumulazione definitiva.

La morte di Baracca, come quelle di tutti gli eroi, resta comunque avvolta dal mistero: ad ucciderlo fu un colpo sparato da terra, dall’aria o forse dalla sua arma personale? Il bollettino di guerra austriaco del 3 luglio 1918 attribuì l’abbattimento del velivolo all’equipaggio di un ricognitore *Phönix C.1* – l’*oberleutnant* Arnold Barwig e il *feldwebel* Max Kauer – ma l’affermazione venne perentoriamente smentita da parte italiana, perché in quel giorno l’aviazione austro-ungarica, completamente battuta, era assente dal cielo della battaglia.

Chi lo sa. Le tesi sulla sua scomparsa sono tante. Solo un’autopsia potrebbe risolvere definitivamente il mistero. Ma forse è meglio che il mistero resti tale.

36: Nel giugno del 1918 l’Austria sferrò una nuova grande offensiva contro l’Italia, in particolare nella zona del Montello, con l’obiettivo di annientare completamente la resistenza italiana sul Piave e proseguire in profondità. La Battaglia del Solstizio si protrasse ininterrottamente dal 15 al 23 giugno, con gravissime perdite in ambedue gli schieramenti. Il piano di battaglia austriaco prevedeva un attacco generalizzato dall’Altopiano dei Sette Comuni al mare, ma in realtà si concentrò soprattutto sul Montello e sul paese di Nervesa, che ne uscì completamente distrutto. L’offensiva austro-ungarica non ebbe comunque alcun esito e si concluse senza risultati apprezzabili.

Così come per la morte, esistono diverse versioni anche a riguardo dell'origine e dei colori del cavallino rampante che spiccava sulla fusoliera degli aerei di Baracca e sulla sua successiva adozione come simbolo delle sue auto da parte di Enzo Ferrari. In ogni caso il maggiore Francesco Baracca e la sua insegna sono e resteranno nella memoria collettiva dell'aeronautica italiana, dei motori e del nostro paese.

A Francesco Baracca, oltre che dall'Italia, vennero conferite importanti decorazioni anche da altre nazioni alleate.

Dalla Francia:

- una *Croix de Guerre 1914-1918 avec Palme de Bronze* (Croce di Guerra 1914-1918 con Palma di Bronzo).

Dal Belgio:

- una *Oorlogskruis 1914-1918 – Croix de Guerre 1914-1918* (Croce di Guerra 1914-1918);
- una medaglia di *Officier van de Kroonorde – Officier de l'Ordre de la Couronne* (Ufficiale dell'Ordine della Corona).

Dalla Gran Bretagna:

- una *Military Cross* (Croce Militare).

Dalla Serbia:

- una medaglia di *Zvaničnik Orden Karađorđeve Zvezde* (Ufficiale dell'Ordine della Stella dei Karađorđević).

* * * * *

SILVIO SCARONI (1893-1977)

Silvio Scaroni (Fig. 12) nacque a Brescia il 12 maggio 1893. Nel settembre del 1909, a sedici anni, ebbe la ventura di assistere, nella sua città, ad alcune manifestazioni del "Primo Circuito Aereo Internazionale"³⁷, delle quali conservò un ricordo indelebile. Fu forse quella l'origine della sua vocazione per l'aviazione.

Arruolato nel 1913 per il servizio di leva nel 2° reggimento artiglieria, dopo l'inizio della guerra in Europa, appena ne ebbe l'occasione rispose ad una richiesta di volontari per il Battaglione Aviatori ed ottenne di essere ammesso alla frequenza di un corso per piloti di aeroplano. In conseguenza, nel marzo del 1915 venne assegnato al Corpo Aeronautico Militare e inviato a Pisa San Giusto, dove nel mese di agosto ottenne il brevetto di pilota civile e nel successivo mese di settembre quello di pilota militare.



FIGURA 12
TENENTE SILVIO SCARONI

Terminato l'addestramento e promosso sergente, a ottobre del 1915 venne assegnato alla 4^a Squadriglia da ricognizione per l'artiglieria, che era stata costituita presso il Centro di Formazione di Ghedi all'inizio di settembre e disponeva di velivoli da ricognizione *Caudron G.3*. Poco dopo il suo arrivo, il 5 ottobre, la squadriglia venne mobilitata e trasferita in zona di guerra, sull'aerocampo di Gonars, per essere impiegata a favore della 3^a Armata. Scaroni così ne descrisse il movimento³⁸:

"Il 5 ottobre 1915, finalmente, la Squadriglia, colla rombante teoria di camions, vetture, vetturette giungeva nella sua sede di guerra, in Gonars, presso Palmanova, accolta con entusiasmo e con curiosità dalla popolazione".

37: Il circuito internazionale, riservato a "aeronavi, dirigibili e macchine volanti", si svolse a Brescia dal 5 al 20 settembre 1909. Alla manifestazione parteciparono molti pionieri della nascente aviazione e piloti già famosi. Tra di essi i francesi Henri Rougier (1876-1956), Henri Farman (1874-1958) – detentore di numerosi record di distanza – Louis Blériot (1872-1936) – che il 25 luglio di quell'anno aveva concluso la prima trasvolata della Manica – e lo statunitense Glenn Curtiss (1878-1930), che nella *Grande Semaine d'Aviation de la Champagne*, svoltasi a Reims qualche settimana prima, dal 22 al 28 agosto, aveva vinto la *Coupe Internationale Gordon-Bennet* davanti a Blériot, volando per 20 km in 16 minuti, ad una velocità di 74,8 km/h. Tra gli italiani erano presenti il sottotenente di vascello Mario Calderara (1879-1944) – allievo di Wilbur Wright e titolare del brevetto di pilota civile n° 1 dell'Aero Club d'Italia – e il tenente del genio Umberto Savoja (1884-1954), allievo di Wright e di Calderara e titolare del brevetto di pilota civile n° 2.

38: Silvio Scaroni, *Impressioni e ricordi di guerra aerea*, Torino, Società Tipografico-Editrice Nazionale, 1922, pag.19.



FIGURA 13 – UN GRUPPO DI PILOTI DELLA 4^a SQUADRIGLIA. IL PRIMO A SX IN TENUTA DI VOLO È IL SERG. SCARONI

Quando giunse a Gonars, la 4^a Squadriglia, comandata dal capitano osservatore Giulio Costanzi, era costituita da nove piloti – tra i quali i futuri *assi* tenente Ferruccio Ranza e tenente Fulco Ruffo di Calabria e lo stesso Scaroni³⁹ (Fig. 13) – e da otto osservatori⁴⁰. Disponeva inoltre di dieci biplani *Caudron G.3*, di cui due tenuti in riserva.

Il 9 ottobre la squadriglia ricevette il primo ordine operativo e svolse la sua prima missione di guerra, effettuando – per conto del VII Corpo d'Armata della 3^a Armata – una ricognizione aerea del tratto di strada tra Nabresina e Sistiana, con l'obiettivo di individuare l'eventuale presenza di postazioni per l'artiglieria. In totale, fino all'inizio di

novembre, quando si concluse l'offensiva che prese il nome di Terza Battaglia dell'Isonzo (18 ottobre-4 novembre 1915), la squadriglia effettuò sessantadue ore di volo nella zona di fronte di sua competenza – ovvero dal Podgora alla costa adriatica, più o meno il settore del VII Corpo d'Armata – portando a termine ventotto ricognizioni e dodici osservazioni del tiro d'artiglieria.

Il 7 novembre, mentre il sottotenente Cattoi, a bordo del *Caudron G.3* pilotato dal sergente Scaroni, stava dirigendo il tiro di una batteria da 152 mm su Doberdò, l'aereo, che volava a bassa quota, venne improvvisamente raggiunto dal tiro della contraerea austriaca. Gli shrapnel ne colpirono la struttura in più punti e danneggiarono gravemente il motore, che smise di funzionare. Scaroni, pur se investito da un getto d'olio bollente, riuscì a controllare il velivolo e a farlo scendere veleggiando in territorio amico, dove eseguì un atterraggio d'emergenza senza riportare ulteriori danni. L'impresa gli valse il conferimento di una Medaglia di Bronzo al Valor Militare, con la seguente motivazione:

“SCARONI Silvio, da Brescia, sergente battaglione squadriglie aviatori, n. 40712 matricola – Pilota di aeroplano, coadiuvava l'osservatore nell'aggiustare il tiro di una nostra batteria, mantenendosi in volo per circa un'ora a soli cinquecento metri dal suolo, benché esposto al fuoco dell'artiglieria avversaria. Colpito l'apparecchio nell'elica e nel motore, con grande sangue freddo ed abilità, provvide a portarsi fra le nostre linee, atterrando in terreno difficile e battuto – Basso Isonzo, 7 novembre 1915”.

Una lettera del sergente Scaroni alla madre, datata 6 dicembre 1915, ci dà un'idea di quella che doveva essere la vita di un pilota in quei primi mesi di guerra, sicuramente più agevole di quella dei soldati di fanteria nelle trincee, anche se Scaroni omette di riferire dei cruenti scontri con i caccia avversari durante le ricognizioni sul Carso – i *Caudron G.3* erano disarmati – dei mortiferi effetti della contraerea e dei rischiosi atterraggi di fortuna in mezzo ai campi con aerei gravemente danneggiati. Del resto, stava scrivendo alla madre, quindi non voleva certo angustiarla.

“Cara mamma, ricevetti ieri la tua lettera e fui contento nel sentirti tutti in buona salute, te e i fratelli. Per quanto mi riguarda la salute va di bene in meglio, mangio come un lupo, sono sempre allegro e tutto va ottimamente. In risposta all'ultima mia lettera, mi dici nella tua del 29 dicembre scorso che vuoi sapere il perchè ho dovuto comperare le lenzuola e le coperte. Ecco: come ti dissi, i primi giorni che ero qua dormivo in casa di una anziana signora in paese, ma essendo arrivato qui un reggimento di fanteria a riposo, ritirato dalle trincee, dovetti cedere la mia camera al colonnello che comanda il reggimento. Allora il mio capitano mi trovò un'altra stanza, però non ammobiliata, quindi mi diede lui una branda da ufficiale e la copertina che ciascuno di noi ha in consegna.

39: Oltre ai tre già citati, gli altri piloti erano: sottotenente Franco Ambrosio, sergente Pietro Botti, sergente Raffaele Castellano, soldato Raffaele Ghislanzoni, soldato Silvio Vernizzi, soldato Filippo Volontè.

40: Oltre al capitano Costanzi, gli altri osservatori erano: tenente Francesco Broili, tenente Mario Lavalle, sottotenente Costantino Cattoi, sottotenente Vincenzo Russo, sottotenente Clemente Merli, sottotenente Achille Dander, sottotenente Ostelli.

Io comperai un po' di tela e mi feci fare un materasso con la paglia; ma giunto il freddo pensai di comprarmi un'altra coperta, due paia di lenzuola e un cuscino con tre fodere bianche. Una signorina profuga da Monfalcone, sorella di un sottotenente degli alpini scappato dall'Austria e volontario in Italia, mi fece le iniziali ricamate, molto belle, e così mi sembra di avere un corredo da sposo.

Questa signorina mi vuole un bene matto e quasi tutte le sere vado a trovarla e se non ci vado mi fa avere un biglietto pregandomi di non mancare mai. La sua mamma lo seppe e mi disse che sarebbe contenta che io mi fidanzassi con la Ingrid, che questo è il suo nome. Però io le ho detto che non posso impegnarmi in nessun modo perchè non so quando finirà la guerra e posso essere trasferito da un momento all'altro.

Allora la mamma mi disse di andare pure sempre a casa sua come amico, e così faccio e ti dico che ho trovato una seconda mamma perchè sia lei che la figlia mi viziano e anche i miei vestiti sono sempre in ordine e puliti.

Per quanto riguarda la vita militare di noi sei piloti della squadriglia, ci alziamo sempre alle 6 di mattina, andiamo al comando che è qui in paese e poi un'automobile ci porta al campo che è fuori due chilometri circa. Qui a seconda degli ordini, facciamo i voli di ricognizione, altrimenti facciamo dei piccoli voli sul campo per esercitazione. Alle 11 si va in paese a mangiare per ripartire alle 2 del pomeriggio e fare le medesime cose. Poi si ritorna alle 6 circa e si è liberi ma in questi paesi alle 7 e mezzo tutti vanno a dormire, immaginati che allegria!

L'altro ieri andai a vedere un apparecchio austriaco che fu abbattuto dalle batterie contraeree; era un ricognitore Aviatik 120 HP ed ho fatto delle bellissime fotografie che ti manderò per il mio album. Manderò le fotografie anche a qualche giornale, come "Lo Sport Illustrato", la "Domenica del Corriere" e la rivista mensile del "Touring Club Illustrato", cioè quelli che già hanno pubblicato delle mie fotografie. Ti manderò anche 350 lire e le metterai dove ti sembra stiano meglio, così da poterle avere quando si presentasse la necessità.

Cara mamma, stai tranquilla per me perchè tutto va bene e sono sicurissimo di portare a casa, come si dice, la pellaccia. Purtroppo ti devo dire che ben difficilmente potrò venire a casa in licenza per Natale; il Capitano dice che c'è la guerra e che qui di piloti ce n'è troppo pochi.

Chiudo questa lunga lettera. Salutami tutti i fratelli e sorelle e molti baci a te. Scrivimi, io ti scriverò ogni tre-quattro giorni, almeno delle cartoline.

Tuo figlio Silvio.

P.S. Ricevetti la tua immagine e sarà sempre compagna dei miei voli".

Complessivamente, fino alla fine del 1915, la 4^a Squadriglia effettuò quarantasei ricognizioni e trentuno osservazioni del tiro d'artiglieria, anche se, a causa delle avverse condizioni meteorologiche, nei mesi di novembre e dicembre – anche durante la Quarta Battaglia dell'Isonzo (10 novembre-2 dicembre 1915) – vennero svolte soltanto diciotto ricognizioni e diciannove osservazioni del tiro d'artiglieria.

A gennaio del 1916 la squadriglia ricevette in dotazione i primi apparati radiotelegrafici, che vennero installati su alcuni dei *Caudron G.3* (Fig. 14). Erano dispositivi abbastanza primitivi, che permettevano solo di trasmettere, ma risultarono comunque molto utili, soprattutto quando si trattava di osservare e dirigere dall'alto il tiro delle artiglierie.



FIGURA 14 – UN CAUDRON G.3 IN PROCINTO DI DECOLLARE DALL'AEROCAMPO DI GONARS

Tra gennaio e marzo del 1916 l'attività operativa continuò ad essere limitata dalle avverse condizioni atmosferiche, tanto che la squadriglia riuscì a portare a compimento solamente trentasette ricognizioni e trentanove osservazioni del tiro d'artiglieria.

Il 18 febbraio il sergente Scaroni fu testimone del tragico atterraggio sul campo di Gonars del *Caproni Ca.3* "Aquila Romana" della 1^a Squadriglia, in rientro da una missione di bombardamento su Lubiana, con il capitano pilota Oreste Salomone ai comandi e gli altri due membri

dell'equipaggio – il capitano pilota Luigi Bailo, che era anche il comandante della squadriglia, e il tenente colonnello osservatore Alfredo Barbieri – morti ai loro posti⁴¹. Così Scaroni ricordava l'episodio⁴²:

“È del febbraio 1916 uno dei ricordi più tremendi di quel primo periodo di Guerra. Precisamente il 18 febbraio, mentre eravamo intenti, dinanzi agli hangars, a curare i nostri apparecchi, ci accorgemmo che un Caproni planava sul nostro campo. Non era questa una novità, ma la precipitazione colla quale il pilota stava compiendo la manovra di atterraggio richiamò la nostra attenzione. Prese terra infatti oltre la metà del campo, con eccessiva velocità, sicché oltrepassato il fosso limitante il campo stesso, sradicò due piccoli gelsi, arrestandosi poi nel grano. Ne scese il pilota che venne verso di noi gesticolando stranamente, con grida sconnesse: riconoscemmo il capitano Salomone. Accorsi subito all'apparecchio, una scena raccapricciante si offerse ai nostri occhi. La testa di uno dell'equipaggio [il Tenente Colonnello Barbieri, N.d.A.] penzolava inerte fuori dalla carlinga imbrattando di sangue la tela di rivestimento: sull'apparecchio, fra i due serbatoi della benzina, l'altro dell'equipaggio [il Cap. Bailo, N.d.A.] giaceva rigido con un moschetto ancora stretto nelle mani increspate”.

Nel mese di aprile, nell'ambito della riorganizzazione di tutto il Corpo Aeronautico Militare, le squadriglie da ricognizione per l'artiglieria vennero identificate con una nuova numerazione progressiva, da 41^a a 48^a. Il 15 aprile pertanto la 4^a Squadriglia cambiò la sua denominazione in 44^a Squadriglia e venne inquadrata nel neo costituito V Gruppo Aeroplani, basato a Chiasottis – qualche chilometro più a nord di Gonars – e comandato dal maggiore Emilio Gamera. Nello stesso periodo al comando della squadriglia, in sostituzione del neo promosso maggiore Costanzi – che prese il comando del VII gruppo aeroplani – giunse il capitano Mario Beltrami. Ulteriori avvicendamenti modificarono la composizione dell'unità che, all'inizio di maggio, disponeva di otto piloti⁴³ – uno dei quali era sempre il sergente Scaroni – e di otto osservatori⁴⁴, compreso il capitano Beltrami.



FIGURA 15 – UN CAUDRON G.3 INCIDENTATO

Non cambiò invece l'impiego operativo, anche quando sul fronte trentino divampò la Battaglia degli Altipiani (15 maggio-27 giugno 1916). Sul fronte carsico, nel tratto compreso tra San Martino del Carso e il mare, la 44^a Squadriglia continuò infatti a condurre missioni di ricognizione aerea e di osservazione del tiro a favore delle unità di artiglieria del VII Corpo d'Armata – 12° e 33° raggruppamento artiglieria d'assedio – e dell'11° raggruppamento artiglieria d'assedio del XIII Corpo d'Armata. In parallelo diede corso ad un'intensa attività ricognitiva, soprattutto fotografica, in preparazione dell'offensiva estiva – la Sesta Battaglia dell'Isonzo (4-17 agosto 1916) – che portò alla

conquista di Gorizia.

L'impegno di tutto il personale della squadriglia fu tale che il comandante del 12° raggruppamento artiglieria d'assedio, tenente colonnello Gatto, ritenne di dover inoltrare al proprio comando superiore – il comando della 4^a Brigata artiglieria d'assedio – alla fine di luglio, una proposta di encomio solenne così redatta:

“Per ben tre mesi disimpegnò servizio ammirevole presso un raggruppamento di batterie d'assedio, facendo conseguire, mercé l'ottima osservazione, risultati assai lusinghieri anche contro obiettivi difficilissimi. I suoi ufficiali si mostrarono sempre sprezzanti di ogni pericolo, pur di assicurare, con l'osservazione, il buon andamento e l'efficacia del fuoco”.

41: Vds. in proposito: Angelo Nataloni, Mauro Antonellini, *Sulle ali della Grande Guerra, la storia, gli aerei, gli assi – Parte II, gli Aerei*, Quaderni della SCSM 2/2016, pagg. 84 e seg.

42: S. Scaroni, op. cit., pag. 24.

43: Oltre al sergente Scaroni, gli altri piloti erano: sottotenente Dante Binda, sottotenente Giuseppe Rolando, sottotenente Renato Rossetti, sottotenente Giorgio Zoli, sergente Pietro Botti, sergente Raffaele Castellano, sergente Filippo Volontè.

44: Oltre al capitano Beltrami, gli altri osservatori erano: tenente Ernesto Colombo, tenente Luigi Mainardi, tenente Angelo Procaccino, sottotenente Achille Dander, sottotenente Nicola Serafini, sottotenente Vincenzo Russo, sottotenente Arnaldo Zocca.

Alla fine di settembre del 1916 la 44^a Squadriglia, che ancora non aveva subito perdite umane, né in combattimento né per i frequenti incidenti (Fig. 15), anche se i suoi velivoli erano stati spesso colpiti dal fuoco della contraerea nemica ed avevano più volte riportato danni meccanici di vario genere, disponeva di 10 piloti⁴⁵, undici osservatori⁴⁶ e ottanta tra graduati e soldati. Nove gli aerei in linea – sempre i *Caudron G.3*, ormai al limite della vita operativa – di cui due non più impiegabili.

Nell'arco del 1916 la squadriglia eseguì in totale quattrocentodue voli operativi, comprese centosei missioni di osservazione del tiro di artiglieria.

Nei primi mesi del 1917 la 44^a Squadriglia, sempre basata sull'aerocampo di Gonars, continuò a svolgere i propri compiti, effettuando ricognizioni sulle linee nemiche per individuare la dislocazione delle principali posizioni difensive, osservando i tiri di inquadramento delle artiglierie sugli schieramenti avversari, sulle prime retrovie del fronte, sui principali nodi stradali e sulle strutture logistiche avanzate e spingendosi anche in profondità dietro le linee austriache. Proseguì nella sua missione anche durante la Decima Battaglia dell'Isonzo (12 maggio-7 giugno 1917).



FIGURA 16 – UN CAUDRON G.4 DELLA 44^a SQUADRIGLIA

Nel frattempo, seguendo l'esempio della Francia, che lo aveva fatto già nel 1916, i *Caudron G.3*, vecchi, lenti, privi di armamento e non più in grado di fornire prestazioni adeguate alle mutate esigenze operative, vennero progressivamente sostituiti con i nuovi bimotori *Caudron G.4* (Fig. 16), in attesa dell'introduzione in servizio dei più prestanti *SIA 7b* e *SIA 7b.1*.

L'osservazione aerea non era la specialità più apprezzata dagli aviatori, sempre desiderosi di battersi nei cieli contro il nemico, tuttavia il sergente Scaroni si dedicò al suo compito con grande impegno, effettuando ben centoquattordici missioni di volo nei venti mesi in cui rimase con la 44^a Squadriglia. Ebbe anche una certa dose di fortuna, perché riuscì a sopravvivere a tre atterraggi di emergenza. Le sue indubbie capacità vennero ben presto notate, e gli portarono in primo luogo l'importante avanzamento ad aspirante ufficiale, poi l'invio alla scuola di volo della Malpensa per l'addestramento sui velivoli *Nieuport* e il passaggio alla caccia ed infine – al termine del corso – la promozione a sottotenente di complemento.

Una delle ultime missioni di osservazione del tiro di artiglieria, da lui condotta con eccezionale ardimento poco prima di lasciare la 44^a Squadriglia, gli valse la concessione di una Medaglia d'Argento al Valor Militare. Questa la motivazione:

“SCARONI Silvio, da Brescia, aspirante ufficiale battaglione squadriglie aviatori, squadriglia aeroplani – In venti mesi di servizio alla fronte, dava sempre bella prova di arditezza e perizia. Incaricato di condurre in volo un ufficiale per l'aggiustamento del tiro dell'artiglieria, benché il velivolo, fatto segno al violento fuoco dell'avversario, fosse ben presto colpito nelle parti più vitali, continuava il volo per assolvere completamente l'incarico ricevuto, finché, rimasto l'apparecchio colpito in pieno da una granata, riusciva, con mirabile calma ed eccezionale abilità, ad atterrare nel campo della squadriglia – Cielo di Temnizza, 5 maggio 1917”.

Il 24 maggio 1917, pochi giorni prima di raggiungere la scuola di volo, Scaroni prese parte ad un'ultima operazione con tutta la squadriglia, che aveva ricevuto il compito di condurre una ricognizione sul campo di aviazione austro ungarico di Prosecco⁴⁷ e di dirigere su di esso il fuoco dei

45: Ai piloti già effettivi si erano aggiunti: tenente Mauro Petigax, sergente Carlomagno Grandinetti, sergente Natale Alberton, sergente Attilio Padovani. Erano stati trasferiti: sottotenente Renato Rossetti, sergente Filippo Volontè.

46: Agli osservatori già effettivi si erano aggiunti: tenente Vincenzo Russo, sottotenente Pio Ladelci, sottotenente Carlo Baldasseroni, sottotenente Mario Trivellato, sottotenente Attilio Zoppi. Erano stati trasferiti: tenente Angelo Procaccino, sottotenente Vincenzo Russo.

47: Prosecco era uno dei campi di aviazione austro ungarici del Carso. Venne realizzato nel marzo del 1916. Fu la sede di varie *Fliegerkompanie* (Squadriglie, abbreviato in *Flik*) austriache: *Flik 28* (giugno 1916-settembre 1917), equipaggiata con *Hansa Brandenburg C.I* e successivamente con *Lloyd C.III*; *Flik 23* (settembre 1916-marzo 1917), equipaggiata con *Lloyd C.III* e successivamente con *Hansa Brandenburg C.I* e *DI*; *Flik 42* (settembre-ottobre 1917), equipaggiata con *Phönix D.III* e successivamente con *Hansa Brandenburg DI*.

cannoni da 305 mm di due monitori⁴⁸ inglesi posizionati lungo la costa.

Concluso l'addestramento a Malpensa, nel settembre del 1917 Scaroni, seppur già trasferito nella specialità caccia, venne stranamente assegnato alla 43^a Squadriglia, che volava ancora con i *Caudron G.4*, era basata a Medeuza ed era inquadrata nel V gruppo del Comando Aeronautica della 3^a Armata. Subito dopo venne assegnato alla 86^a Squadriglia, alla quale giunse proprio nei giorni di Caporetto, solo per ritrovarsi sbandato nei tristi momenti della ritirata. Riuscì comunque a raggiungere il Piave – assieme ad altri piloti che avevano perso i loro aerei e i loro reparti – e i primi di novembre venne aggregato alla 76^a Squadriglia – anch'essa in ritirata – che l'1 novembre era riuscita ad arrivare ad Arcade, quattro chilometri a ovest del Piave e cinque chilometri a sud del Montello⁴⁹, con i suoi ultimi quattro *Hanriot HD.1*. Assieme a lui si unì alla 76^a anche il tenente Mario Fucini⁵⁰. Il 10 novembre, infine, l'intera squadriglia venne rischierata sull'aerocampo di Istrana – una quindicina di chilometri ad est di Treviso – dove ricevette i nuovi *Nieuport Ni.17*, con motore Le Rhône da 110 CV.



FIGURA 17 – IL SOTTOTENENTE SCARONI SU UN NIEUPOINT Ni.17 DELLA 76^a SQUADRIGLIA

Appena raggiunta la base di Istrana il sottotenente Scaroni – al pari di tutti gli altri piloti della 76^a Squadriglia – iniziò subito a volare con un *Nieuport Ni.17* (Fig. 17), dapprima in azioni di contrasto alle sortite effettuate ad ovest del Piave dai ricognitori austriaci e tedeschi, ansiosi di individuare le posizioni difensive assunte dal Regio Esercito a ridosso del fiume; successivamente in missioni di scorta ai ricognitori tricolori che sorvolavano il territorio italiano ormai occupato dal nemico. Si considerava “[...] un pivellino [...]”, come scrisse lui stesso⁵¹, ma in pochi giorni divenne un ottimo pilota da caccia.

La prima vittoria giunse il 14 novembre, quando Scaroni riuscì ad abbattere un ricognitore biposto austriaco a Colbertaldo, ad est del Piave, nell'area

immediatamente a nord del Montello. Seguirono subito dopo altri cinque abbattimenti, tutti lungo il corso del fiume, nel tratto compreso tra Valdobbiadene a nord e san Donà di Piave a sud: il 17 novembre a Castelfranco, il 18 a Vidor, il 5 dicembre a Onigo, il 10 a Noventa di Piave e il 19 a Conegliano. Sei vittorie! Scaroni era ormai un *asso*.

La vittoria conseguita il 18 novembre scaturì – quasi per caso – dalla decisione di abbattere un *Drachen* (pallone frenato) che gli austriaci facevano innalzare nell'aria a Valdobbiadene per osservare dall'alto le linee italiane sul Piave. Poiché l'aerostato veniva portato al suolo, al sicuro, non appena venivano avvistati aerei ostili, i piloti della 76^a Squadriglia stabilirono che l'unico modo per distruggerlo era coglierlo di sorpresa. Organizzarono quindi una falsa missione di ricognizione,

48: Nave corazzata, generalmente dotata di scarse qualità nautiche, poco veloce e con un pescaggio ridotto, armata con uno o più cannoni di grosso calibro e destinata a condurre azioni di fuoco contro obiettivi perlopiù terrestri nei fiumi o lungo le coste.

49: La 76^a Squadriglia da caccia era giunta il 27 ottobre a Campofornido dall'aerocampo di Santa Maria la Longa, appena a nord di Palmanova. Era poi arretrata fino alla Comina, nei pressi di Pordenone, giungendo infine ad Arcade l'1 novembre.

50: Mario Fucini (Empoli, 1 febbraio 1891 – Roma, 1 settembre 1977), sottotenente dal 9 maggio 1915, ottenne il brevetto di pilota militare a Mirafiori il 13 marzo 1916, conseguendo subito dopo l'abilitazione al pilotaggio dei *Voisin L* da ricognizione. In aprile venne assegnato alla 5^a Squadriglia da ricognizione, che dopo poche settimane divenne 25^a, nell'ambito della riorganizzazione di tutto il Corpo Aeronautico Militare. In essa rimase fino al marzo 1917, meritando una Medaglia d'Argento e una Medaglia di Bronzo al Valor Militare. Successivamente passò alla caccia e, dopo vari corsi, a fine settembre 1917 venne assegnato alla 87^a Squadriglia aeroplani, in fase di costituzione con i velivoli *Ansaldo SVA* sull'aerocampo di Ponte San Pietro, presso Bergamo. Sopravvenuto Caporetto, ricevette l'ordine di raggiungere il fronte e, dopo varie peripezie, si unì alla 76^a Squadriglia ad Arcade, dove volò con gli *Hanriot HD.1*, conseguendo tre vittorie ed ottenendo una seconda Medaglia d'Argento al Valor Militare. Trasferito alla 78^a Squadriglia il 18 febbraio 1918, continuò a volare con gli *Hanriot* ottenendo ulteriori quattro vittorie. Divenne pertanto asso della caccia con sette vittorie. Nel dopoguerra rimase in servizio con la Regia Aeronautica raggiungendo il grado di colonnello. Nel 1931 pubblicò un volume di memorie dal titolo *Voli sul nemico (ricordi di guerra)*.

51: Silvio Scaroni, op. cit.

affidata ad un *Savoia Pomilio* della 22^a Squadriglia, con a bordo il capitano osservatore Ettore Lodi – che della squadriglia era il comandante – e il sottotenente pilota Filippo Volontè, che da caporale e da sergente era stato in forza alla 44^a Squadriglia assieme a Scaroni. Scortavano il ricognitore nella falsa missione quattro *Nieuport Ni. 17*, pilotati dal tenente Fucini, dal sottotenente Scaroni, dal sottotenente Guido Masiero e dal sergente Gino Allegri. Sull'aereo di quest'ultimo vennero montati i razzi aria-aria incendiari *Le Prieur*⁵² necessari per abbattere il *Drachen*.

Il piano prevedeva di passare con la formazione nei pressi dell'aerostato, simulando di puntare in tutt'altra direzione, per poi piombargli addosso improvvisamente, senza dare agli austriaci il tempo di portarlo a terra e di far intervenire la loro caccia, sempre in volo nei paraggi. Il lancio dei razzi incendiari non avrebbe lasciato scampo al pallone. Così descrisse l'azione il tenente Fucini⁵³:

[...] *Sulle linee, tremila metri, quota usuale, per non svelare l'inganno. Quota usuale e cannonate usuali. Passiamo oltre, nella formazione stabilita; ognuno sbircia il pallone, al quale ci avviciniamo di traverso, con una rotta subdola. Altre cannonate: le solite, per ora, non quelle buone. Il pallone non s'abbassa. Aspettiamo il segnale di Allegri, perché l'S.P. ci lasci e noi piomberemo sulla vittima. Ecco il segnale; il cuore batte più forte. Giù a precipizio tutti e quattro. Allegri più sotto, come un bolide, puntato al bestione dondolante che pare abbia capito, perché scende, scende rapidamente. Ma molto più presto noi gli siamo addosso, con una picchiata che ci stordisce e fa fischiare le nostre ali. Ancora, ancora giù; e intanto eccoci presi dal tiro contraereo: furioso, pazzesco! Come scamperemo a questo inferno? Il pallone ora è a poche centinaia di metri sotto di noi; si vede bene ogni suo particolare: nella navicella due uomini. Ah, poveri diavoli! Non dovete star bene neppure voi altri! Allegri è già quasi a tiro e manovra per puntare. Ecco ecco, dalle sue ali sfrecciano i due razzi ... Che succede? Perché non brucia il pallone? Ah, non sono bastati i razzi! [...]*
 [...] *Allegri si accanisce come il cane attorno alla buca dove si è nascosta la volpe; non si da pace dello smacco. E finché resta lui noi restiamo per proteggerlo, anche se il nemico ci tempesta in ogni modo. [...]*
 [...] *Allegri non lo vedo più: i colpi cessano. Allarme! Ci sono certamente vicini cacciatori nemici. Guardo in alto; eccoli: due. Più bassi altri tre [...]*
 [...] *Attenzione all'urto! Il combattimento di fronte, oltre che arduo per la difficoltà della mira, è pericolosissimo per la probabilità di un cozzo [...]*

In quell'occasione, nonostante tutto, il *Drachen* non fu abbattuto (Fig. 18); in compenso il sottotenente Scaroni, nel convulso combattimento aereo che si innescò quando sopraggiunse la caccia nemica, riuscì ad avere la meglio sull'*Albatros D.III* pilotato dal *vizefeldwebel* (vice sergente) tedesco Kaspar Rahier e, dopo aver rischiato di scontrarsi in volo con l'avversario, lo fece precipitare nei pressi del cimitero di Vidor. Era la sua terza vittoria.

La sesta vittoria di Scaroni, quella ottenuta il 19 dicembre a Cornuda, fu anche l'ultima conseguita con un *Nieuport Ni. 17*, perché subito dopo la 76^a Squadriglia – al pari delle altre due squadriglie del VI Gruppo Aeroplani, la 78^a e l'81^a, tutte basate a Istrana – venne riequipaggiata con i nuovi *Hanriot HD.1*.

Le prime tre vittorie, ottenute in poco più di una settimana, valsero al sottotenente Scaroni il confe-

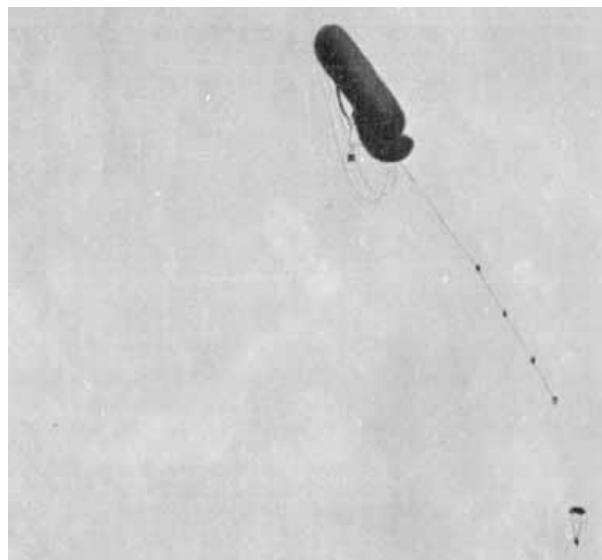


FIGURA 18 – UN *DRACHEN* COLPITO. L'OSSERVATORE (IN BASSO A DX) SI È LANCIATO CON IL PARACADUTE

52: Ordigni esplosivi di tipo particolare, che venivano adoperati essenzialmente per distruggere i *Drachen*. Realizzati dai francesi, comparvero nel 1916 e vennero usati soprattutto sui *Nieuport*. Venivano installati all'interno di tubi applicati ai montanti delle ali, generalmente quattro per parte, infilando in essi le aste di cui erano provvisti. Le ali, all'epoca di legno e tela, venivano opportunamente rivestite di lamierino leggero per non prendere fuoco. I razzi venivano lanciati a gruppi dal pilota, che disponeva di un rudimentale sistema elettrico di accensione.

53: M. Fucini, *Voli sul nemico (ricordi di guerra)*, Bemporad, Firenze, 1933, pagg. 104-105.

rimento di una seconda Medaglia d'Argento al Valor Militare, con la seguente motivazione:

“SCARONI Silvio, da Brescia, sottotenente complemento reggimento artiglieria pesante campale, squadriglia aeroplani – Ardito e audace pilota da caccia, sprezzante di ogni pericolo, con saldo coraggio e fermezza d'animo, attaccava aerei avversari, abbattendoli, dopo tenace lotta, nei pressi della prima linea nemica – Cielo di Colbertaldo, 14 novembre 1917, Cielo di Castelfranco, 17 novembre 1917, Cielo di Vidor, 18 novembre 1917”.

Il mattino del 26 dicembre 1917, quando una grossa formazione di bombardieri tedeschi – venticinque tra *Dfw C-V* e *Aeg G-IV* – scortata da quindici caccia, piombò di sorpresa sull'aerocampo di Istrana⁵⁴, Scaroni fu uno dei sedici piloti che riuscirono a decollare e ad ingaggiare gli aggressori. Della 76^a Squadriglia si alzarono in volo insieme a lui anche il tenente Mario Fucini e il sottotenente Giorgio Michetti (Fig. 19). Approfittando della incomprensibile inerzia dei caccia tedeschi di scorta, che rimasero in quota e non presero parte all'azione – Scaroni lo ricorda con stupore nelle sue memorie – i tre si scagliarono contro i bombardieri ed in breve tempo riuscirono ad abbattere due *Dfw C-V* – uno su Musano e l'altro su Camalò – e a danneggiarne un terzo, che fu costretto ad atterrare a San Gaetano. Ulteriori velivoli – sicuramente almeno sei – vennero abbattuti dai piloti delle altre squadriglie da caccia presenti a Istrana – 70^a, 78^a, 81^a e 82^a – fino a che i superstiti si dispersero, volando a bassa quota, per riguadagnare la sicurezza delle proprie linee.



FIGURA 19 – AEROCAMPO DI ISTRANA – I SOTTOTENENTI MICHETTI E SCARONI (A DX) ACCANTO ALL'HANRIOT HD.1 DI QUEST'ULTIMO. IL QUADRATO BIANCO DIPINTO SULLA FUSOLIERA DEL VELIVOLO È IL DISTINTIVO PERSONALE DI SCARONI

Non ebbe sorte migliore un secondo attacco sferrato attorno a mezzogiorno. Sfumata la sorpresa, gli apparecchi germanici vennero intercettati quando erano ancora sopra il Montello e costretti a ripiegare. Il sottotenente Scaroni, alzatosi nuovamente in volo per inseguirli, riuscì ad abbattere un *Aeg G-IV* sopra Pederiva di Biadene, appena a nord di Montebelluna, agendo in collaborazione con il sottotenente Giacomo Brenta, della 78^a Squadriglia. Ottenne così tre abbattimenti in uno stesso giorno, facendo salire a nove le sue vittorie.

La decima, ottenuta a spese di un *Hansa Brandenburg D.I.*, giunse due settimane dopo, il 14 gennaio 1918, sul Monte Melaga, esattamente due mesi dopo la prima. Se si pensa che Francesco Baracca riportò la sua decima vittoria il 10 maggio 1917, poco più di un anno dopo la prima, del 7 aprile 1916, si può ben comprendere il perché della terza Medaglia d'Argento al Valor Militare che venne concessa al sottotenente Scaroni, con la seguente motivazione:

“SCARONI Silvio, da Brescia, sottotenente 6 gruppo aeroplani 76 squadriglia – Ardito pilota da caccia, cosciente, audace e infaticabile, affermava le sue salde virtù militari abbattendo in quarantacinque giorni sei apparecchi nemici – Cielo di Cornuda – Noventa Piave – Camalò – Musano – Pederiva di Biadene e Monte Melaga, 5 dicembre 1917-14 gennaio 1918”.

54: Vds. in proposito: Angelo Nataloni, Mauro Antonellini, *Sulle ali della Grande Guerra, la storia, gli aerei, gli assi – Parte II, gli Aerei*, Quaderni della SCSM 2/2016, pag. 95.

Con l'avvento del nuovo anno era stato deciso di ridurre il numero delle squadriglie stanziate sull'aerocampo di Istrana, che per questo motivo veniva spesso attaccato dai bombardieri nemici. Il 2 febbraio 1918 la 76^a Squadriglia e l'81^a Squadriglia si spostarono pertanto a Isola di Carturo, da dove, il successivo giorno 10, raggiunsero l'aerocampo di Casoni di Mussolente, appena ad est di Bassano del Grappa, loro destinazione definitiva. Rimasero comunque – assieme alla 78^a Squadriglia, sempre basata sull'aerocampo di Istrana – alle dipendenze del VI Gruppo Aeroplani, assegnato alla 4^a Armata, che era schierata nel settore del Grappa e disponeva anche del II e del XII Gruppo Aeroplani.

Il nuovo aerocampo – che aveva una larghezza di circa 400 metri – era stato ricavato in un'ampia area agricola a sud est dell'abitato di Mussolente, in località Casoni, ed era una base operativa molto utilizzata dalle unità aeree per la sua vicinanza con la zona del Monte Grappa (Fig. 20). Era attrezzato con hangar in tela per i velivoli e con baracche in legno per il personale, in parte ospitato anche nella vicina Villa Barbieri (attuale Villa Bergamo), che sorgeva in prossimità della pista di volo. Entrato in attività nella primavera del 1917, ospitò molte squadriglie, sia da caccia che da ricognizione, soprattutto dopo il ripiegamento sul Piave.

Prima del trasferimento della squadriglia nella nuova sede, Scaroni riuscì comunque ad aggiudicarsi ulteriori due vittorie, giungendo a quota dodici: il 28 gennaio a Biadene e l'1 febbraio a Vidor. Poco dopo venne promosso tenente.

Subito operativo anche da Casoni di Mussolente, l'11 febbraio Scaroni ebbe la meglio, in rapida successione, su due ricognitori avversari, uno sopra Cismon e il secondo nei pressi di Fontana Secca. Replicò poi il 18 febbraio, abbattendo un biposto da ricognizione nei dintorni di Possagno, e il 21 marzo, eliminando un *Albatros D.III* sopra Cascina Zocchi.

Il 24 marzo giunse alla 76^a Squadriglia, dopo un lungo periodo di convalescenza, un altro asso: il sottotenente Flavio Torello Baracchini (Fig. 21), con tredici vittorie accreditate e già insignito di una Medaglia d'Oro e di una Medaglia d'Argento al Valor Militare. Tra lui e Scaroni – che di vittorie ne aveva già sedici – sorse ben presto una certa rivalità, tanto che poco più di un mese dopo, a fine maggio, il colonnello Augusto Gallina, Comandante di Aviazione della 4^a Armata, preferì trasferire Baracchini all'81^a Squadriglia, eliminando così ogni possibile contrasto.

Scaroni comunque, lungi dal riposare sugli allori, continuò ad inanellare abbattimenti e ad accumulare vittorie. Il 22 maggio distrusse un altro ricognitore biposto a Uson, per poi colpire altri sei apparecchi nemici nel successivo mese di giugno. Cinque erano ricognitori, che vennero abbattuti l'8 a Monte Cismon, il 15 sul Montello, il 21 alle Mandre, il 24 a Possagno e il 25 a Moreno di Piave. Il

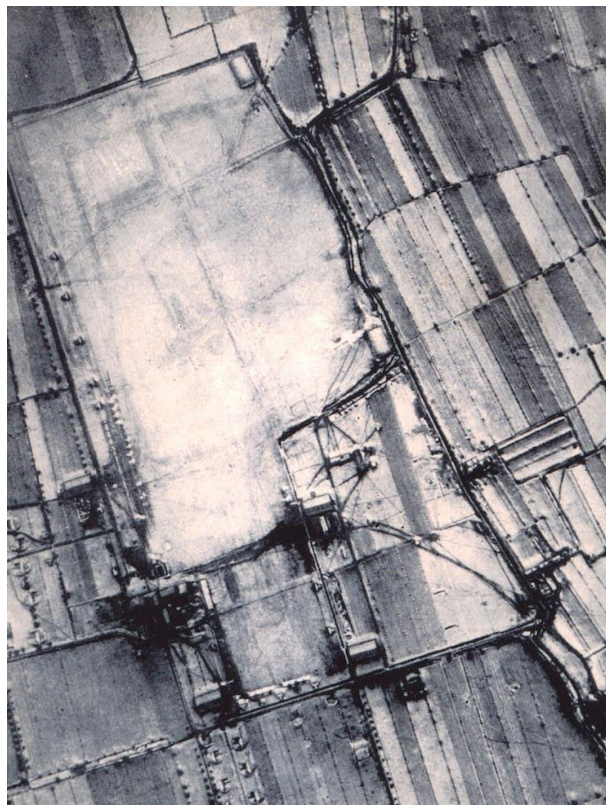


FIGURA 20 – L'AEROCAMPO DI CASONI DI MUSSOLENTE IN UNA FOTO AEREA DEL 1917



FIGURA 21 – IL TEN. SCARONI (PRIMO A SX) DAVANTI ALL'HANRIOT HD.1 DEL STEN. FLAVIO TORELLO BARACCHINI. SULLA FUSOLIERA DEL VELIVOLO È VISIBILE UNO DEI QUATTRO ASSI CHE COSTITUIVANO LO STEMMA PERSONALE DELL'UFFICIALE

sesto, che era un *Albatros D.III*, venne abbattuto lo stesso 25 giugno, sempre a Moreno di Piave, nel corso della stessa missione.



FIGURA 22 – AEROCAMPO DI CASONI DI MUSSOLENTE – IL TEN. SCARONI (A SX) CON IL MOTORISTA MELCHIORI E L'ARMIERE BOTTER

Tutte queste vittorie, come del resto anche le precedenti, pur se ottenute grazie allo slancio, all'audacia ed all'intuito del tenente Scaroni, pilota da caccia temerario e di micidiale efficienza, furono probabilmente "agevolate" dalla grande competenza e dall'impegno del personale di terra che si occupava del suo aereo (Fig. 22). Il motorista Angelo "Toni" Melchiori – di Crespano del Grappa, un paese a una decina di chilometri da Mussolente – ne manteneva in perfetta efficienza il motore. L'armiere, il caporale Luigi "Bigio" Botter, preparava la mitragliatrice di bordo per le missioni, adottando tutti i possibili accorgimenti per fare sì che l'arma non si inceppasse durante gli scontri con gli avversari – inconveniente abbastanza frequente – costringendo il pilota a sottrarsi al combattimento e fuggire. Per ovviare ai

difetti di fabbricazione delle cartucce, prodotte in serie, Botter preparava con cura i nastri, scartando tutti i (molti) colpi difettosi, spesso aiutato dallo stesso Scaroni che, come ulteriore misura di sicurezza, si portava in volo un pesante martello di piombo, per sbloccare la leva d'armamento della mitragliatrice in caso di inceppamento.

Per Scaroni luglio non sarebbe stato da meno del precedente mese di giugno, dal momento che nelle prime due settimane fece registrare tre abbattimenti – il 7 un *Hansa Brandenburg C.I.* a Cima Eckar ed un *Albatros D.III* a Valbella, il 12 un altro *Albatros D.III* a Monte Tomatico – ma la sorte non gli fu propizia. Quello stesso giorno 12 infatti, nel corso dell'ennesimo impegnativo duello aereo sul cielo del Monte Grappa, a 4.000 metri di quota, venne attaccato e mitragliato da un caccia austriaco che gli si era messo in coda e rimase gravemente ferito, tanto da perdere i sensi. Perse anche il controllo del velivolo, che precipitò come un sasso. Sembrava ormai perduto, ma si riebbe appena in tempo per riprendere i comandi e riuscì ad atterrare in emergenza in territorio amico. La gravità delle ferite lo obbligò ad una convalescenza di oltre cinque mesi in ospedale, da dove uscì soltanto dopo la fine del conflitto.

Le sue ultime gesta gli valsero il conferimento – con Regio Decreto 13 luglio 1919 – di una Medaglia d'Oro al Valor Militare, in commutazione della Medaglia d'Argento che gli era stata concessa per le imprese compiute tra il dicembre 1917 e il gennaio 1918. Questo il testo apparso sul Bollettino Ufficiale del 16 luglio 1919, Dispensa 56^a:

"SCARONI Silvio, da Brescia, tenente corpo aeronautico – In commutazione della medaglia d'argento concessagli con decreto luogotenenziale 12 giugno 1919 – Pilota da caccia, maestro di valore ai valorosi, per trenta volte vincitore in splendidi duelli aerei, alla impareggiabile perizia accoppiò altrettanta audacia, ponendo al proprio eroismo un solo limite: la vittoria. Costante esempio, a chi più opera e più sacrifica, di ancor più operare e ancor più sacrificare, tutte le energie della balda propria giovinezza votò alla Patria e più fulgida rese l'ultima vittoria, carpita agli avversari, bagnandola del suo stesso sangue generoso per grave ferita – Cielo del Piave e del Brenta, 5 dicembre 1917-12 luglio 1918".

Come si vede, al tenente Scaroni, all'atto del conferimento della Medaglia d'Oro, vennero attribuite ben trenta vittorie, ed in effetti l'asso bresciano, nel corso della sua carriera di pilota da caccia con la 76^a Squadriglia, ne rivendicò addirittura trentadue. Poiché la commissione presieduta dal maggior generale Bongiovanni gliene riconobbe soltanto ventisei⁵⁵, appare evidente che la motivazione della decorazione, pur se pubblicata nel luglio del 1919, era stata predisposta con

55: A Scaroni non vennero riconosciute le seguenti sei vittorie: 3 novembre 1917, Ponte della Priula, un ricognitore; 12 gennaio 1918, Val Stizzone, un *Hansa Brandenburg D.I.*; 3 aprile 1918, Premaor, un *Drachen*; 7 luglio 1918, Valbella, un *Hansa Brandenburg C.I.*; 7 luglio 1918, Casoni, un *Phönix D.I.*; 12 luglio 1918, Monte Tomatico, un *Phönix D.I.*

notevole anticipo, sicuramente prima dell'1 febbraio di quello stesso anno, data in cui venne presentato l'elenco ufficiale degli *assi*. Oppure qualcuno decise di non tenere conto dell'elenco.

Terminata la convalescenza, il tenente Scaroni riprese servizio ed entrò a far parte della Missione Militare Aeronautica che nell'aprile del 1919 venne inviata in Argentina – anche grazie all'interessamento del barone Antonio de Marchi⁵⁶, influente industriale argentino di origine italiana – per istruirne i piloti militari e per presentare e propagandare i velivoli prodotti dall'industria italiana. Oltre al personale, la missione aveva al seguito alcuni *Ansaldo SVA 5* e *SVA 10*, *Ansaldo A1 Balilla* e idrovolanti *Macchi*, oltre a motori di scorta, parti di ricambio e altro materiale.



FIGURA 23 – LA MISSIONE MILITARE ITALIANA IN ARGENTINA. DA SX: T.V. DE RISEIS, TEN. LOCATELLI, TEN. SCARONI, CAP. GIOVANARDI. L'UNICO IN ABITI BORGHESI È L'INVIATO STRAORDINARIO E MINISTRO PLENIPOTENZIARIO VITTORIO COBIANCHI, RAPPRESENTANTE DEL REGNO D'ITALIA PRESSO I GOVERNI DELL'ARGENTINA E DELL'URUGUAY

Della missione (Fig. 23) – articolata in una componente terrestre, al comando del capitano pilota Enzo Giovanardi, e una componente navale, guidata dal tenente di vascello pilota Luigi De Riseis⁵⁷ – facevano parte altri piloti italiani che si erano distinti nel corso della guerra. Tra di essi il tenente Antonio Locatelli (Riquadro 1 alla pagina seguente), che il 30 luglio 1919, in pieno inverno australe, fu il primo a sorvolare la cordigliera delle Ande nei due sensi. Volò infatti con un *Ansaldo SVA 5* per 370 chilometri da Mendoza (Argentina) a Valparaiso (Cile), superando la displuviale ad una quota di oltre 6.800 metri in prossimità del Cerro Aconcagua (m. 6.962).

La trasvolata durò in totale poco meno di due ore e mezzo, mentre quella di ritorno, sulla rotta Valparaiso-Santiago del Cile-Mendoza-Buenos Aires-El Palomar, ovvero dalla costa dell'Oceano Pacifico a quella dell'Oceano Atlantico – 1.500 km percorsi senza scali intermedi il successivo 5 agosto – richiese circa sette ore e mezzo. A bordo del velivolo Locatelli trasportò anche un sacco pieno di corrispondenza da recapitare una volta giunto a destinazione, in quello che fu il primo esperimento di posta aerea della storia dell'aviazione. Ai voli venne data grandissima rilevanza in tutto il Sud America, mentre l'Argentina conferì al tenente Locatelli il brevetto di pilota militare della propria *Fuerza Aerea*.

La missione italiana fu purtroppo funestata da un grave incidente di volo, avvenuto il 10 giugno sul campo di volo della *Escuela Militar de Aviación* di El Palomar, nel quale persero la vita il capitano Giovanardi e il meccanico Giuseppe Sartorelli – che volavano su un *Ansaldo SVA 10* – e l'*alférez de fragata* (guardiamarina) Mario Sarmiento, dell'*Armada Republica Argentina* (Marina della

56: Antonio de Marchi (Pallanza, 1875 – Buenos Aires, 1934), nato in Italia, all'inizio del XX secolo si era trasferito a Buenos Aires, dove aveva iniziato a lavorare nelle industrie chimiche fondate dai suoi antenati molti anni prima. Era sposato con Maria Marcela Roca Funes (1877 –1981), figlia di Julio Argentino Roca (1843 – 1914), che fu per due volte Presidente della Repubblica Argentina (dal 1880 al 1886 e dal 1898 al 1904). Divenne Barone per concessione del Re d'Italia Vittorio Emanuele III. Fu un personaggio eclettico, con interessi che spaziavano dall'ippica al canottaggio e dall'aeronautica all'automobilismo. Come presidente della Società Sportiva Argentina promosse il reperimento dei fondi necessari per la costituzione dell'Aviazione Militare Argentina. Disponendo di ingenti ricchezze, contribuì concretamente alla realizzazione del progetto, cedendo anche alcuni terreni di sua proprietà nell'area di Buenos Aires, sui quali nel 1919 venne costruita la prima base aeronavale argentina, la *Escuela de Aviación Naval* di San Fernando. La Missione Militare Aeronautica Italiana, da lui fortemente sostenuta, fece dono all'*Armada Republica Argentina* (Marina della Repubblica Argentina) delle installazioni del distaccamento e di quattro idrovolanti *Macchi*.

57: Luigi De Riseis (Lerici, 22 giugno 1897 – Napoli, 10 gennaio 1926), era figlio del capitano di vascello Arturo De Riseis – che durante la guerra era stato Direttore dell'Ufficio Speciale per la Propaganda dello Stato Maggiore della Regia Marina – e della cittadina britannica Violet Gladys Pearse. Nominato guardiamarina nel marzo del 1917, pilota di idrovolante e di aeroplano, venne assegnato come osservatore alla 253^a Squadriglia idrovolanti, a Venezia. Passò poi, nel successivo mese di ottobre, alla 261^a Squadriglia da caccia della Regia Marina, inquadrata nel Gruppo Squadriglie da Caccia ed anch'essa di stanza a Venezia, di cui divenne il comandante nell'aprile del 1918, dopo la promozione a sottotenente di vascello. Nel corso del primo conflitto mondiale compì cinquantadue missioni di combattimento, meritando una Medaglia d'Argento, una Medaglia di Bronzo ed una Croce di Guerra al Valor Militare.

Repubblica Argentina), che volava su un *Caudron 80 CV*. Secondo le cronache dell'epoca Giovanardi, abbagliato dal sole, investì con il suo velivolo quello dell'argentino, che proprio in quella base stava portando a termine il suo corso di abilitazione per diplomarsi pilota.

RIQUADRO 1

ANTONIO LOCATELLI



FIGURA 24 – TENENTE DEL GENIO (CORPO AERONAUTICO MILITARE) ANTONIO LOCATELLI

Antonio Locatelli (Bergamo, 19 aprile 1895 – Lekempi, Etiopia, 27 giugno 1936), nel 1913, dopo aver terminato gli studi tecnici, venne assunto all'Ansaldo di Cornigliano Ligure, con l'incarico di Capotecnico. Nel gennaio del 1915, allo scoppio della I Guerra Mondiale, fu chiamato alle armi, assegnato al Battaglione Aviatori ed inviato alla scuola di volo della Malpensa, dove conseguì il brevetto di pilota militare e venne assegnato alla ricognizione. In zona di guerra fin dall'inizio del conflitto, venne rapidamente promosso caporale e poi sergente. Il 2 marzo 1916 venne nominato sottotenente e infine tenente il 2 dicembre dello stesso anno (Fig. 24). Volò con vari reparti da ricognizione – tra i quali la 36^a Squadriglia – per poi passare alla 1^a Squadriglia Navale S.A. di Gabriele D'Annunzio ed infine, dal 2 febbraio 1918, all'87^a Squadriglia

“La Serenissima”, basata a San Pelagio. Con quest'ultima, il 9 agosto dello stesso anno, prese parte all'epico volo su Vienna. A lui si devono le fotografie che immortalarono l'ardita trasvolata. Per l'azione gli venne conferita una Croce di Cavaliere dell'Ordine Militare di Savoia. Questa la motivazione:

“LOCATELLI Antonio, Tenente del genio (Corpo Aeronautico Militare) – Impareggiabile pilota, seppe in ogni più rischiosa impresa sempre superare se stesso nella tenacia e nella prodezza, esempio fulgido di fermezza e di valore. Il 9 agosto 1918, con superbo volo, affermava su Vienna, assieme ad un pugno di valorosi, l'insuperata potenza delle ali d'Italia – Cielo di Vienna, 9 agosto 1918”.

Nello svolgimento delle numerosissime missioni di ricognizione che gli furono affidate – in totale ben cinquecentoventitré – venne agevolato dal suo eccezionale senso dell'orientamento e dalle sue capacità di fotografo e disegnatore, viepiù affinate con l'esperienza. Le sue imprese – pur se non apparteneva alla ammirata categoria degli assi della caccia – gli valsero il conferimento di tre Medaglie d'Argento al Valor Militare (febbraio 1916, giugno 1916 e giugno 1917) e di due Medaglie di Bronzo al Valor Militare (giugno 1917 e ottobre 1917), la seconda commutata poi, come vedremo, in Medaglia d'Oro. Il 15 settembre 1918, durante un volo in territorio nemico, venne abbattuto e internato in un campo di prigionia. Riuscì tuttavia a fuggire – travestito da soldato austriaco – e a rientrare in Italia.

Nel successivo mese di ottobre venne insignito di una Medaglia d'Oro al Valor Militare con la seguente motivazione:

“LOCATELLI Antonio, da Bergamo, tenente aviatore 87 squadriglia aeroplani (Serenissima). Già insignito di tre medaglie d'argento al valor militare – In commutazione della Medaglia di Bronzo conferitagli con decreto Luogotenenziale 22 dicembre 1918 – Aviatore ammirabile, esploratore sagacissimo, temprato a tutte le avversità e a tutti i rischi, combattente di alto valore, si spingeva da solo per centinaia e centinaia di chilometri su territorio avversario e superando le concentrazioni di artiglieria e talvolta gli attacchi di pattuglie da caccia nemiche, giungeva su obiettivi militari di grande importanza riportando sempre fotografie ed informazioni preziose. Nell'ultimo volo di guerra, colpito da uno shrapnel che gli squarciava l'apparecchio e costretto ad atterrare in territorio nemico, sebbene ferito al ginocchio e lussato al piede, compiva la distruzione dell'apparecchio e riusciva per otto ore a sottrarsi alla cattura del nemico. Caduto prigioniero, superando rischi e stenti di ogni sorta, raggiungeva le nostre linee durante l'ultima vittoriosa offensiva. Fulgido esempio d'eroismo – Cielo della Carnia, dell'Altipiano Alto e Medio Isonzo, agosto-ottobre 1917; Cielo di Friedrichofen (Lago di Costanza), di Croazia e di Fiume, maggio-settembre 1918”.

Nel 1919 fece parte della Missione Militare Aeronautica italiana in Argentina, nel corso della quale compì la prima famosa trasvolata della Ande.

Negli anni successivi, lasciata l'uniforme, decise di partire per un lungo viaggio intorno al mondo, descrivendolo con accuratezza nei suoi appunti e documentandolo con numerose fotografie. Si dedicò poi al giornalismo, collaborando con numerosi giornali e riviste. Di una, la Rivista di Bergamo, fu anche direttore.

Nel luglio del 1924 Locatelli decise di tentare la traversata aerea dell'Atlantico del Nord da est a ovest, volando sulla rotta Marina di Pisa-Inghilterra-Islanda-Groenlandia-Labrador-New York con un idrovolante bimotore monoplano a scafo centrale *Dornier-Wal* in alluminio. Gli erano compagni il tenente Tullio Crosio, il tenente di vascello Silvio Marescalchi, e i motoristi meccanici Bruno Falcinelli e Giovanni Braccini.

I trasvolatori partirono da Marina di Pisa il 25 luglio, giunsero a Hull, in Gran Bretagna, il 4 agosto e a Reykjavik il 16 agosto, per ripartire il 21 agosto alla volta di Frederiksdal, in Groenlandia. Malauguratamente, prima di riuscire a completare questa tappa, furono costretti ad ammassarsi in pieno oceano, al largo di Cape Farewell, estrema punta meridionale dell'isola, a causa di un malfunzionamento dei motori dell'idrovolante e della fitta nebbia, che riduceva a zero la visuale. Intendevano comunque demarrare non appena fossero riusciti a riparare i guasti e le condizioni meteorologiche lo avessero consentito. Alla fine però, dopo quattro notti trascorse nella vana attesa di una schiarita e con i motori ancora parzialmente inefficienti, gli aviatori vennero individuati e soccorsi dall'incrociatore statunitense *Richmond* che, non potendo recuperare anche il loro velivolo, fu costretto a distruggerlo e ad affondarne il relitto affinché non costituisse un pericolo per la navigazione. L'avventura valse comunque a Locatelli un premio di 65.000 lire, da lui devoluto interamente in opere di beneficenza a favore dei bisognosi della sua città.

Oltre che pilota, giornalista e viaggiatore, Locatelli si occupò anche di politica. Seguace di D'Annunzio nell'impresa di Fiume, fascista della prima ora, fu infatti Deputato al Parlamento nella XXVII Legislatura e si occupò soprattutto del settore aeronautico. Per questo motivo entrò in forte contrasto con i vertici della neonata Regia Aeronautica, che accusava di aver ridotto a mal partito l'arma aerea, rimasta a suo dire con pochi piloti esperti e con una linea di volo vecchia ed inadeguata. Nella successiva Legislatura non venne più eletto.

Nel 1932 fu comunque richiamato in servizio per un breve periodo e nel 1935 fu promosso maggiore per meriti straordinari (Fig. 25). Tra il 1933 e il 1934 fu anche podestà di Bergamo.

Il 7 gennaio 1936, scoppiata la guerra italo-etioptica, partì volontario per la Somalia, dove rimase anche dopo la fine delle ostilità e la proclamazione dell'Impero. Sempre in prima linea, pilotando velivoli da ricognizione e da bombardamento, si distinse ancora una volta per un'audace trasvolata da Gorraheh alla Dancalia, primo volo di collegamento tra il fronte somalo e quello eritreo. Al termine della campagna gli venne conferita una seconda Medaglia d'Oro al Valor Militare. Questa la scarna motivazione:



FIGURA 25 – IL MAGGIORE PILOTA ANTONIO LOCATELLI CON L'UNIFORME DELLA REGIA AERONAUTICA

“LOCATELLI Antonio, Maggiore A.A.m. Pilota di Complemento – Portava nella guerra per la conquista dell'Impero Etiopico lo spirito leggendario di puro eroismo degli aviatori della grande guerra. Esempio luminoso alle giovani generazioni – Cielo della Somalia, gennaio-maggio 1936”.

Il 26 giugno 1936 giunse a Lekempti, nell'Etiopia occidentale, dove ancora covavano focolai di rivolta, ai comandi di uno dei tre *Caproni Ca.133* che trasportavano la spedizione del generale di brigata aerea Francesco Magliocco, incaricato di prendere contatti con un capo locale. Nella notte gli italiani vennero aggrediti e trucidati dai ribelli; tra di essi anche il maggiore Locatelli. Alla sua memoria venne conferita una terza Medaglia d'Oro al Valor Militare, con la seguente motivazione:

“LOCATELLI Antonio, Maggiore A.A.m. Pilota di Complemento – Cosciente del pericolo cui andava incontro, ma orgoglioso di essere annoverato fra i pionieri dell'Italia imperiale, chiedeva con generosa insistenza di partecipare ad ardua impresa aeronautica intesa ad affermare col simbolo del tricolore il dominio civile di Roma su lontane contrade non ancora occupate. Minacciato nella notte da orde ribelli, rifiutava la sicura ospitalità di genti amiche e preferiva affrontare con lo scarso manipolo di eroici compagni l'impari combattimento per difendere fino all'estremo sacrificio la bandiera della Patria – Lekempti, 27 giugno 1936”.

Il maggiore Antonio Locatelli è l'unico militare della Regia Aeronautica decorato con tre Medaglie d'Oro al Valor Militare.

Anche gli altri componenti della missione effettuarono trasvolate che, pur se non ardite e spettacolari come quella di Locatelli, contribuirono a far conoscere ed apprezzare i piloti e i velivoli italiani in tutto il Sud America. Lo stesso Scaroni ne realizzò almeno due. Nella prima – il 30 giugno 1919 – volò da Buenos Aires a Rosario e ritorno, ai comandi di un *Ansaldo A1 Balilla*, percorrendo ciascuna delle due tratte di 300 km in un'ora e venti minuti. Nella seconda, il 22 luglio, a bordo di un *Ansaldo SVA 5*, volò per tre ore e cinquanta minuti da Buenos Aires a Cordoba, ritornando al punto di partenza il giorno seguente in tre ore e venti minuti, percorrendo 650 km per ciascuna delle due tratte.

Rientrato in Italia alla fine di settembre del 1919, il tenente Scaroni rimase in servizio ancora per un anno, per essere poi collocato in congedo. Tornò tuttavia ad indossare l'uniforme pochi anni dopo, per essere impiegato in incarichi ufficiali di grande responsabilità. Nel 1923, promosso

capitano, venne nominato Addetto Aeronautico presso l'Ambasciata Italiana a Londra. In tale veste, quando il capitano Antonio Locatelli, a fine luglio del 1924, partì per il suo *raid* transatlantico (vds. Riquadro 1, pag. 98), venne incaricato dal Commissariato dell'Aeronautica di predisporre la necessaria assistenza e i rifornimenti per la spedizione nella tappa inglese (Hull) e in quelle previste alle Isole Orcadi (Kirkwall e Huton Bay, che sostituì poi con Stromness), alle Isole Färöer (Thorshavn) e in Islanda (Hornafjord e Reykjavik). Fece anche giungere a Roma con tempestività tutte le informazioni relative allo sviluppo della missione.

Interveniva inoltre pubblicamente in più occasioni per rispondere ai molti critici che, in Italia e all'estero, addebitavano l'infelice conclusione della tappa Reykjavik-Frederiksdal all'improvvisazione e al pressapochismo con cui era stata apprestata la trasvolata ed alle molte carenze della macchina organizzativa italiana. Dimostrò infatti che ogni aspetto della spedizione era stato attentamente valutato – soprattutto nelle tappe di sua competenza, quelle più criticate – e che i rifornimenti predisposti erano sempre stati più che adeguati. Al riguardo così scriveva il Corriere della Sera in un articolo del 2 ottobre di quell'anno, quando ancora si intrecciavano le polemiche:

Scaroni era partito per le Orcadi per assicurare i rifornimenti disposti a Huton Bay, località scelta per l'ammarraggio. Giunto sul posto, però, dovette convincersi che il povero villaggio di pescatori non poteva offrire agli aviatori né un tetto né un letto. [...] Quindi Scaroni telegrafò all'on. Locatelli per farlo atterrare invece a Stromness, dove lo Scaroni si recò ad attenderlo. Ma un piroscalo, arrivato a Stromness, recava la notizia di aver visto un idrovolante scendere a Huton Bay, per cui lo Scaroni partiva in automobile per questa località e vi sorprendevo l'on. Locatelli e i suoi compagni intenti a trasportare a terra l'idrovolante. Prospettatagli la triste situazione del luogo, Locatelli aderì al consiglio di dirigersi a Stromness e senz'altro, preso a bordo lo stesso Scaroni, ripartiva per Stromness, dove gli aviatori ebbero accoglienze festose dalle autorità e dalla popolazione.

La partenza per l'Islanda dovette essere ritardata perché dal Ten. Marescalchi e dall'Ufficio Meteorologico del Ministero dell'Aria di Londra giungevano telegrammi sconfortanti sulle condizioni atmosferiche. Era intenzione di Locatelli fare il percorso dalle Orcadi all'Islanda in una sola tappa; ma poiché le informazioni segnalavano invariabilmente tempo inaffrontabile tra le Orcadi e le Färöer e buono tra le Färöer e l'Islanda, un giorno in cui il tempo era meno brutto del solito, Locatelli decise di effettuare una prima tappa fino alle Färöer, e partì. Ma a cento miglia dalla costa, una zona di nebbia fitta e di pioggia lo costrinse a ritornare a Stromness.

Alcuni giorni dopo, le segnalazioni consigliarono a Locatelli di rinnovare il tentativo e, partiti verso le sei di sera, gli aviatori italiani ammaravano felicemente, dopo due ore e mezzo, a Thorshavn nelle isole Färöer. Il giorno dopo Locatelli si alzava in volo, puntando direttamente su Hornafjord nell'Islanda. Da qui raggiungeva con altro felice volo Reykjavik, pure in Islanda [...].

[... era stato] disposto in precedenza di ammarare ad Angmagssalik, ma le navi americane annunciarono che in questa località non era possibile approdare, perché masse di ghiaccio ostruivano il porto e lo specchio d'acqua del porto stesso. Indicavano invece Frederiksdal, località assai più adatta per la sosta degli idrovolanti. Si convenne così che Frederiksdal sarebbe stata [la] meta. [...]

[... il 21 agosto alle 09.00 ...] partiva Locatelli e da questo momento è nota la sfortunata vicenda.

Toccò a Scaroni, infine, la lieta incombenza di comunicare alla madre di Locatelli la notizia del ritrovamento e del salvataggio del figlio, da molti ormai dato per disperso assieme al suo equipaggio.



**FIGURA 26 – 14 APRILE 1906
IL DIRIGIBILE NORGE GIUNGE AD OSLO**

Lasciato l'incarico di Addetto Aeronautico presso l'Ambasciata d'Italia a Londra nel marzo del 1925, il capitano Scaroni assunse – nel successivo mese di aprile – il medesimo prestigioso incarico presso l'Ambasciata d'Italia a Washington.

Dalla nuova sede, trascorso poco più di un anno dall'insediamento, fu proprio lui a comunicare per primo al governo italiano, con un telegramma a sua firma – dopo avere ottenuto l'informazione da fonti governative statunitensi – che alle ore 13.30 del 12 maggio 1926 il dirigibile *Norge* (Fig. 26), partito da Roma-Ciampino il 10 aprile al comando del tenente colonnello del genio aeronautico

Umberto Nobile, aveva conquistato all'Italia un nuovo record, sorvolando per primo il Polo Nord.

Qualche mese dopo, il 13 novembre del 1926, era presente a Hampton Roads, nei pressi di Norfolk, in Virginia, quando il maggiore Mario De Bernardi, ai comandi di un idrovolante da competizione *Macchi M.39*, vinse la nona edizione della *Coupe d'Aviation Maritime Jacques Schneider*⁵⁸, percorrendo i 350 km del circuito alla media di 396,7 km/h e stabilendo il nuovo record di velocità per idrovolanti (Fig. 27). Poiché nel corso delle prove preliminari il velivolo di De Bernardi aveva evidenziato alcuni problemi al motore, il capitano Scaroni suggerì di utilizzare delle candele statunitensi al posto di quelle italiane e di rifornire l'aereo con benzina USA in luogo di quella portata dall'Italia. L'indicazione era evidentemente quella giusta, perché i problemi al motore scomparvero, ma in Italia Italo Balbo, che il 6 novembre era stato nominato sottosegretario di stato all'aviazione, chiese una relazione sulla vicenda – soprattutto sulla sostituzione delle candele – innescando una polemica che si trascinò senza esito per diversi anni.



FIGURA 27 – DA DX: CAP. SCARONI (IN BORGHESE), MAGG. ALDO GUGLIEMMETTI, TEN. ADRIANO BACULA, CAP. GUASCONI GUASCONI, MAGG. DE BERNARDI, CAP. ARTURO FERRARIN. BACULA, DE BERNARDI E FERRARIN ERANO I PILOTI DEI TRE *MACCHI M.39* – I “BOLIDI ROSSI” – ISCRITTI ALLA COMPETIZIONE IN RAPPRESENTANZA DELL’ITALIA

Promosso maggiore nel 1927, Scaroni rientrò in Italia nel 1928, al termine del suo periodo di servizio a Washington, venne promosso tenente colonnello e contemporaneamente fu collocato in congedo. Venne però richiamato al principio del 1932 e fu inserito nella delegazione italiana alla Conferenza sul Disarmo, guidata dal ministro degli esteri Dino Grandi. Assieme a lui si trovava nella delegazione il diplomatico Alberto Rossi Longhi (1895-1979), che fu poi segretario generale del Ministero degli Esteri dal 1954 al 1958, quando ministro degli esteri era Gaetano Martino⁵⁹.

La conferenza, iniziata a Ginevra il 2 febbraio 1932, andò avanti – senza peraltro raggiungere alcun risultato – fino al 20 novembre 1934, ma Scaroni fu richiamato in Patria già all’inizio del 1933 e – dopo essere stato promosso colonnello – venne designato aiutante di campo effettivo del Re Vittorio Emanuele III.

Assunto il nuovo incarico, il colonnello Scaroni seppe guadagnarsi ben presto la piena fiducia del Sovrano, che lo metteva spesso a parte delle sue idee e delle sue riflessioni, intrattenendosi volentieri a parlare con lui degli argomenti più disparati. Ne troviamo un ampio resoconto nel libro che scrisse nel dopoguerra⁶⁰, dal quale sono tratte le puntuali citazioni che seguono.

Sulle ragioni della sconfitta di Caporetto:

[...] Caporetto fu dovuto a molte ragioni: quadri troppo giovani e truppe troppo vecchie; la guerra durava da molto; poi la propaganda, per poco, anche questa; la situazione strategica risultante da un'offensiva andata male, con il risultato che eravamo come aggrappati ad un vetro; poi la nebbia nelle ore più critiche, che avvantaggiò il nemico [...]

58: La *Coupe d'Aviation Maritime Jacques Schneider*, conosciuta anche come *Trofeo Schneider*, era una impegnativa gara di velocità per idrovolanti, che dovevano coprire una distanza complessiva di 280 km (successivamente portati a 350), percorrendo più giri su un circuito chiuso. La prima edizione ebbe luogo nel 1913 a Montecarlo e fu vinta dalla Francia. Delle successive edizioni, quella del 1914 fu vinta dalla Gran Bretagna, quelle del 1920 e del 1921 dall'Italia (tenente di vascello Luigi Bologna e tenente Giovanni de Briganti), quella del 1922 dalla Gran Bretagna, quelle del 1923 e del 1925 dagli Stati Uniti, quella del 1926 dall'Italia (maggiore De Bernardi), quelle del 1927, 1929 e 1931 dalla Gran Bretagna, che in questo modo, con tre vittorie consecutive, si aggiudicò definitivamente l'ambito trofeo.

59: Fu in questo periodo che si svolse la Conferenza di Messina (1-3 giugno 1955) tra i ministri degli esteri dei sei paesi europei che aderivano alla CECA (Belgio, Francia, Repubblica Federale Tedesca, Italia, Lussemburgo, Paesi Bassi), al termine della quale vennero enunciati i principi che portarono – il 25 marzo 1957 – alla creazione della Comunità Europea dell'Energia Atomica (EURATOM) e soprattutto alla sottoscrizione dei Trattati di Roma, istitutivi della Comunità Economica Europea.

60: Silvio Scaroni, *Con Vittorio Emanuele III*, Mondadori, Milano, 1954.

Sulle tradizioni militari, che il Re sembrava anteporre ai valori della cultura:

[...] la tradizione vera, quella più importante per un Paese è quella militare. Dante Alighieri non ha fatto l'Italia [...] ma le baionette l'hanno fatta [...]

Su Mussolini, in toni elogiativi, almeno in quell'epoca. Successivamente il Re cambiò parere:

[...] è un uomo di cuore, Mussolini. Ricordo tempo fa gli citai il caso pietoso di un tizio che era stato nelle guardie, figlio di una brava persona. Credetti che se ne fosse scordato; me ne parlò invece dopo un mese per dirmi che non era ancora riuscito a metterlo a posto. Dopo un altro mese me ne parlò di nuovo: lo aveva sistemato come disegnatore al Ministero dei Lavori Pubblici. Mussolini è buono, si prende tanto a cuore i casi delle persone che si trovano in difficoltà. È un uomo di grande cuore, quello.

Sulla sua collezione di monete⁶¹, quando gliela mostrò:

In queste stanze ho messo tutti questi armadi uguali; sono 60 in tutto. I primi tre contengono tutte le monete della mia famiglia. Poi cominciano le regioni in ordine alfabetico [...] L'ultima volta che ho cambiato l'ordine di queste monete mi ci son voluti tre anni. Vorrei ritoccare ancora l'ordine attuale della collezione, ma mi ci vorrebbe parecchio tempo per spostare tutti quei pezzi.

Nel medesimo volume compare anche un'affermazione di Italo Balbo che, a fine ottobre del 1933, pochi giorni prima di essere destituito dalla carica di ministro dell'aeronautica⁶², forse presagendo l'imminente rimozione, disse a Scaroni:

[... il Re Vittorio Emanuele III crede ...] nelle possibilità belliche della nostra arma, ma non tutti ci vogliono bene. Mi capisce?



FIGURA 28 – ALCUNI MEMBRI DELL'EQUIPAGGIO DEL SAVOIA-MARCHETTI S.72 DURANTE LA TAPPA A RANGOON, IN BIRMANIA. DA SX.: COL. SCARONI; CAP. ANGELO TONDI, SECONDO PILOTA; TEN. ALFONSO CHIAPPARO, UFFICIALE DI ROTTA; SERG. FILIPPO PESCATORI, SPECIALISTA MECCANICO

Lasciò l'incarico di aiutante di campo nell'estate del 1935, quando venne inviato da Mussolini – che in quel momento, oltre ad essere capo del governo, aveva assunto anche la carica di ministro dell'aeronautica – a prendere il comando della Missione Aeronautica italiana in Cina al posto del generale di brigata aerea Roberto Lordi⁶³, improvvisamente destituito e richiamato in Patria.

Giunto a Shanghai il 4 agosto 1935 con uno dei primi prototipi del trimotore *Savoia-Marchetti S.72*, dopo un volo di oltre settanta ore con undici tappe (Fig. 28), il colonnello Scaroni all'inizio non ebbe vita facile, perché il generalissimo Chiang Kai-

61: Il Sovrano donò la sua collezione di monete al popolo italiano il 9 maggio 1946, prima di partire per l'esilio in Egitto. Dal 1971 l'imponente raccolta è conservata presso il Museo Nazionale Romano.

62: Italo Balbo venne nominato ministro dell'aeronautica il 12 settembre 1929 e dimesso il 7 novembre 1933. L'1 gennaio 1934 fu nominato governatore della Libia.

63: Roberto Lordi (Napoli, 11 aprile 1894 – Roma, 24 marzo 1944), ingegnere aeronautico, entrò a far parte della Regia Aeronautica nel 1923. Fu uno dei fondatori del paracadutismo militare italiano e nel 1927 organizzò in Libia il primo lancio collettivo di paracadutisti. Nel 1928 partecipò al raid Roma-Torino-Londra e alla prima trasvolata del Tibesti, nel deserto del Sahara. Nell'ottobre del 1933, con il grado di colonnello pilota, fu inviato in Cina in qualità di primo comandante della Missione Aeronautica italiana presso il governo della Repubblica di Cina, retto dal generalissimo Chiang Kai-shek, del quale conquistò ben presto la fiducia, tanto da essere nominato suo consigliere capo per l'aviazione. Dopo pochi mesi di permanenza fu promosso generale di brigata, ma nell'agosto del 1935 venne improvvisamente rimpatriato perché aveva aspramente criticato le modalità di gestione delle forniture ai cinesi di velivoli (Fiat C.R.32 e Caproni Ca.111) da parte delle industrie italiane. Collocato a riposo a soli 42 anni, si ritirò a Genzano di Roma per poi unirsi alla resistenza romana nel settembre 1943. Il 17 gennaio 1944 venne imprigionato dai nazisti, torturato ed infine trucidato con gli altri ostaggi alle Fosse Ardeatine, il 24 Marzo 1944. Per la sua attività partigiana e per il nobile contegno tenuto durante la prigionia gli venne conferita una Medaglia d'Oro al Valor Militare alla Memoria.

shek – offeso dall’inatteso richiamo in Italia di Lordi, nel quale riponeva estrema fiducia – sembrava intenzionato a pretendere la chiusura della missione, precludendo così all’industria aeronautica italiana la possibilità di vendere i propri prodotti in Cina. Peggiorava la situazione la presenza *in loco* delle missioni aeronautiche francese, britannica, tedesca e statunitense, anch’esse interessate a vendere i propri aerei ai cinesi e ben felici – soprattutto gli americani – di veder togliere di mezzo un fastidioso concorrente. Ne era consapevole lo stesso Mussolini, che ricevendo Scaroni prima della partenza, gli disse: “*Se non riuscirà a rimettermi in sesto quella Missione, mi riporti i rottami con tutta dignità*”.

A sbloccare la situazione concorsero, dapprima il dono al generalissimo del *Savoia-Marchetti S.75* con cui era stata effettuata la trasvolata, successivamente l’amicizia che il colonnello Scaroni riuscì a stringere con May Ling Soong-Chiang, l’influente moglie di Chiang Kai-shek, dalla quale la missione ottenne non poco aiuto.

Ristabilita una piena sintonia con il governo cinese, nel febbraio 1936 Scaroni venne nominato consigliere capo per l’aviazione, incarico che era stato a suo tempo conferito anche a Lordi. Riuscì inoltre a stipulare una serie di accordi che portarono alla completa riorganizzazione ed al potenziamento delle attività addestrative per il personale aeronautico cinese – sia piloti che tecnici specialistici – alla realizzazione di infrastrutture aeroportuali e industriali, tra le quali la grande fabbrica di aerei SINAW (Sino Italian National Aircraft Works) di Nanchang (Fig. 29), ed alla pianificazione di importanti progetti di sviluppo. Per dirla con le parole dello stesso Scaroni⁶⁴:

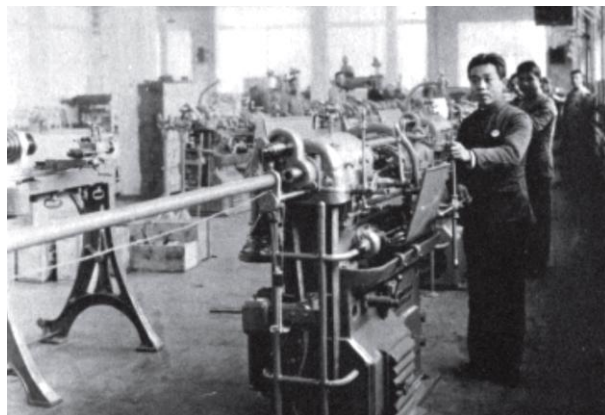


FIGURA 29 – IL REPARTO MACCHINE UTENSILI DELLA FABBRICA SINAW

Fin qui, dunque, tutto bene. Anzi benissimo. Il prestigio della missione italiana era all’apogeo; facile è immaginare come americani, francesi, tedeschi e inglesi masticassero amaro, vedendo come questa “piccola” potenza se la cavasse brillantemente anche in competizione con le consorelle di maggiori tradizioni. I giapponesi, anche, non rimarranno indifferenti a questi nostri progressi.

Chiang Kai-shek si fidava a tal punto della Missione Aeronautica Italiana e del suo capo che, nell’ottobre del 1936, affidò al colonnello Scaroni il compito di condurre per suo conto una approfondita visita ispettiva a tutti i comandi, i reparti, gli enti e gli aeroporti dell’aviazione cinese. L’ispezione durò più di tre mesi e mise in evidenza i molti aspetti negativi dell’organizzazione aeronautica militare della Cina e le sue molteplici inefficienze strutturali, tanto che il generalissimo si convinse a disporre una completa revisione, prendendo ad esempio proprio la Regia Aeronautica.

Tutto sembrava procedere per il meglio, ma con l’inizio del 1937 divenne sempre più evidente che il Giappone – a cui l’Italia si andava via via avvicinando – mirava ad espandere le proprie conquiste in territorio cinese, esercitando forti pressioni diplomatiche e facendo presagire un prossimo ricorso alle armi. L’occasione scatenante fu il cosiddetto incidente del ponte Marco Polo⁶⁵, nei pressi del quale, il 7 luglio 1937, si verificò uno scontro a fuoco tra reparti cinesi e giapponesi che diede origine alla seconda Guerra Cino-Giapponese. Gli estesi bombardamenti condotti su obiettivi militari e industriali cinesi dall’aeronautica di Tokio non risparmiarono neanche la fabbrica italiana di Nanchang, che venne completamente distrutta il 15 agosto.

A quel punto non vi era più nulla che la missione italiana potesse fare. Dopo alcuni mesi di incertezza giunse infine da Roma a Scaroni, che nel frattempo era stato promosso generale di

64: S. Scaroni, *Missione Militare Aeronautica in Cina*, Ufficio Storico dell’Aeronautica Militare, Roma, 1970, pag. 10.

65: Il ponte Marco Polo – così chiamato perché venne citato da Marco Polo nel Milione – è un ponte di granito con undici arcate che sorge sul fiume Yongding, nei pressi dell’abitato di Wanping, appena ad ovest di Pechino. Costruito attorno al 1200, durante il regno della Dinastia Jin, venne poi restaurato dall’Imperatore Kangxi nel 1698 ed è tuttora esistente.



FIGURA 30 – I COMPONENTI DELLA MISSIONE AERONAUTICA ITALIANA IN CINA SUL PONTE DEL PIROSCAFO VITTORIA. AL CENTRO IN ABITO BIANCO IL GEN. B.A. SCARONI



FIGURA 31 – CAMPO DI VOLO DI SAN PIETRO DI CALTAGIRONE – 24 GIUGNO 1942. MUSSOLINI CONFERISCE UNA MAVM AL CAP. PILOTA SALVATORE TEJA, PER I DUE AEREI INGLESI ABBATTUTI NEL MEDITERRANEO CENTRO-ORIENTALE NEL CORSO DELLA BATTAGLIA AERONAVALE DI MEZZO GIUGNO (12-16 GIUGNO 1942). TRA I DUE IL GEN. D.A. SCARONI. ALLA SUA DX. ALDO VIDUSSONI, SEGRETARIO NAZIONALE DEL PNF E DECORATO DI MOVVM DURANTE LA GUERRA DI SPAGNA

brigata aerea, l'ordine di abbandonare la Cina e rientrare in Patria con tutto il personale, muovendo in treno da Nanchino ad Hong Kong ed imbarcandosi quindi per l'Italia. Il 19 dicembre del 1937 il piroscafo Vittoria (Fig. 30) lasciava il porto di Hong Kong, per giungere a Napoli nel gennaio successivo.

Rientrato in Italia, il generale Scaroni venne nominato Capo del Reparto Operazioni dello Stato Maggiore della Regia Aeronautica, per poi assumere, nel 1939, il comando della Divisione Aerea Speciale per l'Albania e successivamente, all'inizio del 1940, a Torino Caselle, il comando della 2ª Divisione Caccia Terrestre "Borea", alle dipendenze della 1ª Squadra Aerea di Milano, comandata dal generale di squadra aerea Rino Corso Fougier.

Ancora a Torino Caselle all'atto dell'entrata in guerra dell'Italia, vi rimase fino a dicembre del 1941, quando – promosso generale di divisione aerea – prese il comando delle forze aeree italiane della Sicilia (Fig. 31), che tenne poi fino al gennaio del 1943. In tale veste ebbe uno scontro con il *reichsmarschall* Hermann Göring, Comandante in Capo della *Luftwaffe*, che accusava l'Italia – e la Regia Aeronautica in particolare – di non aver fornito un adeguato supporto agli attacchi aerei condotti dai tedeschi sull'isola di Malta. La sua azione di comando gli valse il conferimento di una Croce di Cavaliere e di una Croce di Ufficiale dell'Ordine Militare di Savoia, con le seguenti motivazioni:

Croce di Cavaliere dell'Ordine Militare di Savoia. "Comandante l'Aeronautica della Sicilia, con azione di comando ferma e capace e con instancabile attività, manteneva salda l'efficienza dei reparti e altissimo lo spirito degli equipaggi a malgrado delle dure prove subite in lunghi mesi di aspra lotta nei cieli di Malta e del Mediterraneo. Ne effettuava l'impiego con sapienza di criteri, intelligente iniziativa e audacia, conseguendo risultati brillanti e decisivi – Mediterraneo Centrale, dicembre 1941-agosto 1942".

Croce di Ufficiale dell'Ordine Militare di Savoia. "Comandante l'Aeronautica della Sicilia, già distintosi in precedenti cicli operativi, in un intenso periodo di attività bellica, dava nuova prova delle sue eminenti doti di Capo e di organizzatore. Con l'impiego geniale e sapientemente coordinato di tutti i mezzi a disposizione, contribuiva efficacemente alla difesa del nostro traffico marittimo ed aereo e non dava tregua ai convogli nemici in navigazione nel Mediterraneo, ai quali infliggeva ripetute, gravissime perdite. Nell'azione di contrasto allo sbarco anglo-americano sulle coste dell'A.S.I., intervenendo con decisione, tempestività e audacia, conseguiva risultati di consistente valore che incidevano profondamente sull'efficienza delle forze avversarie – Cielo del Mediterraneo, settembre 1942-gennaio 1943".

Lasciata la Sicilia nel febbraio del 1943, venne nominato comandante in seconda della 1ª Squadra Aerea e mantenne l'incarico fino al successivo mese di settembre. Dopo l'8 settembre 1943 lasciò il servizio e si ritirò a Calvagese della Riviera (BS), sul lago di Garda. Morì a Milano nel 1977, alla bella età di 84 anni.

* * * * *

PIER RUGGERO PICCIO (1880-1965)

Pier Ruggero Piccio (Fig. 32) nacque a Roma il 27 settembre 1880. Dopo il diploma venne ammesso a frequentare la Scuola Militare di Modena, dove entrò il 29 novembre 1898 con il 45° corso. Uscitone due anni dopo, l'8 settembre 1900, con il grado di sottotenente di fanteria, venne assegnato al 43° reggimento di fanteria "Forlì", all'epoca di stanza a Tortona, dove rimase fino alla promozione a tenente, nel 1903. In quell'anno, stanco della noiosa e ripetitiva vita di guarnigione, si diede disponibile – al pari di molti altri ufficiali e sottufficiali italiani del Regio Esercito – per l'impiego nell'*État Indépendant du Congo*.

Lo Stato Indipendente del Congo – il cui territorio dell'epoca coincideva più o meno con quello dell'attuale Repubblica Democratica del Congo – nel periodo compreso tra il 1885 e il 1908 era controllato politicamente, militarmente e soprattutto economicamente dal Re Leopoldo II del Belgio, che nella Conferenza di Berlino del 1884 era riuscito ad ottenere che quella vastissima area (oltre 2.300.000 km²), fosse assegnata direttamente alla sua persona. In conseguenza il paese, sottratto a qualsiasi controllo internazionale, rimase assoggettato ad un brutale regime coloniale, volto esclusivamente al massiccio sfruttamento delle sue risorse naturali – principalmente caucciù e avorio – ed alla spietata repressione di ogni tentativo di ribellione.

Il braccio armato del regime era costituito dalla *Force Publique*, una formazione militare costituita da uomini delle tribù dell'alto corso del fiume Congo e da giovani rapiti alle proprie famiglie ed addestrati alla guerra nelle locali missioni cattoliche. Degli ufficiali e sottufficiali che li inquadravano, tutti bianchi, alcuni erano tratti dall'esercito regolare del Belgio, altri provenivano dagli eserciti di vari paesi europei.

Ne partirono un certo numero anche dall'Italia. Nei primi anni si trattava perlopiù di personale in quiescenza – soprattutto ufficiali di complemento già congedati – che prendevano questa decisione autonomamente, senza nessun coinvolgimento del governo italiano. Non avendo generalmente prospettive lavorative concrete in Patria, essi vedevano infatti la possibilità di risolvere i propri problemi economici nei tre anni che si impegnavano a trascorrere in Congo, nonostante gli enormi rischi, anche di carattere sanitario, che li attendevano. Le pressanti richieste dell'amministrazione dell'*État Indépendant du Congo*, che avrebbe voluto ufficiali e sottufficiali in servizio attivo, da reintegrare nel Regio Esercito al termine dei tre anni di permanenza in Africa, non erano mai state prese in considerazione.

Le cose cambiarono negli ultimi mesi del 1902, quando al governo italiano venne offerta l'allettante possibilità di ottenere, in cambio di ufficiali e sottufficiali in servizio attivo per la *Force Publique*, un vasto e fertile territorio – compreso tra il fiume Ruzizi e i laghi Tanganika e Kivu – da destinare agli italiani che fossero stati disposti ad emigrarvi. "Il 19 marzo 1903 partì così per il Congo il primo ufficiale italiano in servizio attivo, il capitano Carmelo Scardino⁶⁶, del 49° reggimento fanteria, seguito, nello stesso anno, da altri sessantacinque ufficiali e otto l'anno successivo. All'inizio del 1904 la *Force Publique* contava quasi altrettanti ufficiali italiani che belgi⁶⁷. Uno di essi era il tenente Pier Ruggero Piccio, che era giunto in Congo il 5 novembre 1903.



FIGURA 32 – PIER RUGGERO PICCIO NEL 1918. I GRADI SULLE MANOPOLE SONO QUELLI DA TENENTE COLONNELLO, IL FREGIO SUL BERRETTO È QUELLO DEL BATTAGLIONE AVIATORI, MA LE MOSTRINE SUL BAVERO SONO QUELLE DEL 19° REGGIMENTO FANTERIA "BRESCIA", AL QUALE APPARTENEVA QUANDO, NEL 1913, FU INVIATO A FREQUENTARE IL CORSO PILOTI. AL PETTO I NASTRINI DELLE DECORAZIONI CONFERITEGLI FINO A QUEL MOMENTO

66: Il capitano Scardino (Barcellona Pozzo di Gotto, 9 febbraio 1864 – Cosenza, 12 ottobre 1918), fu allievo della Nunziatella nel 1878 e della Scuola Militare di Fanteria e Cavalleria di Modena nel biennio 1880-1882, con il 26° Corso. Nel 1900-1901 fece parte del corpo di spedizione inviato in Cina durante la rivolta dei Boxer. Rimase in Congo – dove svolse le funzioni di comandante dei campi di addestramento dei distretti dell'Umanghi prima e di Upoto poi – fino al 1906.

67: G. Piccolino, *Il Congo, l'Italia e Leopoldo II del Belgio parte I: una relazione pericolosa all'epoca del colonialismo*, Accademia Nazionale di Scienze Lettere e Arti, Modena, 2007, pagg. 248-249.



FIGURA 33 – CAPITANO MEDICO
EDUARDO BACCARI

Contemporaneamente il governo italiano decise di inviare in Congo il capitano medico della Regia Marina Eduardo Baccari (Fig. 33), “che avrebbe dovuto indagare sulla situazione della regione del Kivu e sulle prospettive igienico-sanitarie. Il mandato dell’esperto prevedeva l’invio nel corso del suo viaggio di rapporti periodici al Commissariato dell’Emigrazione del Ministero degli Affari Esteri, allora presieduto dal senatore Luigi Bodio, e la stesura di una relazione conclusiva al suo ritorno in Italia”⁶⁸.

Tuttavia, poiché al Ministero degli Affari Esteri erano cominciate a giungere molti reclami e circostanziate accuse in merito alle attività ignominiose e crudeli che gli ufficiali italiani erano costretti a svolgere in Congo – che trovavano peraltro riscontro in rapporti e relazioni prodotte da diverse organizzazioni umanitarie, principalmente inglesi – al capitano Baccari venne ufficialmente affidato anche il compito di verificarne la fondatezza.

Iniziata nel luglio del 1903, la lunga missione di Baccari, che non staremo a descrivere, si concluse alla fine del 1904. La sua circostanziata relazione finale si concludeva con due pressanti raccomandazioni: respingere il progetto di colonizzazione italiana della regione del Kivu e ritirare dal Congo tutto il personale militare italiano. Ne seguirono vaste polemiche, riprese dai giornali dell’epoca – primo fra tutti il *Corriere della Sera* – che si trascinarono per oltre due anni, ma il progetto di colonizzazione non venne mai avviato e la maggior parte degli ufficiali italiani – sia quelli in servizio attivo che quelli di complemento, già congedati – venne ritirata entro la fine del 1906. Nello stesso tempo venne vietato a tutto il personale militare italiano, in servizio o in quiescenza che fosse, di recarsi in Congo.

Nel corso della sua missione, il capitano Baccari ebbe modo di incontrare anche il tenente Piccio, ma l’impressione che ne ebbe non fu molto positiva, come riportò in alcuni suoi rapporti. Gliene parlarono per primi altri due ufficiali italiani, il capitano Nicola Amendolagine e il tenente Camillo Riccardi, che erano anch’essi sul posto e si erano più volte lamentati per l’inumano trattamento a cui erano sottoposti gli indigeni. Lo avvertirono, quando fosse giunto a Kabambaré, “[...] di tenersi pronto ad uno choc: ad occuparsi del ‘reclutamento’ dei portatori era ora un ufficiale italiano in servizio attivo, tale tenente Pier Piccio [sic], che per soddisfare le richieste del governo si abbandonava a brutalità e violenze”⁶⁹.

Analogo avvertimento gli diede il commissario del distretto della provincia orientale che “[...] voleva evitare che Baccari restasse scandalizzato dal suo incontro con Pier Piccio e con il suo collega [sottotenente] Giuseppe Pratesi, ma non ci riuscì. Baccari trasecolò quando vide questo graduato italiano che, felice e soddisfatto, eseguiva un ‘lavoro da negriero’. Pier Piccio [...] riuniva un migliaio e mezzo di portatori al mese, facendo requisire ai soldati, nei villaggi vicini, adulti, vecchi e bambini; trascinandoli con la catena al collo a Kabambaré, dove li immagazzinava in una capanna adibita a deposito d’uomini’. Come se non bastasse, [...] mentre mi intrattenevo con il signor Piccio [...] hanno portato davanti alla mia casa un disgraziato perdente sangue dalla bocca e dal naso e privo di conoscenza per i maltrattamenti inflittigli dal sottotenente Pratesi”⁷⁰.

Il tenente Piccio rimase in ogni caso in Congo per tutta la durata del suo mandato triennale, per poi rientrare in Italia, sempre al 43° reggimento fanteria, il 17 febbraio 1907. La parentesi metropolitana durò comunque poco; il 13 marzo 1908 venne infatti inviato a Creta dove, anche se il *Contingente [militare] delle Quattro Potenze* (Italia, Gran Bretagna, Russia e Francia), era stato ufficialmente chiuso il 29 dicembre del 1906, vi era ancora qualche reparto militare straniero,

68: G. Piccolino, *Il Congo, l’Italia e Leopoldo II del Belgio parte II: nel regno del caoutchouc e della ‘blague’*. La missione di Eduardo Baccari e le sue conseguenze (1903-1908), Accademia Nazionale di Scienze Lettere e Arti, Modena, 2007, pag. 262.

69: G. Piccolino, op. cit., pagg.285-286.

70: G. Piccolino, op. cit., pagg.286-287. Le citazioni riportate nel brano sono tratte da una lettera datata 17 giugno 1904 di Baccari al senatore Luigi Bodio.

incaricato di intervenire per evitare scontri tra la popolazione di origine greca – di fede cristiano-ortodossa – e quella ottomana, prevalentemente musulmana. Inquadrate nella 2^a compagnia mista, basata a Kolymvari, un piccolo centro abitato sulla costa nord occidentale dell'isola, circa 25 chilometri ad ovest di Chania (La Canea), il tenente Piccio vi rimase fino alla fine di luglio del 1909, per poi fare ancora una volta rientro in Italia. Quivi rimase fino all'inizio di novembre del 1911, quando partì per la Libia.

Nei primi giorni dell'ottobre di quell'anno era infatti iniziata la campagna per la conquista della Tripolitania e della Cirenaica, comunemente nota come Guerra Italo-Turca. La conduceva il tenente generale designato d'armata Carlo Caneva, sbarcato sulle coste libiche alla testa di un Corpo d'Armata Speciale, costituito da due Divisioni di Linea e unità di supporto, per un totale complessivo di 34.500 uomini, 6.300 quadrupedi e 72 pezzi d'artiglieria.

Al principio le operazioni del corpo di spedizione si svolsero senza particolari difficoltà. L'11 ottobre (Fig. 34) la prima delle due Divisioni del Corpo d'Armata sbarcò tranquillamente a Tripoli – che il precedente giorno 5 era già stata occupata da una formazione da sbarco della Regia Marina, forte di circa 1.800 marinai – mentre la seconda Divisione navigava verso Bengasi, dove sbarcò il 20, occupandola, nonostante il vivace fuoco difensivo dei turchi. Iniziavano però le prime resistenze, che si andarono via via intensificando, grazie anche al fatto che la popolazione locale – contrariamente alle aspettative – si schierò quasi al completo dalla parte degli ottomani.

Il primo segnale che la campagna non sarebbe stata una semplice passeggiata militare venne il 23 ottobre, quando consistenti formazioni regolari turche, appoggiate da milizie arabe, attaccarono l'oasi di Sciara Sciat, una delle posizioni del perimetro difensivo di Tripoli, tenuta dall'11° reggimento bersaglieri (colonnello Gustavo Fara – Fig. 35). L'attacco, che fece vacillare le linee dei bersaglieri, fu infine respinto dopo una giornata di feroci combattimenti, ma costò la vita a otto ufficiali e a trecentosettanta soldati, duecentonovanta dei quali vennero barbaramente massacrati dopo essere caduti prigionieri.

Qualche giorno più tardi, il 26 ottobre, un ulteriore violento attacco sferrato dai turchi contro le difese di Tripoli, respinto solo grazie al fuoco dell'artiglieria e ai ripetuti contrattacchi condotti dalle unità basate nella città, indusse il tenente generale Caneva a rinunciare al piano operativo definito dallo Stato Maggiore del Regio Esercito – che prevedeva decise offensive all'interno del territorio libico – e a utilizzare le truppe disponibili per mantenere il possesso della fascia costiera, ulteriormente fortificata. Lo spinse inoltre a chiedere l'invio di cospicui rinforzi – altre due Divisioni di Linea, per un totale complessivo di cinquanta-cinquemila uomini, ottomilatrecento quadrupedi e centotrentaquattro pezzi di artiglieria – che giunsero dall'Italia nel successivo mese di novembre.



FIGURA 34 – L'11 OTTOBRE 1911, DOPO LO SBARCO, IL TRICOLORE VIENE ALZATO A TRIPOLI (DA UNA CARTOLINA DELL'EPOCA)



FIGURA 35 – IL COL. FARA REDIGE IL SUO RAPPORTO DOPO IL COMBATTIMENTO DI SCIARA SCIAT

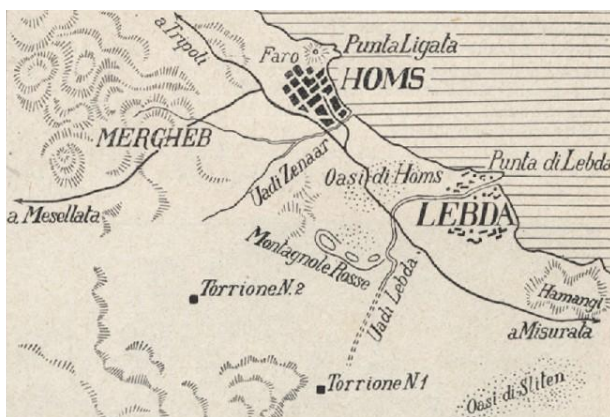


FIGURA 36 – HOMS, LEBDA E LE ALTURE DEL MERGHEB

Il 14 novembre anche il tenente Piccio sbarcò a Tripoli con il 37° reggimento di fanteria, del quale comandava la sezione mitragliatrici, ma vi rimase solo per pochi giorni. L'VIII Brigata, comandata dal maggior generale Ezio Reisoli – nella quale il reggimento era inquadrato assieme al 50° – venne subito inviata a rinforzare l'8° reggimento bersaglieri, di presidio a Homs (Fig. 36), una cittadina sulla costa della Tripolitania, vicina a Lebda – l'antica Leptis Magna – circa 140 km a est di Tripoli e un'ottantina di chilometri a ovest di Misurata. Nella zona imperversava infatti la guerriglia contro gli italiani, condotta da consistenti formazioni turche affiancate da elementi arabi.

L'arrivo dei rinforzi, sostenuti dal fuoco dei cannoni di una formazione navale che incrociava sottocosta, ridusse a più miti consigli gli ottomani che, non in grado di sostenere scontri in campo aperto, furono ricacciati verso l'interno. Il 17 novembre l'area costiera attorno ad Homs era nuovamente tranquilla. Il maggior generale Reisoli, ricevute istruzioni direttamente dal Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, tenente generale Alberto Pollio, assunse il comando del presidio ed iniziò subito a rafforzare le difese esistenti.

Qualche settimana più tardi, vista la favorevole circostanza, il tenente generale Caneva – a ciò sollecitato anche da Roma – decise di ampliare il perimetro difensivo, in modo tale da includervi anche i tratti iniziali delle strade carovaniere costiere per Tripoli e Misurata e soprattutto di quella per Mesellata, che si spingeva verso l'interno della Tripolitania attraversando le alture del Mergheb, una decina di chilometri ad ovest di Homs.

All'alba del 27 febbraio, dopo un'azione diversiva condotta il giorno precedente dall'incrociatore ausiliario *Città di Siracusa*, che aveva aperto il fuoco sull'abitato di Zliten – una sessantina di chilometri a sud est di Homs – e aveva anche simulato uno sbarco, per distrarre le forze turche dal vero obiettivo, l'VIII Brigata del maggior generale Reisoli, opportunamente rinforzata, attaccò le truppe ottomane schierate a difesa delle alture del Mergheb.

Le forze italiane erano suddivise in tre colonne di circa duemila uomini ciascuna. L'attacco principale venne affidato alla colonna centrale, composta dall'89° reggimento fanteria, dal battaglione alpini "Mondovì" e da elementi del genio. Ai suoi fianchi, con il compito di proteggerne l'avanzata e di concorrere all'attacco, muovevano le altre due colonne: a sinistra l'8° reggimento bersaglieri, a destra il II battaglione del 6° reggimento fanteria e il I del 37° reggimento fanteria, accompagnati dalle rispettive sezioni mitragliatrici. Per il 37° quella del tenente Piccio. Appoggiavano l'azione sei batterie di artiglieria.

I combattimenti si protrassero per l'intera giornata del 27, ma alla fine, respinti gli ultimi contrattacchi ottomani, le alture vennero completamente occupate. Gli italiani ebbero quindici caduti – tra cui due ufficiali⁷¹ – e un centinaio di feriti. Da parte turca i morti furono più di cinquecento, numerosissimi i feriti.

Al tenente Piccio, già distintosi nei combattimenti di gennaio per la messa in sicurezza della piazza di Homs, venne conferita una Medaglia di Bronzo al Valor Militare, con la seguente scarna motivazione:

"PICCIO Pier Ruggero, da Roma, tenente fanteria – In ripetuti combattimenti dava prova di molto coraggio e capacità al comando della sezione mitragliatrici – Homs, 6 gennaio 1912; Mergheb, 27 febbraio 1912".

Nonostante la sconfitta e le perdite subite, le forze turco-arabe presenti attorno ad Homs continuavano a rappresentare una minaccia per gli italiani, costretti a mantenere in loco una

71: Capitano Riccardo De Caroli, comandante della 5ª batteria del 1° reggimento artiglieria da montagna (morto il 5 marzo 1912 nell'ospedale da campo di Homs per le ferite riportate in combattimento) e capitano Donato Somma, comandante della 7ª compagnia del 6° reggimento fanteria (caduto sul campo). Entrambi furono decorati con una Medaglia d'Oro al V.M alla Memoria.

notevole quantità di truppe e a rafforzare ulteriormente le difese del settore. Venne pertanto deciso di allargare ulteriormente il perimetro difensivo, occupando anche le rovine di Lebda, situata pochi chilometri più a est di Homs, verso Misurata.

L'attacco, iniziato alle 04.30 del 2 maggio, venne condotto da una colonna formata da due battaglioni, tratti dal 6° e dal 37° reggimento fanteria, sempre con le rispettive sezioni mitragliatrici, compresa quella del tenente Piccio. La fiancheggiavano: sulla sinistra l'8° reggimento bersaglieri, rinforzato da una batteria di artiglieria da montagna; sulla destra, a protezione del fianco del dispositivo rivolto verso l'interno e con funzioni di riserva, due battaglioni dell'89° reggimento fanteria e il battaglione alpini "Mondovi". Le restanti forze a disposizione del maggior generale Reisoli vennero lasciate a protezione degli apprestamenti difensivi di Homs e delle alture del Mergheb (Fig. 37).



FIGURA 37 – RIDOTTA DIFENSIVA SULLE ALTURE DEL MERGHEB

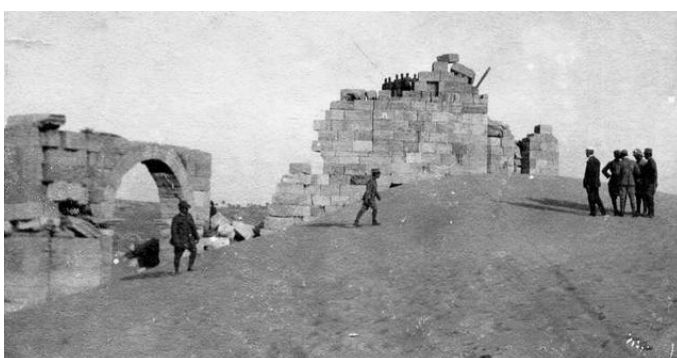


FIGURA 38 – LE ROVINE DI LEPTIS MAGNA DOPO L'OCCUPAZIONE

Alle 06.30, dopo un "fiero combattimento", come recitava il comunicato ufficiale emesso dal comando del Corpo d'Armata Speciale, Lebda era in mani italiane (Fig. 38). Rimasero sul terreno circa trecento del migliaio di combattenti turchi che la difendevano, mentre i feriti furono almeno cinquecento. Gli italiani persero otto uomini, tra cui un ufficiale. I feriti furono cinquantasette, tre dei quali ufficiali.

Nei mesi successivi gli ottomani condussero numerose azioni di disturbo in tutto il settore di Homs, soprattutto contro il Mergheb e Lebda, subendo gravi perdite senza ottenere alcun risultato. Lo stesso avveniva nelle altre zone della Libia, mentre il governo turco era sempre più preoccupato per la situazione di potenziale conflitto che si andava sviluppando nei Balcani.

Iniziarono così, nel luglio del 1912, a Losanna, i primi colloqui di pace tra le delegazioni italiana e turca, che vennero interrotti a più riprese per problemi interni dell'Impero Ottomano. Finalmente, il 15 ottobre 1912, si giunse a un accordo preliminare, che il 18 ottobre portò alla firma del trattato di pace. Le popolazioni arabe locali tuttavia non si rassegnarono e continuarono a condurre azioni di guerriglia contro gli italiani, soprattutto quando l'Italia – divampata la Grande Guerra – dovette distogliere la sua attenzione dalle colonie africane per sostenere l'immane peso del conflitto in Europa.

Il tenente Pier Ruggero Piccio rimase in Tripolitania, sempre al comando della sezione mitragliatrici del 37° reggimento fanteria, fino alla conclusione delle operazioni. Rientrò infine in Italia il 2 dicembre 1912.

Subito dopo fu promosso capitano e il 31 marzo 1913 venne assegnato al 19° reggimento fanteria – allora di stanza a Catanzaro – ma era ormai maturata in lui la voglia di cambiare arma. Anche se le prime azioni belliche della neonata aviazione militare italiana in Libia si svolsero prima del suo arrivo, l'allora tenente Piccio ebbe sicuramente modo di osservare a più riprese gli aeroplani dei capitani Piazza⁷² – che era il comandante dell'intera componente aeronautica inviata in Libia – e

72: Carlo Maria Piazza (Busto Arsizio, 21 marzo 1871 – Milano, 24 giugno 1917). Brevetto di pilota militare n° 1. Il 23 ottobre 1911 effettuò in Libia, ai comandi di un *Blériot* monoposto, il primo volo di guerra della storia, una missione di ricognizione sulle linee nemiche. Decollato da un campo di volo situato appena ad ovest di Tripoli, sulla costa, vicino al Cimitero degli Ebrei, il capitano Piazza volò verso occidente lungo la linea costiera fino a Zanzur. La missione durò in tutto un'ora.

Moizo⁷³ – comandante di una delle squadriglie – e dei loro ardimentosi gregari, rimanendone irrimediabilmente contagiato. Chiese pertanto insistentemente di essere assegnato ad una scuola di pilotaggio – passaggio obbligato per chiunque volesse transitare nella nascente arma aerea – e finalmente, nel maggio successivo, iniziò il corso piloti a Cascina Malpensa⁷⁴, volando su monoplani *Nieuport*. Il 27 luglio 1913 conseguì il brevetto di volo e alla fine di ottobre dello stesso anno il brevetto di pilota militare n. 256. Appena brevettato, riuscì a stabilire il nuovo primato italiano di altezza, raggiungendo quota 3.800 m con un *Nieuport Ni.10* con motore Le Rhône 9C da 80 CV e battendo il precedente record di 3.600 m, ottenuto poche ore prima dal tenente Domenico Bolognesi, anche lui fresco di brevetto⁷⁵.

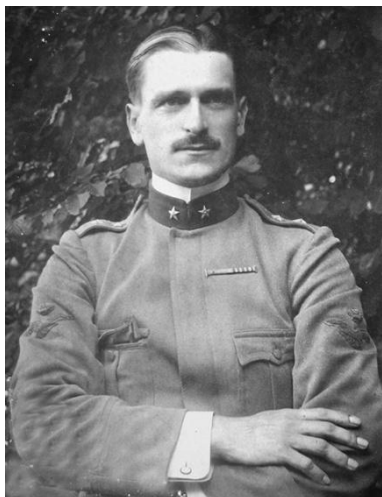


FIGURA 39 – TENENTE GIULIO PALMA DI CESNOLA. SU ENTRAMBE LE BRACCIA SONO RICONOSCIBILI I DISTINTIVI DA PILOTA, MENTRE IL BAVERO È QUELLO DI "PIEMONTE CAVALLERIA", SUO REGGIMENTO D'ORIGINE

All'inizio del 1914 venne assegnato al comando della 5^a Squadriglia da ricognizione, basata a Busto Arsizio, dotata di aeroplani *Nieuport Ni.10* ed inquadrata – assieme alla 6^a e all'8^a – nel II Gruppo Squadriglie, di stanza a Pordenone. Ne facevano parte, tra gli altri, i tenenti Guido Tacchini, Francesco Baracca, Filippo Valdimiro e, dal 27 giugno, il tenente di cavalleria Giulio Palma di Cesnola (Fig. 39), che dal marzo al luglio del 1912, durante la Guerra Italo-Turca – già pilota di aeroplani – aveva temporaneamente sostituito il capitano Moizo in Tripolitania. In quella sede il capitano Piccio fece subito registrare un altro primato, volando in un solo giorno per 1.000 km sul percorso Busto Arsizio-Mirafiori-Padova-Bologna-Cremona-Busto.

Dopo l'entrata in guerra dell'Italia mantenne il comando della 5^a Squadriglia, trasferita sul campo di Santa Maria la Longa, conducendo molte ardite ricognizioni sulle linee austriache, sfidando il fuoco nemico e riportando preziose informazioni. L'efficacia del suo impegno venne sottolineata dal conferimento di una seconda Medaglia di Bronzo al Valor Militare, con la seguente motivazione:

"PICCIO cav. Pier Ruggero, da Roma, capitano fanteria – Aviatore, compì numerose e molto efficaci ricognizioni ed azioni offensive sul nemico rilevandone e fotografandone le posizioni e le opere difensive, dando continue prove di grande ardire e noncuranza del pericolo. Durante le sue ricognizioni fu quasi sempre fatto segno al fuoco dell'avversario, ritornando varie volte con il velivolo colpito – Friuli e regione Carsica, maggio-agosto 1915".

Nell'agosto del 1915, quando la 5^a Squadriglia fu sciolta, il capitano Piccio venne nuovamente inviato alla scuola di pilotaggio di Cascina Malpensa per conseguire l'abilitazione al pilotaggio dei bombardieri *Caproni*. Assieme a lui frequentarono lo stesso corso la maggior parte dei piloti della squadriglia. Al termine del corso, ad ottobre del 1915, fu assegnato in qualità di comandante alla 3^a Squadriglia, basata alla Comina, vicino a Pordenone, appena costituita per sdoppiamento della 1^a (capitano Luigi Bailo)⁷⁶. Lo seguirono, ancora una volta, i piloti provenienti dalla disciolta 5^a

73: Riccardo Moizo (Saliceto, 22 agosto 1877 – Roma, 27 febbraio 1962). Lo stesso giorno 23 ottobre 1911, poco dopo il cap. Piazza, decollò con un *Nieuport IV* biposto, con a bordo un osservatore, per una missione di ricognizione della durata complessiva di circa due ore. Il successivo 25 ottobre il cap. Moizo fu il primo pilota militare ad essere raggiunto dal fuoco contraereo nemico, che colpì l'aereo su cui volava senza peraltro interromperne la missione. Il 10 settembre 1912 infine il cap. Moizo ebbe il dubbio onore di essere il primo pilota a cadere prigioniero. Quel giorno infatti, decollato dal campo di volo di Tripoli con un *Nieuport* monoposto, fu costretto da un'avaria al motore ad atterrare nei pressi di Azizia, ben dietro le linee nemiche, e venne catturato dagli ottomani, nelle cui mani rimase – trattato con molta cortesia – fino alla fine del conflitto.

74: *"Nel 1913 erano operativi diversi campi scuola militari con strutture stabili ad Aviano, Somma Lombardo, Cascina Malpensa e la stazione idrovolanti di Venezia. Ad essi si affiancavano strutture civili a Cameri e a S. Giusto (PI), oltre ai campi operativi di Centocelle (Roma), Mirafiori (TO), Venaria Reale (TO), Cuneo, San Francesco in Campo (TO), Busto Arsizio, Taliedo (MI), Padova, Bologna, La Comina (Pordenone) e altri minori. Inoltre funzionavano gli aeroscali per dirigibili di Vigna di Valle (Bracciano), Ferrara, Jesi, Baggio (MI), Campalto e Verona Boscomantico"* (R. Callegari, *Il fronte del cielo. 1915-1918* – 2^a ed., Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano – Comune di Istrana, Treviso, 2012, pag. 19).

75: Il precedente primato apparteneva al Capitano Carlo Maria Piazza – pilota già distintosi in Libia – che qualche mese prima, il 23 agosto 1913, sul campo di Mirafiori, aveva raggiunto i 3.400 m di quota.

76: Vds. Angelo Nataloni, Mauro Antonellini, *Sulle ali della Grande Guerra, la storia, gli aerei, gli assi – Parte II, gli Aerei*, Quaderni della SCSM 2/2016, pag. 84.

Squadriglia. La nuova unità aveva in organico tre *Caproni Ca.32* – due in linea di volo e uno in riserva – detti anche *Ca. 300 HP* perché montavano tre motori FIAT A. 10 da 100 CV ciascuno. L'1 novembre la squadriglia venne riunita alla 1^a, alla 2^a e alla 4^a nel I Gruppo Squadriglie Caproni, comandato dal tenente colonnello Alfredo Barbieri.

Il capitano Piccio rimase con la 3^a Squadriglia per pochi mesi, perché il 29 febbraio 1916 lasciò il comando a Giulio Palma di Cesnola – uno dei suoi vecchi gregari, promosso capitano il 2 settembre 1915 – e venne trasferito a Parigi, dove in due mesi venne abilitato al pilotaggio dei piccoli e maneggevoli caccia *Nieuport Ni.11 "Bebè"*, convertendosi così alla caccia, ma si dimostrò da subito cacciatore più istintivo che teorico. Il 31 maggio dello stesso anno – conseguita l'abilitazione e rientrato in Italia – assunse il comando della 77^a Squadriglia da caccia, appena costituita alla Comina ed ancora equipaggiata con i vecchi *Nieuport Ni.10*, che peraltro vennero sostituiti con i più veloci *Nieuport Ni.11 "Bebè"* quando la squadriglia, il 18 giugno, fu rischierata sul campo di volo di Istrana, nei pressi di Treviso.

Ne facevano parte, tra gli altri, i tenenti Carlo Savio e Giovanni Fasoli, i sergenti Giuseppe Tesei e Domenico Piaggio, il caporale Giovanni Bozzetto, il sottotenente Ferruccio Ranza e il sergente Cosimo Rizzotto. Gli ultimi due diverranno *assi*: Ranza con diciassette vittorie accreditate – e ne parleremo più avanti – Rizzotto con sei, tutte ottenute con la 77^a Squadriglia.

Nel successivo mese di luglio la squadriglia condusse numerose missioni, accompagnando le formazioni di bombardieri e contrastando la caccia avversaria. Lo stesso continuò a fare nei mesi successivi, operando però dal campo di volo di Cascina Farello, nei pressi di Aquileia, dove era stata spostata nell'agosto del 1916.

A Cascina Farello era già presente una Sezione distaccata della squadriglia francese N92/I, basata a Venezia Lido dall'inizio della guerra e dotata anch'essa di *Nieuport Ni.11 "Bebè"*. Poiché i francesi disponevano di razzi aria-aria incendiari *Le Prieur* (Fig. 40), che venivano montati sui caccia ed erano impiegati per abbattere palloni e dirigibili, il capitano Piccio li convinse a prestargliene alcuni – insieme alle istruzioni per l'uso – con l'intenzione di servirsene contro un *Drachen* (pallone frenato) che gli austriaci facevano innalzare nell'aria a Sella del Bivio (attuale Selo, in Slovenia), una quindicina di chilometri a sud est di Gorizia, per osservare le posizioni italiane.

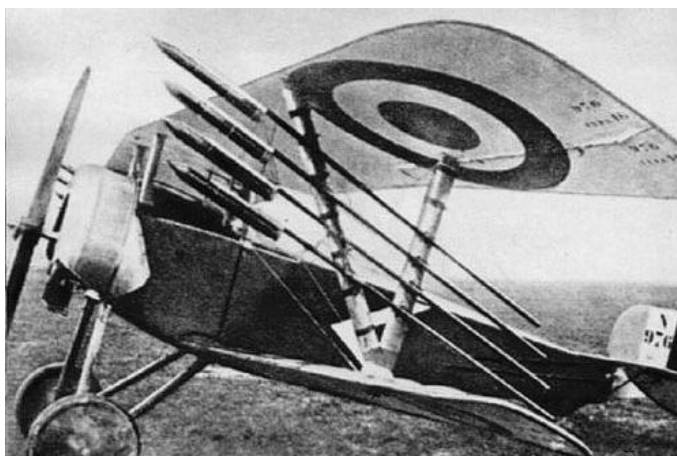


FIGURA 40 – RAZZI INCENDIARI *LE PRIEUR* MONTATI SU UN *NIEUPORT Ni.11 "BEBÈ"* ITALIANO. PUR SE EFFICACI CONTRO I PALLONI FRENATI, LA LORO INSTALLAZIONE RIDUCEVA NOTEVOLMENTE L'AGILITÀ DELL'AEROPLANO

I francesi aderirono alla richiesta e fornirono i razzi, ma Piccio, impaziente di passare all'azione, non attese le istruzioni per l'uso e tentò di fare pratica da solo, senza conoscerne il funzionamento, usando come bersaglio un pallone catturato agli austriaci. Gli andò bene, anche se rischiò di far saltare in aria un deposito di idrogeno, ma ricevette una severa reprimenda, che comunque non lo scoraggiò.

Alla fine, superate le difficoltà di messa a punto dei razzi, il 18 ottobre 1916 riuscì ad abbattere il *Drachen* di Selo, ottenendo la sua prima vittoria. Rimasero delusi i piloti francesi, che in cambio dei razzi avevano ottenuto di poter partecipare all'azione. Giunti in ritardo sul luogo dell'appuntamento, non vennero attesi da Piccio, che partì prima del loro arrivo e completò l'azione da solo, guadagnandosi una Medaglia d'Argento al Valor Militare, con la seguente motivazione:

"PICCIO cav. Pier Ruggero, da Roma, capitano corpo aeronautico, gruppo aeroplani – Pilota militare, compì numerosissime ardite operazioni di guerra in aeroplano. Servi di costante esempio e di sprone ai suoi dipendenti, ottenendo costantemente risultati molto efficaci. Il 18 ottobre, spontaneamente, si recò ad abbattere un dracken avversario. Riuscì nella brillante impresa mercé la sua rara abilità e il suo indomito coraggio – Altipiano Carsico, 18 ottobre 1916".

Il 14 novembre 1916 il campo di volo della 77^a Squadriglia fu bombardato da una formazione di bombardieri austriaci. L'azione provocò due vittime tra gli avieri italiani, ma non danneggiò nessun aereo. Nei primi giorni del nuovo anno, comunque, la squadriglia venne riequipaggiata con i *Nieuport Ni.17*, velivoli monoposto molto manovrabili, agili e con un'ottima velocità di salita, che però evidenziarono ben presto una pericolosa fragilità strutturale, tanto che nel successivo mese di marzo vennero sostituiti con i più affidabili *SPAD S.VII*. Pier Ruggero Piccio nel frattempo era stato promosso maggiore, a far data dal 26 gennaio 1917.

Pochi mesi dopo, il 15 aprile, il neo-promosso maggiore Piccio fu destinato al comando del X Gruppo Aeroplani, che inquadrava la 77^a Squadriglia – spostata ad Aiello del Friuli (Fig. 41) – e la 91^a Squadriglia, appena costituita sul campo di volo di Santa Caterina, vicino Udine, e comandata dal capitano Guido Tacchini. Quest'ultimo peraltro fu quasi subito avvicendato con l'ormai famoso capitano Francesco Baracca, già titolare, in quel momento, di ben nove abbattimenti. Il comando del Gruppo era anch'esso a Santa Caterina.



FIGURA 41 – SPAD S.VII DELLA 77^a SQUADRIGLIA SUL CAMPO DI VOLO DI AIELLO DEL FRIULI

Nonostante fosse il comandante del Gruppo, il maggiore Piccio continuò a volare assiduamente in combattimento – principalmente sul fronte dell'Isonzo, nel corso delle cruente battaglie che da questo fiume presero il nome – con l'una o con l'altra delle squadriglie: più con la 77^a che con la 91^a, anche se volle che quasi tutte le sue vittorie fossero inserite tra quelle attribuite alla 91^a, per accrescerne ulteriormente la fama di "Squadriglia degli assi".

Il mattino del 20 maggio ottenne la sua seconda vittoria, abbattendo un *Albatros D.III* austriaco a est di Plava, circa 15 chilometri a nord di Gorizia. Sorvolando la stessa zona qualche giorno prima, nel pomeriggio del 14 maggio, resosi conto di avere la mitragliatrice di bordo irrimediabilmente inceppata, aveva invece dovuto rompere il contatto con il ricognitore austriaco che aveva appena ingaggiato e rientrare alla base. Non solo: avvertendo delle strane vibrazioni al motore, dal quale cominciavano per giunta ad uscire scintille in quantità, fu costretto a spegnerlo, continuando a volare in planata ed atterrando infine nei pressi di Volzana, vicino a Tolmino, una ventina di chilometri a nord di Gorizia, appena dietro le linee italiane. Ad un successivo esame risultò che una pallottola incendiaria austriaca aveva colpito l'elica dell'aereo, producendo la quasi completa carbonizzazione del mozzo.

La sua terza vittima fu un altro *Albatros D.III*, abbattuto il 28 maggio a San Marco, appena a nord di Udine; la quarta e la quinta – l'1 e il 29 giugno – furono due ricognitori, abbattuti rispettivamente a Montevecchio (attuale Stara Gora, in Slovenia), 5 chilometri a est di Gorizia, e nuovamente nei pressi di San Marco. Il maggiore Piccio era ormai un asso!

Le sue indiscusse capacità di comandante e di pilota gli valsero il conferimento di una Croce di Cavaliere dell'Ordine Militare di Savoia, con la seguente motivazione, nella quale si sottolineava che, pur essendo comandante del Gruppo, il maggiore Piccio continuava a volare con le sue squadriglie:

"PICCIO Pier Ruggero, Maggiore di Fanteria (Corpo Aeronautico Militare) – Comandante di un Gruppo di Squadriglie da caccia, durante le ultime fortunate azioni di bombardamento aereo sulle fronti carsiche e tridentine, con la sua opera intelligente, instancabile e sagace cooperò mirabilmente alla loro buona riuscita organizzandone sapientemente il servizio di scorta. Dirigeva inoltre il servizio da caccia sul territorio di grandi unità impegnate in azioni belliche, talché le offese nemiche dall'alto furono ridotte a minime proporzioni. Audace e valorosissimo, benché Comandante di Gruppo, concorreva regolarmente in turno con gli altri piloti nei servizi di caccia, scorta e crociera, tanto da sostenere in breve volgere di tempo 14 combattimenti aerei, durante i quali abbatteva 5 velivoli nemici – Cielo Carsico, Fronte Tridentina, maggio-giugno 1917".

Il 28 luglio Piccio ottenne altre due vittorie – la sesta e la settima – abbattendo in rapida successione due ricognitori biposto *Aviatik C.I* sui cieli di Ajdussina, una ventina di chilometri a est di Gorizia.

Il 2 agosto, dopo essere decollato su allarme per intercettare aerei nemici segnalati attorno al Monte Corada, circa 13 chilometri a nord di Gorizia, li inseguì verso Tolmino e ne attaccò uno – un altro *Aviatik C.I* – mantenendosi il sole alle spalle e sparando da brevissima distanza, tanto da essere costretto a cabrare bruscamente per evitarlo, perdendolo così di vista. Credendo di averlo avvistato nuovamente dopo pochi minuti, gli si avventò contro e lo abbatté, facendolo precipitare in fiamme a Volzana, nei pressi di Tolmino. Tornato alla base, scoprì che in realtà aveva abbattuto in pochi minuti due aerei dello stesso tipo, conseguendo l'ottava e la nona vittoria. Come si seppe più tardi, il pilota del primo dei due – che rimase comunque illeso – era l'*oberleutnant* Frank Linke-Crawford⁷⁷ (Fig. 42), che volava solo, senza il mitragliere.



FIGURA 42 – L'*OBERSLEUTNANT*
FRANK LINKE-CRAWFORD

Il 19 agosto, rientrando a Santa Caterina dopo una missione di scorta ad un gruppo di bombardieri Caproni, fu colto da un improvviso malessere, probabilmente dovuto ai gas respirati mentre si trovava in volo sul campo di battaglia, perse il controllo dell'aereo e cappottò in fase di atterraggio, fortunatamente senza gravi conseguenze.

Ulteriori quattro vittorie – decima, undicesima, dodicesima e tredicesima – giunsero a settembre: il 7 e il 14 il maggiore Piccio abbatté due *Hansa-Brandenburg C.I*, il primo a Zagorje, otto chilometri a nord est di Gorizia, il secondo a Avšček, circa 18 chilometri a nord di Gorizia; il 23 e il 29 fu la volta di due ricognitori, abbattuti – questa volta con la 77^a Squadriglia – a Kal, una ventina di chilometri a est di Tolmino, e a Ternova d'Isonzo, 5 chilometri a nord di Caporetto.

Ottobre portò altre vittorie. Il 2 e il 3 il maggiore Piccio abbatté due ricognitori, il primo a Banjsice, vicino ad Auzza, 25 chilometri a nord est di Gorizia, il secondo a Levpa, appena più a ovest rispetto a Banjsice. Nel pomeriggio del 3 inoltre, spintosi fino a Breg, sulla Sava, una cinquantina di chilometri a nord est di Banjsice, attaccò risolutamente un altro ricognitore, costringendolo ad atterrare dietro le linee italiane. Il 25 mattina toccò ad un *Hansa-Brandenburg C.I*, abbattuto a Polizza, 19 chilometri a est di Cividale, il 25 pomeriggio a un *Aviatik C.I*, abbattuto a Castelmonte, 9 chilometri più a ovest di Polizza.

Con queste ultime, Piccio era giunto a ben diciassette vittorie. Si era inoltre aggiudicato il primo premio – pari a 10.000 lire, per l'epoca una cifra notevolissima – del concorso "Cacciatori del Cielo", organizzato dal periodico *Il Secolo Illustrato* e finanziato dalla Pirelli, per premiare il pilota che avesse riportato il maggior numero di vittorie confermate nel periodo luglio-ottobre 1917. Dietro di lui, che nel periodo stabilito aveva ottenuto dodici vittorie, si piazzarono il maggiore Francesco Baracca, con dieci vittorie (5.000 lire), e il capitano Fulco Ruffo di Calabria, con sette vittorie (3.000 lire).

Ovviamente la consegna dei premi dovette essere rinviata a tempi migliori, perché erano nel frattempo sopraggiunte le cupe giornate di Caporetto. A partire proprio dal 25 ottobre tutti gli aerei disponibili vennero gettati nella mischia, in condizioni atmosferiche pessime. Solo la 91^a Squadriglia quel giorno condusse diciassette missioni di caccia, perdendo due piloti. Uno di essi, il sottotenente Giovanni Sabelli, era in pattuglia sulla Bainsizza con Piccio, appena promosso tenente colonnello. Avvistato un ricognitore austriaco, i due decisero di attaccarlo, ma Piccio, con

77: Frank Linke-Crawford (18 agosto 1893, Krakau, Galizia – 30 luglio 1918, nei pressi di Guia, Italia), che quel giorno era ai comandi di un *Aviatik D.I*, venne abbattuto il 30 luglio 1918 su Guia, cinque chilometri a est di Valdobbiadene, da un caccia *Hanriot HD.1* italiano dell'81^a Squadriglia, pilotato dal caporale Aldo Astolfi, titolare di quest'unica vittoria. Linke-Crawford al momento del suo abbattimento era il quarto nella graduatoria degli assi della caccia austroungarici della I Guerra Mondiale, con ventisette vittorie. Era divenuto pilota da caccia solo nel gennaio del 1917. La sua prima vittoria risaliva al 21 agosto 1917. Quando fu abbattuto da Piccio non ne aveva ancora ottenuta nessuna.

la mitragliatrice inceppata, dovette cedere il passo al compagno e non poté intervenire quando quest'ultimo, attaccato da una pattuglia di caccia che gli si era messa in coda, venne abbattuto.

Nei giorni immediatamente successivi i piloti continuarono a volare e a combattere, ma il fronte aveva ormai ceduto e ben presto si rese necessario abbandonare i campi di volo più avanzati e spostare verso ovest aerei e materiali, distruggendo tutto ciò che non era possibile salvare. Il movimento retrogrado degli aerei superstiti di una quarantina di squadriglie si sviluppò sui campi di volo di Istrago, Casarsa, Aviano, La Comina, Arcade e Istrana. L'8 novembre, infine, la 77^a Squadriglia venne basata a Marcon, circa 25 chilometri ad ovest del Piave, e inquadrata nel XIII Gruppo Aeroplani. La 91^a Squadriglia si fermò invece a Padova, inquadrata nel VI Gruppo Aeroplani.

Anche in questo periglioso frangente il tenente colonnello Piccio, coinvolto nel generale ripiegamento e separato dalle squadriglie alle sue dipendenze, continuò a dare prova delle sue capacità di pilota, prodigandosi senza risparmio – al pari di tutti gli appartenenti al Corpo Aeronautico Militare – per tentare di ritardare, per quanto possibile, l'avanzata degli austriaci.

Il 12 novembre, quando le truppe italiane in ritirata si attestarono sulla linea difensiva del Piave, anche Piccio, come tutti gli altri piloti disponibili, prese ad operare in loro supporto, contrastando l'aviazione avversaria – ricognizione e caccia – e conducendo missioni di mitragliamento a terra contro le unità austro ungariche. Il 23 novembre, sul Montello, nel corso di un'intensa giornata di scontri aerei, mentre attaccava un ricognitore, venne attaccato dall'aeroplano da caccia che lo scortava, incassando vari colpi che lo costrinsero ad atterrare in emergenza a Istrana. Il 30 novembre invece, sempre sull'area del Montello, le pallottole incendiarie sparate dalla sua mitragliatrice di bordo fecero esplodere un *Drachen*, dal quale gli osservatori, vista la mala parata, si erano appena lanciati col paracadute.

A metà dicembre, stabilizzatosi il fronte e sopraggiunta la cattiva stagione, il tenente colonnello Piccio – come molti altri aviatori, tra cui lo stesso maggiore Baracca – venne costretto ad allontanarsi dal fronte per osservare il periodo di riposo obbligatorio prescritto per tutti i piloti, sottoposti com'erano a rilevanti e prolungati sforzi psico-fisici in condizioni proibitive. La sua



FIGURA 43 – QUINTO DI TREVISO – MAGGIO 1918. DA SX: TEN. COL PICCIO, MAGG. BARACCA E CAP. RUFFO DI CALABRIA DAVANTI A VILLA BORGHESE, DOVE ALLOGGIAVANO GLI UFFICIALI DELLA 91^a SQUADRIGLIA

esperienza venne comunque messa a frutto, perché fu inviato a Torino Mirafiori per provare i nuovi caccia in corso di realizzazione, il *Pomilio Gamma* e l'*Ansaldo A1 Balilla*. Lo accompagnavano il maggiore Baracca e il capitano Ruffo di Calabria. L'unanime giudizio dei tre *assi* sui prototipi fu negativo. Ne abbiamo già scritto a pag. 85.

Il 25 marzo 1918, a Milano, nel corso di una solenne cerimonia tenutasi alla Scala, al tenente colonnello Piccio venne conferita una Medaglia d'Oro al Valor Militare, in riconoscimento delle "[...] *sue elette qualità di pilota [...] di condottiero [...] e di soldato [...]*". La stessa altissima decorazione, nella medesima occasione, venne conferita anche al maggiore Baracca e al capitano Ruffo di Calabria (Fig. 43). Questa la motivazione:

"PICCIO cav. Pier Ruggero, da Roma, tenente colonnello corpo aeronautico (aviatori) – Pilota arditissimo da caccia, sempre pronto ad ogni audacia, abbattè, dal 10 luglio al 30 novembre 1917, undici apparecchi nemici, portando così il numero totale degli apparecchi da lui abbattuti a diciassette. Personificazione mirabile delle più elette qualità del pilota italiano, condottiero ideale dei cacciatori del cielo, cuore ardente di entusiasmo, soldato provato alle più dure vicende dell'aria, da additarsi come esempio a tutti gli aviatori e come vanto dell'esercito nostro. Cielo dell'Isonzo e del Carso, Aidussina, 28 luglio; Tolmino, 2 agosto; Volgarù, 7 settembre; Avscek, 14 settembre; Kal, 23 settembre; Ternova, 29 settembre; Auzza, 2 ottobre; Mesniak, 3 ottobre; Castelmonte, 25 ottobre; Bosco di Panovizza, 25 ottobre 1917".

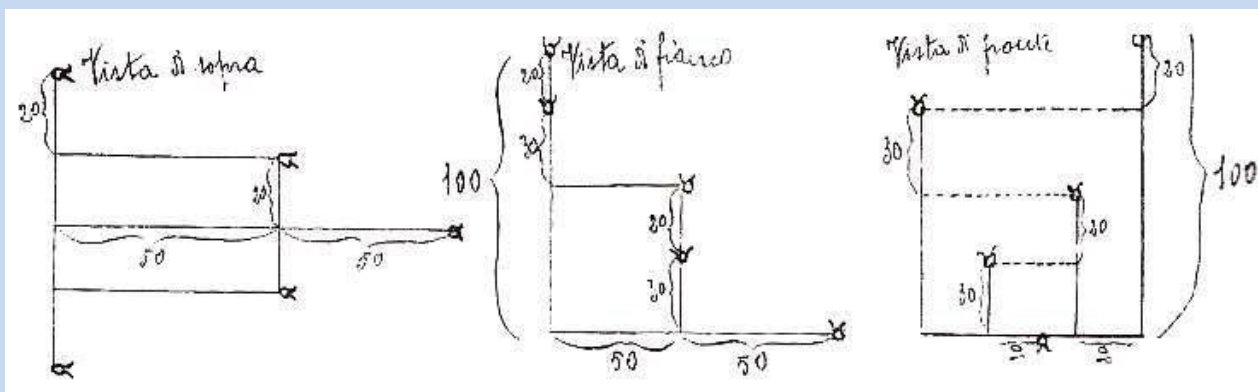
Il tenente colonnello Piccio tornò al fronte nel marzo 1918, per assumere l'importante incarico di Ispettore delle Squadriglie da Caccia. In questo nuovo ruolo si mosse da subito con grande fermezza, con la precisa intenzione di perfezionare lo strumento aereo e di aumentarne l'efficacia. Dopo aver condotto accurate ispezioni nelle scuole di volo, avendo individuato in esse carenze disciplinari e di metodo addestrativo, emanò precise disposizioni per migliorarne l'attività. Emanò inoltre – il 6 giugno del 1918 – una sua *Istruzione provvisoria d'impiego delle squadriglie da caccia* (vds. Riquadro 2 in questa pagina), una serie di dettagliate prescrizioni, da adottare prima, durante e dopo il combattimento, per i piloti e per le formazioni. Vietò, in particolare, i troppo rischiosi voli individuali sul territorio nemico, imponendo in loro vece l'impiego coordinato di pattuglie aeree. Definì anche con chiarezza i criteri di omologazione delle vittorie rivendicate dai piloti, fino a quel momento piuttosto vaghi.

RIQUADRO 2

ISTRUZIONE PROVVISORIA D'IMPIEGO DELLE SQUADRIGLIE DA CACCIA

PREMESSA. L'Aviazione da Caccia ha tre compiti essenziali: 1) Permettere che i nostri aeroplani da ricognizione, da artiglieria, da bombardamento possano esplicare il loro mandato 2) Impedire che il nemico possa fare altrettanto 3) Partecipare ai combattimenti terrestri Per ottenere tali risultati, che costituiscono la sua prima ragione di essere, deve ricercare il nemico e ovunque lo trovi impegnare combattimento e sconfiggerlo. Per l'illimitato campo di azione dei mezzi aerei non vi è numero di aeroplani che esercitando solo un'azione di difesa possa assolutamente impedire a un pilota deciso di raggiungere i suoi obiettivi. Non bisogna infine dimenticare quanto grande influenza morale abbia sulle nostre fanterie sottostanti la constatazione della supremazia aerea della nostra Aviazione da Caccia.

SERVIZI AFFIDATI ALL'AVIAZIONE DA CACCIA. Dobbiamo considerare a seconda delle circostanze i seguenti modi d'impiego dell'Aviazione da Caccia: pattuglie offensive di crociera; volo di allarme; voli di scorta; voli di mitragliamento di bersagli terrestri. Quale che sia il servizio al quale gli apparecchi da caccia vengano adibiti, i voli di apparecchi isolati sono assolutamente da escludersi. Gli apparecchi da caccia devono essere sempre riuniti in pattuglie. Il numero degli apparecchi componenti la pattuglia dipende dalle speciali condizioni del momento, avuto riguardo alla forza e ai metodi di combattimento nostri e all'aviazione avversaria. Per ora la pattuglia, per esplicare bene la sua azione durante il combattimento e restare bene sotto la direzione e il controllo del capopattuglia, è bene sia formata da tre a cinque apparecchi secondo le circostanze suaccennate. Nella pattuglia gli apparecchi terranno la formazione a triangolo. Il capopattuglia in testa. Gli altri rispettivamente a destra e a sinistra indietro e sopra il capopattuglia come risulta dalle seguenti figure [riprodotte in originale, N.d.A.]:



Sarà però spesso necessario raggruppare un numero maggiore di apparecchi, e allora si riuniranno varie pattuglie la cui rispettiva posizione sarà di volta in volta fissata da chi ordina l'operazione secondo il servizio da compiere. Si tenga presente che un'ottima formazione di combattimento è costituita da due pattuglie una sopra all'altra. In tal caso il capo della pattuglia superiore deve regolarsi in modo da mantenersi 100-200 metri circa sopra all'altra pattuglia e un po' indietro e di fianco, in modo da vedere sempre la pattuglia inferiore e garantirla da sorprese durante il combattimento offensivo. In ogni pattuglia il capopattuglia deve avere un segnale ben visibile (sono buoni dei nastri lunghi applicati al timone o ai montanti), segnale che deve essere conosciuto dai componenti le pattuglie, e deve a sua volta conoscere i distintivi dei suoi piloti. In ogni pattuglia deve essere stabilito un sottocomandante nel caso il comandante debba abbandonare, per una ragione qualsiasi, la pattuglia. La formazione deve essere nei limiti del possibile mantenuta anche durante il combattimento, deve in ogni modo essere ripresa subito dopo. Il comandante la pattuglia deve, dopo ogni volo, far rilevare le deficienze riscontrate e studiate in modo di ovviarvi nei voli successivi.

Ogni pilota deve saper funzionare da capopattuglia e da componente la pattuglia. Il capopattuglia deve riunire i propri piloti ogni volta prima della partenza e dare le indicazioni necessarie per la missione da compiere. Dovrà, quando lo crede necessario, dare le istruzioni che crederà opportune per il buon funzionamento della pattuglia. I piloti componenti la stessa pattuglia devono partire immediatamente l'uno dopo l'altro, primo il capopattuglia. Il capopattuglia deve sempre pensare che i piloti che lo seguono devono prendere e mantenere la formazione in volo, quindi appena arrivati a 100 metri di altezza rallenterà al massimo la sua velocità orizzontale e ascensionale fintanto che i componenti la sua pattuglia non siano a posto. Riprenderà soltanto allora la sua salita ma senza sfruttare mai tutto il suo motore e regolandosi lui, in maniera da rendere agevole ai suoi piloti di mantenersi in formazione. D'altra parte i componenti la pattuglia dovranno, agendo sulla manetta dei gas, aumentare e diminuire in conseguenza la propria velocità. I piloti devono sempre migliorarsi in questo esercizio e non bisogna dimenticare che nel combattimento uno degli elementi necessari per il successo è la conoscenza perfetta del proprio motore che permette di variare, come è necessario, la velocità del proprio apparecchio in relazione alle manovre proprie e dell'avversario.

PATTUGLIE OFFENSIVE E DA CROCIERA. Incrociando in una data zona del fronte debbono eseguire successive puntate offensive nel territorio nemico a 10-15 Km dalle linee, per dar battaglia e abbattere gli apparecchi nemici ovunque li incontrino. Potranno avere il compito di abbattere aerostati da osservazione avversari. Di norma le nostre pattuglie devono attaccare le pattuglie avversarie soltanto quando trovandosi in posizione favorevole hanno maggiori probabilità di successo. Si tenga presente però che in speciali condizioni può essere utile di tentare ugualmente l'attacco anche quando ci si trovi in posizione sfavorevole, e questo, soprattutto quando l'avversario riconoscendo la nostra superiorità, come ora avviene, è moralmente scosso fin dall'inizio dell'attacco, per il solo fatto che essa si verifica.

VOLI PER ALLARMI. Tali voli devono essere eccezionali ed eseguiti soltanto in casi speciali. Saranno di rendimento quando l'allarme è per apparecchi nemici a quota relativamente bassa o per apparecchi nemici addentratasi molto in nostro territorio. Anche per essi valgono le disposizioni riguardanti l'impiego normale in pattuglia.

VOLI DI SCORTA. Hanno lo scopo di assicurare le esecuzioni delle speciali missioni devolute agli apparecchi da ricognizione lontana e da bombardamento. Compito difficile, delicato e che necessita speciale preparazione nel predisporlo, cura nell'eseguirlo. Se la scorta è incaricata di proteggere uno o più apparecchi da ricognizione deve possibilmente dividersi in due pattuglie come è previsto. In tal caso il capopattuglia più in basso dovrà stare 50 m circa sopra e dietro gli apparecchi da scortare senza mai perderli di vista. Da loro parte gli apparecchi da ricognizione se sono molto veloci devono anch'essi viaggiare a gas ridotti, per permettere alla scorta di mantenersi compatta, e se sono in due o più devono regolarsi secondo le norme indicate più sopra per le pattuglie. Se la scorta è incaricata della protezione di un nucleo da bombardamento, le pattuglie devono disporsi in maniera da circondare il nucleo da bombardamento e restare con parte degli apparecchi sull'obiettivo bombardato fino a quando il nucleo da bombardamento non sia riordinato e allontanato, dopo di che lo scorterà a tergo. Può essere talvolta utile inviare delle pattuglie offensive di crociera a incrociare sul luogo dove si può supporre di trovare maggior resistenza. In ogni modo in ambedue i casi suaccennati della scorta, essa ricordi che suo compito è di aiutare gli apparecchi da ricognizione e bombardamento a compier la loro missione e che quindi nello svolgersi degli eventuali combattimenti non deve lasciarsi trasportare lontano dagli apparecchi che essa deve proteggere. È più che in ogni altro caso necessario mantenere la formazione di volo e riprenderla al più presto nello svolgersi dell'azione.

VOLI DI MITRAGLIAMENTO DI BERSAGLIO TERRESTRE. Sono destinati soprattutto a demoralizzare le truppe avversarie nelle azioni difensive od offensive. Devono essere eseguiti per ciò a bassa quota e quando la presenza di truppe ammassate dia la sicurezza di raggiungere lo scopo prefisso. Possono essere utilmente eseguiti contro batterie in posizione, colonne in marcia (truppe e carreggio) e contro accampamenti e servizi nelle retrovie. Anche in questi attacchi è necessario che si tengano presenti le norme per stare riuniti, tanto più che riesce difficile l'orientamento quando si è molto bassi sul terreno. Il tiro deve essere iniziato alla quota di 500 m al massimo e proseguire fino ai 200 m più o meno. È necessario però sempre accertarsi che le truppe contro cui si esegue il tiro siano quelle avversarie. D'altra parte quanto più si è bassi tanto più è problematico l'intervento delle forze aeree avversarie e il tiro da terra contro più apparecchi è praticamente meno efficace che contro un solo apparecchio. Durante tali voli è misura precauzionale la presenza di una pattuglia offensiva a quota superiore sul posto dell'azione, per intervenire efficacemente contro forze avversarie che tentassero di ostacolarla. Se più pattuglie sono incaricate della stessa azione esse devono susseguirsi a brevi intervalli. Se sono fornite di bombe a mano esse saranno lanciate appena prima di iniziare il tiro.

COMBATTIMENTO. Nella pattuglia in volo il giudice esclusivo della situazione è il capopattuglia. Egli deve concentrare la sua attenzione per non lasciarsi sfuggire nulla di quanto può interessarlo. Lo scorgere gli apparecchi nemici è in pratica più difficile di quanto potrebbe credersi, soprattutto gli apparecchi avversari trovandosi alla stessa quota presentano il minimo profilo. È molto utile quando si opera in nostro territorio osservare gli scoppi dei proiettili della nostra artiglieria

antiaerea. Se si è a quota molto alta però e si vedono gli scoppi bassi, prima di perdere quota occorre assicurarsi che gli apparecchi nemici non siano sopra di noi perché non bisogna dimenticare che le nostre batterie, alcune almeno, hanno un'ordinata massima non superiore ai 3000 – 4000 m. In ogni modo gli elementi più utili per il successo nel combattimento aereo sono: 1° La sorpresa. 2° La perizia nella manovra. 3° La precisione di tiro. La sorpresa non è molto facile ora che sono necessarie le formazioni multiple. In ogni modo è già agire di sorpresa riuscire ad avvicinarsi a una formazione avversaria essendo a una quota superiore a essa. Ricordare che non bisogna mai abbandonare la formazione per attaccare da solo. Anzi il capopattuglia che vedrà la propria pattuglia non perfettamente composta dovrà rallentare l'andatura, per essere raggiunto dagli altri alla distanza prescritta prima di iniziare l'attacco. Se si attacca una formazione avversaria sarà meglio concentrare i propri sforzi contro gli apparecchi che sono più lontani dagli altri. Fare in tal caso sempre attenzione di non lasciarsi poi attaccare dall'alto dal resto della formazione avversaria. Nelle disposizioni che darà il comandante la pattuglia prima della partenza, egli dovrà stabilire chi dei suoi piloti avrà l'incarico di rimanere sempre a quota superiore durante lo svolgersi del combattimento per attaccare a sua volta quelli che tentassero attaccare i primi apparecchi che hanno iniziato il combattimento. La tattica del combattimento aereo dipende dalla perizia individuale, ne si possono dare in proposito delle norme tassative. I piloti giovani tengano in ogni modo presente: 1° Che se si è attaccati non bisogna mai per nessuna ragione sfuggire l'avversario con una picchiata diretta che renderebbe il proprio avversario pressoché immobile per l'attaccante o con una scivolata d'ala o giro di vite che, facendo perder quota lo metterebbe in condizione sempre più svantaggiose. Ricordarsi che la quota è il primo vantaggio. 2° Che ogni attacco deve essere eseguito con la ferma determinazione di distruggere l'avversario. 3° Che nel tiro non basta picchiare il proprio apparecchio verso l'obiettivo e sparare. Le parti vitali dell'apparecchio sono piccola cosa rispetto al bersaglio rappresentato dall'apparecchio stesso (motore – pilota – serbatoio). A ciò si aggiunga che il bersaglio è in moto e che quindi il tiro è ancora più difficile. Occorre, appena si intuisce l'attacco, mettere la mano sinistra alla manetta del gas, le dita della destra sulla leva delle armi, fissare lo sguardo lungo la linea di mira e servirsene con precisione. 4° Che le occasioni opportune per eseguire il tiro con l'arma veramente puntata sfuggono rapidamente. Occorre quindi concentrare la propria attenzione per non lasciarselo sfuggire e manovrare in maniera da tirare più dappresso che sia possibile. 5° Che nell'attacco contro un altro caccia conviene attaccare da dietro senza perdere il vantaggio della quota, perché una volta perduto è più difficile riacquistarlo e avvicinarsi per tirare assolutamente a bruciapelo. 6° Che nell'attacco contro un apparecchio biposto bisogna cercare di collocarsi all'ultimo momento dietro e sotto il suo timone di profondità per restare defilato e avvicinarsi per eseguire il tiro a bruciapelo restando in quell'angolo morto.

AVVERTENZE. Il pilota deve: Prima della partenza: 1° Assicurarsi che i serbatoi benzina, oli o acqua siano riforniti. 2° Mettere l'arma (negli apparecchi con motori rotativi) in posizione bloccata, caricarla, assicurarsi che vi sia il prescritto numero di colpi. Se non si è assolutamente sicuri del regolare funzionamento dell'arma si dovrà procedere a tale verifica sparando alcuni colpi contro il fermapalle. 3° Assicurarsi dell'integrità dei comandi facendo funzionare brutalmente a terra le leve di comando. 4° Riscaldare il motore a regime ridotto prima di provarlo a pieno gas. 5° Provare se i contatti dei magneti funzionano esattamente. 6° Assicurarsi sempre bene con le cinghie. In volo: Ad alta quota ogni mezz'ora sparare un paio di colpi per non lasciare raffreddare troppo l'olio. Rivolgere spesso lo sguardo ai manometri della benzina, dell'olio, al termometro del radiatore. Non lasciar mai salire la temperatura dell'acqua tenendo conto anche delle differenti temperature di ebollizione alle varie quote. Pensare sempre che i motori negli apparecchi da caccia sono esuberanti alla necessità del volo e che essendo nella quasi totalità surcompressi soffrono grandemente nella marcia a pieno regime, e che devono quindi essere sfruttati al massimo unicamente durante il combattimento. Atterrando: Scaricare subito l'arma. Sbloccarla (negli apparecchi con motori rotativi). Riferire subito al motorista se il motore ha funzionato bene, al montatore se l'apparecchio è ben regolato facendo noto dettagliatamente ogni minimo inconveniente riscontrato, all'armaiolo sul funzionamento dell'arma e su qualsiasi inconveniente verificatosi durante il tiro ordinandone l'immediata completa pulizia e verifica del dispositivo e delle molle recupero. Appena sceso dall'apparecchio, se si sono avuti combattimenti, senza conferire con chicchessia (sotto la responsabilità del comandante la squadriglia) riempire i moduli "Rapporto di combattimento". Speciali cure debbono essere poste nella preparazione dei nastri. È indispensabile allorché non si ricevono i nastri già pronti dai magazzini depositi (nel qual caso essi saranno stati confezionati sotto il controllo della sezione 6ª del Comando Supremo) che nella confezione di essi il massimo scrupolo sia posto nella calibratura di ogni singola cartuccia, nella verifica di ogni maglione, nella perfetta posizione delle cartucce stesse nei relativi maglioni.

CONFERME DI APPARECCHI ABBATTUTI. È indispensabile che tutte le squadriglie, gruppi, comandi d'Aeronautica seguano gli stessi criteri per fare omologare o no ai piloti dipendenti gli abbattimenti di aerei nemici. È assolutamente da escludersi che il pilota si rechi in persona a elemosinare delle dichiarazioni che, nella loro maggioranza, o per l'incompetenza di chi le redige e per la loro provenienza, non possono essere considerate valide.

I Comandi d'Aeronautica hanno a loro disposizione nelle armate tutti i mezzi per avere le informazioni necessarie, ed è loro mansione di richiederle qualora non giungano subito. Per avere l'omologazione di un abbattimento occorrono almeno due conferme di osservatori di artiglieria o di palloni Drago o di prima linea che specifichino in maniera indubbia che l'apparecchio è caduto in fiamme o che esso era in vista degli osservatori stessi, specificando in tal modo il punto preciso ove esso giace e se la nostra artiglieria lo batte. Fuori di tali casi potranno in via eccezionale essere ugualmente omologate vittorie quando prove irrefutabili possono rendere certa la distruzione dell'aereo nemico (deposizioni di prigionieri – dichiarazioni concordi di vari altri piloti che abbiano presenziato al combattimento – caduta indubbiamente a picco dell'aereo, in vista di vari osservatori). Si ricordi inoltre che per avere l'omologazione dell'abbattimento di un drachen occorre che esso sia incendiato e che non basta che esso sia abbassato o sgonfiato.

6 giugno 1918

Il Tenente Colonnello Ispettore delle Squadriglie da Caccia
Pier Ruggero Piccio

Nonostante i gravosi impegni che gli derivavano dal nuovo importante incarico, il tenente colonnello Piccio non smise comunque di volare in combattimento con i suoi vecchi commilitoni. Insediatosi con il suo comando prima a Padova e poi a Quinto di Treviso, accanto alla 91^a Squadriglia – ancora guidata dal maggiore Baracca – si sedette spesso ai comandi del suo *SPAD S.VII* per svolgere missioni offensive in territorio nemico, fianco a fianco con gli altri piloti. Riprese così ad inanellare vittorie.



FIGURA 44
MAGGIORE ERNESTO LA PULLA

La prima di questa nuova serie, dopo più di sei mesi dalla precedente, la ottenne il 26 maggio 1918, su Ronchis, pochi chilometri a nord di Latisana, sul Tagliamento, a spese di un biposto austriaco. Due settimane dopo, il 9 giugno, abbatté un ricognitore biposto a Moriago, a nord del Grappa.

Nel giugno del 1918 l'Austria Ungheria condusse la sua ultima offensiva – passata poi alla storia come Battaglia del Solstizio – nel vano tentativo di spezzare la resistenza italiana sul Piave per ottenere una risolutiva vittoria e il definitivo tracollo dell'avversario. Il Comando Supremo italiano, tuttavia, al corrente dei piani austro ungarici, aveva già preso tutte le predisposizioni necessarie per affrontare il grande attacco, che si sarebbe dovuto sviluppare dall'Altopiano dei Sette Comuni al mare.

In particolare, per quanto riguarda le forze aeree, erano state costituite una *massa da bombardamento*, agli ordini del maggiore Ernesto La Polla (Fig. 44), e una *massa da caccia*, agli ordini del tenente colonnello Pier Ruggero Piccio. Le due *masse* vennero poste alle dirette dipendenze del Comando Supremo.

La *massa da caccia* comprendeva le Squadriglie 70^a, 72^a, 75^a, 76^a, 79^a, 80^a, 82^a e 91^a – tratte dalle Armate che presidiavano il fronte nei settori del Garda e del Piave – per un totale di circa centoventi aerei. Ad esse era stato assegnato il compito di condurre regolari voli di pattuglia e di intervenire ovunque fosse necessario, con azioni mirate. I piloti e gli aeroplani, grazie all'infaticabile azione propulsiva del tenente colonnello Piccio, erano pronti.

I risultati non si fecero attendere. L'aviazione italiana prese subito il sopravvento su quella austro ungarica, ottenendo in breve una significativa superiorità aerea, che mantenne poi fino alla fine della guerra. In poco più di una settimana – tanto durò l'offensiva – gli austriaci persero il 22 per cento dei piloti, il 19 per cento degli osservatori e oltre il 40 per cento degli aerei. A tutti gli effetti la Battaglia del Solstizio segnò la fine della *K.u.K. Luftfahrtruppen* e lasciò le fanterie asburgiche alla mercé delle bombe e delle mitragliatrici degli aeroplani italiani, praticamente liberi di volare dovunque.

Purtroppo, la sera del 19 giugno, quando ancora imperversavano i combattimenti, il tenente Franco Osnago, che era decollato dal campo di volo di Quinto di Treviso – sede della 91^a

Squadriglia – qualche ora prima, alle 18.15, come gregario del maggiore Francesco Baracca, fece ritorno alla base da solo, smarrito, riportando della probabile caduta dell'asso sul Montello, ancora occupato dagli austriaci. Venne subito informato il tenente colonnello Piccio, che non poté far altro che inviare il capitano Ruffo di Calabria e il tenente Andrea Costantini a sorvolare – invano – il luogo della presunta caduta. Il corpo ed i resti dell'aereo vennero ritrovati solo il 23 giugno dai tenenti Osnago e Ferruccio Ranza, accompagnati dal giornalista Raffaele Garinei del *Secolo* di Milano. I funerali ebbero luogo il 26 giugno a Quinto di Treviso, sede della 91^a Squadriglia. Presero la parola, nella circostanza, il Conte di Torino, il maggior generale Bongiovanni e lo stesso tenente colonnello Piccio (Fig. 45). L'orazione funebre venne pronunciata da Gabriele D'Annunzio.



FIGURA 45 – QUINTO DI TREVISO – 26 GIUGNO 1918 – FUNERALI DEL MAGGIORE FRANCESCO BARACCA – DA SX: CAP. RUFFO DI CALABRIA E TEN. COL. PICCIO. A DX IL GIORNALISTA GARINEI

Alla fine del mese di giugno, in riconoscimento del suo operato, al tenente colonnello Piccio fu conferita una seconda Medaglia d'Argento al Valor Militare. Nella motivazione, di seguito riportata, veniva ancora una volta messo in evidenza che l'ufficiale, pur gravato dei compiti di ispettore delle squadriglie da caccia, aveva sempre continuato a volare in combattimento con i suoi piloti:

“PICCIO cav. Pier Ruggero, da Roma, tenente colonnello corpo aeronautico militare – Quale ispettore delle squadriglie da caccia, con opera costante e fervida, preparò i propri reparti all'arduo e nuovissimo compito del loro impiego a massa sul cielo stesso della battaglia, partecipando altresì con superbo ardimento e con travolgente esempio del suo entusiastico ardore alle brillanti azioni, che hanno fatto dell'aviazione un valido e sicuro strumento di vittoria – Cielo del Montello e del Piave, 15-25 giugno 1918”.

Conclusosi con un nulla di fatto il sanguinoso sforzo austriaco, le armate italiane iniziarono a pianificare l'offensiva finale, quella che inflisse il colpo di grazia al già vacillante impero asburgico. Le unità aeree continuavano intanto a condurre le loro letali missioni. Con esse volava anche il tenente colonnello Piccio, che il 19 luglio abbatté un *Hansa-Brandenburg C.I* tra San Michele di Piave e San Polo di Piave – su terreno in mani austriache – e il 29 dello stesso mese un *Albatros D.V*, a Motta di Livenza.

Ulteriori tre vittorie, la seconda contro un caccia, la prima e la terza contro due contro ricognitori, giunsero in agosto: l'1 a Cima-dolmo, il 5 a Conegliano, ben oltre il Piave, e l'11 a Maserada. Con quest'ultima Piccio aveva totalizzato 24 abbattimenti, che gli vennero tutti convalidati. Il 29 settembre, a Montebelluna, ne rivendicò un altro – il venticinquesimo – contro un *Ufag C.I*, ma non ne ottenne la conferma.



FIGURA 46 – SOLDATI AUSTRIACI PRESI PRIGIONIERI DURANTE LA BATTAGLIA DI VITTORIO VENETO

L'offensiva italiana venne infine lanciata il 26 ottobre, in direzione di Vittorio Veneto. Una volta operato lo sfondamento, le truppe italiane iniziarono l'inseguimento dell'esercito austro ungarico, ormai in ripiegamento (Fig. 46). Alle squadriglie della *massa da caccia* – ricostituita per l'occasione – venne affidato il compito di colpire dal cielo le colonne austriache in ritirata nella pianura veneto-

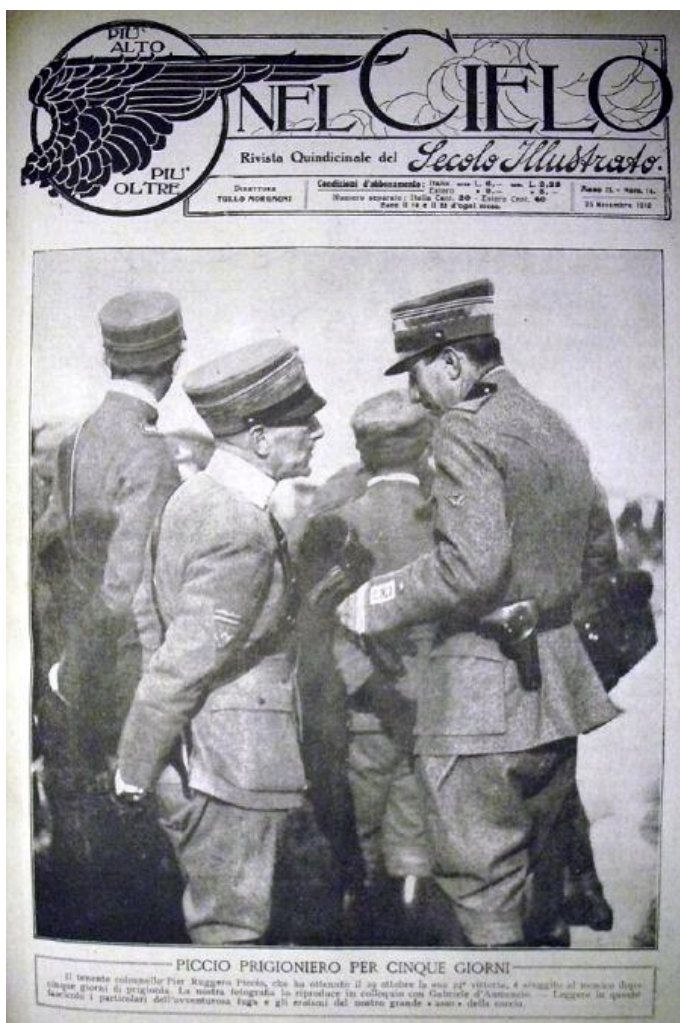


FIGURA 47 – NEL CIELO, QUINDICINALE DEL SECOLO ILLUSTRATO, NEL N. DEL 25 NOV. 1918 RIPORTA LA NOTIZIA DELLA PRIGIONIA DI PICCIO, CHE NELLA FOTOGRAFIA È A COLLOQUIO CON GABRIELE D'ANNUNZIO AI FUNERALI DI BARACCA A QUINTO DI TREVISO

frilana. La caccia nemica era praticamente assente, ma permaneva alto il pericolo rappresentato dal fuoco contraereo, particolarmente insidioso per i fragili aerei dell'epoca, per di più costretti a volare a bassissima quota sopra le truppe avversarie.

Il 31 ottobre lo stesso tenente colonnello Piccio, comandante della *massa da caccia*, venne colpito dopo aver mitragliato il campo di volo della Comina, a Pordenone. Per effetto dei colpi incassati, il motore dello *SPAD S.VII* su cui volava andò in avaria, costringendolo ad un atterraggio di fortuna dietro le linee nemiche. Se ne avvide il tenente Adriano Bacula⁷⁸, della 91ª Squadriglia, che volava con lui. Riferì poi di averlo visto liberarsi degli indumenti di volo appena giunto a terra e cercare di fuggire per sottrarsi alla cattura. Riferì anche di essere sceso a bassa quota per mitragliare gli austriaci che lo inseguivano. Al momento non fu possibile ottenere altre notizie.

Il giorno successivo, 1 novembre, il capitano Ruffo di Calabria atterrò con il suo *SPAD S.VII* – sul quale aveva in qualche modo caricato una bicicletta – sul campo di volo della Comina, ormai abbandonato dagli austriaci, per poi mettersi a girare nei dintorni per avere notizie di Piccio. Alla fine delle sue peregrinazioni venne a sapere che era stato catturato dopo qualche ora di fuga e che forse era stato portato a Udine. Poi più nulla fino al 5 novembre, quando erano appena cessate le ostilità (Fig. 47).

La sera del 5 novembre sulla porta della mensa ufficiali della 91ª Squadriglia, ospitata presso la casa della famiglia Corrent a Quinto, si presentò un uomo trasandato e sporco che indossava un pastrano austriaco. Era il comandante della formazione Pier Ruggero Piccio, abbattuto nei giorni precedenti e scomparso. Dopo un attimo di comprensibile stupore, i suoi ufficiali gli si fecero intorno festanti. Piccio raccontò che dopo la cattura, era stato riconosciuto. Gli austroungarici lo avevano rinchiuso nel carcere di Villach. L'offensiva italiana che stava mettendo al tappeto la macchina militare della duplice monarchia aveva però prodotto un tale sbandamento tra le linee avversarie da permettere al pilota italiano di fuggire approfittando del caos assoluto che si era generato. Piccio era scappato da Villach ed aveva superato le ormai evanescenti linee di combattimento. Si era spostato sempre a piedi, percorrendo circa un centinaio di chilometri, fino a raggiungere Udine ormai liberata. Lì era salito a bordo di un mezzo italiano diretto a Treviso. Il comandante dell'intera Massa da Caccia italiana, forte della sua autorità, avrebbe potuto ordinare a un qualsiasi veicolo di cambiare strada per farsi trasportare fino a Quinto. Non Piccio però. Non era nel suo stile. Egli preferì dimostrare fino in fondo a sé stesso e ai commilitoni la propria tenacia. Giunto a Treviso, ringraziò gli autisti e si incamminò di nuovo a piedi verso Quinto⁷⁹.

78: Adriano Bacula (Napoli, 5 marzo 1894 – Slovenia, 18 aprile 1938), tenente del Corpo Aeronautico Militare, nel maggio del 1918 entrò a far parte della 91ª Squadriglia, allora comandata dal maggiore Baracca. Dopo la guerra prese parte all'Impresa di Fiume come legionario di D'Annunzio, di cui godeva la personale stima. Nel 1926, a Hampton Roads, nei pressi di Norfolk, in Virginia, partecipò alla Coppa Schneider come pilota del terzo idrovolante *Macchi M.39* della squadra italiana. Successivamente fu pilota collaudatore della Savoia-Marchetti. Morì precipitando con un aereo in Slovenia, durante una fortissima tempesta di neve. Fu sepolto nel Mausoleo del Vittoriale.

79: R. Callegari, *Il fronte del cielo. 1915-1918* – 2ª ed., Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano – Comune di Istrana, Treviso, 2012, pag. 218.

Le imprese compiute nell'ultima fase della battaglia di Vittorio Veneto valsero al tenente colonnello Piccio il conferimento di una Croce di Ufficiale dell'Ordine Militare di Savoia, con la seguente motivazione:

“PICCIO Pier Ruggero, Tenente Colonnello di Fanteria (Corpo Aeronautico) – Comandante della massa autonoma da caccia, con tattica nuova ed ardita condusse le forti e complesse unità affidategli a rapida vittoria, sopraffacendo in soli tre giorni di lotte aeree l'aviazione nemica – Cielo della Pianura Veneta e degli Altipiani, 24-31 ottobre 1918”.

Della sua figura di comandante e di soldato scrisse anche Gabriele D'Annunzio, il Vate, nel suo immaginifico stile, in una lettera a lui indirizzata e datata 3 marzo 1919:

A Pier Ruggero Piccio.

I nostri compagni di tutte le Squadriglie da caccia mi fanno l'onore di chiedermi ch'io ti rivolga in loro nome la parola del commiato.

Ma è dunque finita la nostra guerra mentre l'ansia della «quarta sponda» trema alla vista dei combattenti come l'orlo magnetico della bandiera?

Ma c'è oggi tra noi chi possa dirti addio? chi possa credere di separarsi da te perché tu ti allontani?

Quando si combatteva, tu eri la folgore alata, presente in tutto il cielo della battaglia. Come il guizzo di luce nell'angolo dell'occhio che mira per abbattere, tu eri nella cima del cuore di ognuno.

Là tu rimani, là tu scintilli.

L'esserti stato compagno, l'averti avuto condottiere è per ognuno una gioia ed una gloria che non passano. Su i nostri petti il segno azzurro della prodezza è un riflesso del cielo dalle tue ali attraversato.

Non ti diciamo addio. ti diciamo: – Eccoci pronti.

Vogliamo pensare che tu ci chiamerai e ci adunerai ancora una volta, con quella tua voce maschia che taglia come il filo del tuo viso.

O italiano, sempre ti vedremo col rischio nel pugno, come il falco è sul pugno del falconiere.

Questo tuo falco maniero serra tra gli artigli un diamante, come nell'impresa di Piero De' Medici, col motto Semper.

È la nostra parola.

3 Marzo 1919.

Gabriele d'Annunzio

Nell'immediato dopoguerra, il giornalista Vittorio Varale raccolse in un opuscolo commemorativo, collegandole tra di loro, le lettere inviate dal Maggiore Francesco Baracca alla madre durante la guerra⁸⁰. La presentazione dell'opuscolo – pubblicato nel 1919 – fu firmata dal tenente colonnello Piccio, che aveva avuto l'asso tra i suoi piloti nel 1914 e nel 1915, quando comandava la 5^a Squadriglia da ricognizione, e successivamente, a partire dal 1917, quando comandava il X Gruppo Squadriglie, del quale faceva parte la 91^a Squadriglia, comandata appunto dal capitano Baracca.

Il 18 gennaio 1919 iniziò a Parigi la conferenza di pace (Fig. 48), voluta dai Paesi vincitori della I Guerra Mondiale per giungere alla firma dei trattati di pace con gli Imperi Centrali – usciti sconfitti dal conflitto – e definire il nuovo assetto geopolitico dell'Europa. L'Italia era rappresentata da una folta delegazione, guidata dall'allora Presidente del Consiglio Vittorio Emanuele Orlando e composta da numerosi Ministri e diplomatici.



FIGURA 48 – PARIGI 1919 – SESSIONE DELLA CONFERENZA DI PACE

80: Vittorio Varale, *La carriera, le battaglie, le vittorie del grande aviatore raccontate nelle Lettere alla Madre*, raccolte e collegate da Vittorio Varale, con presentazione del tenente colonnello Pier Ruggero [sic] Piccio, Società Editoriale Italiana "Il Secolo Illustrato", Milano, 1919.

Nell'ambito della delegazione erano state costituite una Sezione Militare – con a capo il maggior generale Ugo Cavallero – e una Sezione Marina. Alla Sezione Militare, che svolgeva anche le funzioni di Sezione Italiana del Comitato Militare Alleato, venne assegnato il tenente colonnello Piccio, che rimase a Parigi fino alla conclusione della Conferenza, ovvero fino al gennaio del 1920.



FIGURA 49 – IL TEN. COL. PICCIO E LORANDA BATCHELDER A PARIGI NEL 1919

Durante la sua permanenza nella *ville lumière*, il tenente colonnello Piccio ebbe modo di conoscere e di invaghirsi – ricambiato – di una giovanissima donna, Loranda Batchelder (Fig. 49), allora sedicenne, che viveva a Parigi con la madre ed era orfana di un ricco americano di New Orleans che aveva commerciato in legname. Sembra che la ragazza si fosse innamorata del quarantenne ufficiale dopo che questi l'aveva portata in volo sopra la città. La madre della giovane era assolutamente contraria alla relazione ed ancor più alla proposta di matrimonio avanzata da Piccio, ma questi non desistette, seguì le due donne quando rientrarono negli Stati Uniti ed alla fine riuscì nel suo intento. Subito dopo il matrimonio, che fu celebrato a New York nel 1920, gli sposi tornarono a Parigi e poi si trasferirono in Italia, dove l'anno successivo nacque il loro unico figlio, Pier Giacomo⁸¹.

L'8 aprile 1921, con il Regio Decreto n° 821, venne istituita la carica di Addetto Militare Aeronautico presso l'Ambasciata d'Italia a Parigi. Il primo a ricoprirla fu l'appena promosso colonnello Piccio, che nello stesso mese si trasferì a Parigi con la moglie e con il figlio, anche se il rapporto tra i due coniugi si andava sempre più rapidamente deteriorando. L'1 marzo 1923 venne insignito del titolo di Conte dal Re Vittorio Emanuele III – che ne aveva stima – e contemporaneamente venne nominato Aiutante di Campo Onorario del sovrano.

Il 24 gennaio 1923 Benito Mussolini – che era diventato Presidente del Consiglio dei Ministri il 31 ottobre 1922 – aveva istituito il Commissariato d'Aeronautica, riservandosi il ruolo di Commissario e nominando Vice Commissario Aldo Finzi⁸² (Fig. 50), ufficiale pilota nella guerra da poco conclusa e fascista della prima ora, che già era Sottosegretario al Ministero dell'Interno.

Due mesi dopo, il 28 marzo 1923, con il Regio Decreto n. 645, venne costituita la Regia Aeronautica, nella quale furono riunite tutte le forze aeree militari del Regio Esercito e della Regia Marina, sia quelle basate sul territorio nazionale che quelle dislocate nelle colonie.

Per volontà di Mussolini – e con l'approvazione dei Capi di Stato Maggiore dell'Esercito e della Marina, tenente generale Armando Diaz e ammiraglio Paolo Thaon di Revel – Pier Ruggero Piccio, appena promosso maggior generale, venne nominato Comandante Generale della Regia Aeronautica – carica istituita con la circolare n° 3 del 23 giugno 1923 – e assunse l'incarico il 25 ottobre di quello stesso anno. Qualche giorno dopo – il 4 novembre, quinto anniversario della

81: Pier Giacomo Piccio seguì le orme del padre e nel secondo dopoguerra divenne ufficiale pilota dell'Aeronautica Militare. Da capitano comandò – dal febbraio 1958 all'aprile 1959 – il 6° Gruppo del 1° Stormo Caccia Ogni Tempo, basato a Istrana. Da Generale di Brigata Aerea comandò – dall'ottobre del 1969 all'aprile del 1972 – il Centro Sperimentale Standardizzazione Tiro Aereo AM (CSSTA) di Decimomannu. Il 9 novembre 1949, nel grado di capitano, a Lugo di Romagna, prese parte ai solenni funerali della Contessa Paola Biancoli Baracca, madre del maggiore Francesco Baracca.

82: Aldo Finzi (Legnago, 20 aprile 1891 – Roma, 24 marzo 1944). Di origini ebraiche, dopo alcune esperienze di volo a bordo di palloni aerostatici, nel 1915 si arruolò volontario nel Regio Esercito come soldato, divenendo poi ufficiale di complemento e passando infine al Corpo Aeronautico Militare nel 1916, con il grado di tenente pilota. Prestò servizio nella 48ª Squadriglia e nella 87ª Squadriglia – la famosa *Serenissima* di Gabriele D'Annunzio – meritando due Medaglie di Bronzo al V.M. Nell'agosto del 1918 prese parte con D'Annunzio al Volo su Vienna, impresa per la quale gli venne conferita una Medaglia d'Argento al V.M. Nel 1920 aderì ai Fasci di Combattimento e nel 1921 venne eletto Deputato. Vicino a Mussolini, fu tra gli artefici della Marcia su Roma. Il 31 ottobre 1922 divenne Sottosegretario agli Interni e membro del Gran Consiglio del Fascismo. Coinvolto nel delitto Matteotti, fu costretto a dimettersi dall'incarico di governo. Nel 1929 uscì definitivamente dalla scena politica e si dedicò alla coltivazione del tabacco. Nel 1938 si pronunciò contro le leggi razziali e fu inviato al confino. Nel 1942 venne espulso dal PNF. Nel 1943 aderì al movimento partigiano. Arrestato dai tedeschi e incarcerato, fu trucidato alle Fosse Ardeatine.

vittoria – alla neonata forza armata venne consegnata la Bandiera di Guerra⁸³, affidata al suo primo comandante.

Appena insediato, il generale Piccio, con la sua ben nota energia e in buona sintonia con il Vice Commissario Finzi, si impegnò a fondo per portare la propria forza armata allo stesso livello delle altre due, intervenendo con una serie di provvedimenti sull'organizzazione, sul personale, sui velivoli e sulle risorse economiche.

Il 5 novembre 1923, con Decreto Commissariale n° 6, venne istituita l'Accademia Aeronautica, destinata alla formazione degli ufficiali della Forza Armata. I primi tre corsi si svolsero a Livorno, presso la sede dell'Accademia Navale, poi nel 1926 l'Accademia venne trasferita nella Reggia di Caserta, dove prese il posto dell'Accademia della Guardia di Finanza, che l'anno precedente era stata trasferita a Roma.



FIGURA 50 – AGOSTO 1918 – IL TENENTE ALDO FINZI SUL SUO SVA 5 DELLA 87ª SQUADRIGLIA "SERENISSIMA"

Seguirono una serie di altri Decreti Commissariali, volti al completamento della struttura organizzativa dell'aeronautica ed alla definizione dell'ordinamento dei suoi reparti. Venne inoltre definita una nuova politica del personale, che privilegiava notevolmente gli ufficiali piloti, favoriti soprattutto nelle promozioni, a scapito degli ufficiali dei corpi tecnici e amministrativi. Vennero nel contempo eliminate molte posizioni, ritenute non più necessarie.

Se nell'esercizio finanziario 1922-1923 il bilancio dell'aeronautica era di novantacinque milioni di lire – la metà di quello della Marina e un quarto di quello dell'Esercito – nell'esercizio successivo era già quasi triplicato, passando a duecentosessanta milioni, per poi ulteriormente raddoppiare nell'esercizio 1924-1925, arrivando a quattrocentocinquanta milioni.

Lo stesso impulso venne dato all'industria aeronautica, sollecitando la progettazione e la realizzazione di nuovi aeroplani da combattimento da inserire in linea, al posto dei pochi rimasti dopo la fine del conflitto, ormai quasi tutti obsoleti. Già alla fine del 1923 risultavano efficienti più di trecento velivoli.

Nonostante la mole di lavoro che lo impegnava, sembra che il maggior generale Piccio trascorresse molto tempo a Parigi, dove aveva una residenza a Neuilly sur Seine e dove ancora vivevano la moglie e il figlio. Quando non era a Roma – e ciò accadeva piuttosto spesso – delegava i suoi doveri al suo Vice Comandante, senza peraltro che questo atteggiamento suscitasse le rimostranze del Vice Commissario d'Aeronautica Aldo Finzi.

Le cose cambiarono nell'estate del 1924, quando Aldo Finzi – con il Regio Decreto n° 1155 del 10 luglio – venne avvicendato nella carica dal generale di divisione Alberto Bonzani (Rimini, 1 febbraio 1872 – Bologna, 27 aprile 1935), che si rivelò poco disposto, sin dall'inizio del suo mandato, ad accettare un comportamento di questo genere. Come se non bastasse, Piccio si rese anche protagonista, assieme alla moglie – dalla quale era ormai di fatto separato – di un'aspra contesa relativa all'affidamento del figlio, sfociata in una rocambolesca avventura ripresa, con grande rilievo, anche da molti giornali statunitensi.



FIGURA 51 – PUBBLICAZIONE A CURA DEL COMMISSARIATO D'AERONAUTICA – 1924

83: Vds. Angelo Nataloni, Mauro Antonellini, *Sulle ali della Grande Guerra, la storia, gli aerei, gli assi – Parte I, la storia*, Quaderni della SCSM 1/2016, pagg. 45-46.

Stando a quanto riportato il 15 agosto del 1924 in un lungo ed iperbolico articolo pubblicato dal *Galveston Daily News*, che titolava con grande evidenza: “*Countess Piccio’s thrilling fight for her baby just like the movies, only far more exciting – The battle of the american heiress with her noble husband, the Italian ace of aces [sic]*”⁸⁴, Piccio, nei primi mesi del 1924, portò il figlio con sé a Roma, sottraendolo alla moglie. Quest’ultima, raggiuntolo qualche mese più tardi, all’inizio di agosto, sottrasse a sua volta il figlio al marito e fuggì verso Napoli, dove aveva intenzione di imbarcarsi su una nave diretta in Corsica, probabilmente per tornare poi negli Stati Uniti. Accortosi della fuga, il maggior generale Piccio inviò ad inseguirla alcuni ufficiali della Regia Aeronautica che la intercettarono nell’isola francese e la riportarono indietro assieme al figlio.

Alla fine, nel luglio del 1926, la Contessa Piccio ottenne da un tribunale statunitense l’annullamento del matrimonio. La sentenza venne poi confermata anche dalla Corte di Appello di Roma nel novembre del 1929.



FIGURA 52 – IL GEN. DI BRIGATA AEREA PIER RUGGERO PICCIO IN GRANDE UNIFORME. IN EVIDENZA LE DECORAZIONI. DA SX: MOVVM, CROCE UFF. OMI, CROCE CAV. OMI, 1 MAVM

Nonostante il clamore della vicenda, Piccio mantenne comunque la sua posizione di vertice fino all’1 marzo 1925, senza peraltro rinunciare ai suoi soggiorni nella capitale francese. In quella data si dimise dalla carica di Comandante Generale della Regia Aeronautica – lasciandola vacante – e meno di due mesi dopo, il 17 aprile, tornò a svolgere l’incarico di Addetto Aeronautico a Parigi. Il 25 giugno, con l’introduzione delle nuove denominazioni di grado per il personale della Regia Aeronautica, divenne generale di brigata aerea (Fig. 52), ma solo per pochi giorni, perché l’1 luglio venne promosso generale di divisione aerea.

Nel frattempo il governo, con una serie di Regi Decreti, aveva provveduto ad una totale riorganizzazione della Regia Aeronautica. Il R.D. n° 496 del 2 aprile 1925 aveva abolito il Comando Generale dell’Aeronautica e la figura del Comandante Generale, sostituita da quella di Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica. Il R.D. n° 627 del 4 maggio 1925 aveva definito il nuovo ordinamento della giovane Forza Armata. Il R.D. n° 632 del 14 maggio 1925 aveva soppresso la carica di Vice Commissario d’Aeronautica, sostituendola con quella di Sottosegretario di Stato per l’Aeronautica. Il R.D. n° 1513 del 30 agosto 1925, infine, aveva disposto la costituzione del Ministero dell’Aeronautica in sostituzione del Commissariato d’Aeronautica.

Reggente *ad interim* del Ministero continuava ad essere Benito Mussolini, Presidente del Consiglio dei Ministri, il quale tuttavia delegò subito le sue attribuzioni al tenente generale Alberto Bonzani, che aveva assunto l’incarico di Sottosegretario.

Il 15 novembre 1925 il tenente generale Pier Ruggero Piccio, che era l’ufficiale generale più alto in grado di tutta l’aviazione italiana, lasciò nuovamente l’incarico di Addetto Aeronautico a Parigi e rientrò a Roma, dove il successivo 1 gennaio 1926 venne nominato Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica, primo della serie, così come era stato il primo – ed unico – Comandante Generale.

Appena assunto l’incarico, in un lungo articolo apparso nel numero di febbraio 1926 della rivista aeronautica *L’Ala d’Italia*, fondata e diretta da Attilio Longoni⁸⁵, il generale Piccio – che strana-

84: “L’emozionante lotta della Contessa Piccio per il suo bambino proprio come nei film, solo molto più eccitante – La battaglia dell’ereditiera americana con il suo nobile marito, l’asso degli assi italiano”.

85: Attilio Longoni (Monza, 1 ottobre 1885 – Monza, 8 aprile 1932). Volontario allievo pilota nel 1915, durante la guerra si distinse nelle operazioni in Albania e Macedonia. Nel dopoguerra fu uno dei più fedeli collaboratori di Mussolini. Dal 9 maggio 1919 all’agosto 1920 fu segretario nazionale dei Fasci italiani di Combattimento. Giornalista aeronautico, fondò e diresse la *Gazzetta dell’Aviazione* e *L’ala d’Italia*. Promosse l’Associazione Nazionale Aeronautica. Durante la Marcia su Roma comandò la Squadra Emilio Pensuti, che occupò il campo di aviazione di Cinisello Balsamo. Nel 1925 fondò la Lega Italiana Aeronautica e nel 1926 l’Ente Nazionale di Preparazione Aeronautica. Nel 1931 divenne Segretario Generale della Gente del Mare e dell’Aria.

mente si firma ancora con il suo vecchio grado di tenente generale – presentò il suo programma per l'aeronautica italiana, che era poi il programma di potenziamento e di *fascistizzazione* dell'arma aerea voluto da Mussolini. Nell'articolo, dal significativo titolo *“L'arma dell'aria 1900-1925”* – un vero e proprio manifesto programmatico – l'autore dapprima descrive dettagliatamente le origini dell'aviazione italiana nel periodo che precedette la Grande Guerra e le vicende del conflitto – dall'incerto inizio alla *“faticosa conquista del predominio”* – corredando la descrizione con una gran mole di dati. Descrive poi con toni enfatici e accorati la tragica situazione dell'aeronautica nel dopoguerra, scrivendo, tra l'altro:

...

Ad uno ad uno i dominatori del cielo tornarono silenziosamente alle loro case con nell'animo la nostalgia del volo ed il cuore lasciato nella fusoliera del fedele apparecchio, compagno indivisibile nella vita o nella morte, nella vittoria o nella sconfitta.

Le maestranze vennero disperse, le fabbriche smantellate, motoristi, montatori, mitraglieri, tutta la classe degli specializzati venne disinvoltamente ridotta a cifre irrisorie.

Fascicoli indicatori del materiale da alienare e di quello da accantonare dettero sul finire del 1919 la sensazione del colpo definitivo che si volle assestare all'aeronautica nazionale.

I materiali da accantonare furono poi distribuiti negli hangar e nei depositi dei vari campi d'Italia a distruggersi nella ruggine e nell'abbandono

Quello da alienare fu miseramente barattato per nulla.

L'aeronautica militare ebbe le poche ali rimaste del tutto incatenate da chi nel rombo di un motore credeva udire una diana di guerra e nel volo di un apparecchio sospettare l'esodo di un'ala verso la gran luce della città olocausta.

...

Continua indicando la *“resurrezione”* dell'aeronautica, grazie all'intervento risolutivo del *“Capo”*, ovvero di Benito Mussolini, che:

... avocò a se la suprema direzione delle cose aeronautiche.

Le ali ebbero per la prima volta un vero Capo degno di esse: un Capo orgoglioso anzitutto di essere aviatore, fiero di avere documentato quell'orgoglio con una grave caduta per realizzare il suo desiderio di diventare pilota a 37 anni, in tempi in cui lo spirito della pace universale perpetua imperava fiaccando le forze dell'anima, volando ancora dopo la caduta, sempre presente in ogni movimento che avesse per iscopo la restaurazione delle ali tricolori.

Delinea successivamente *“le tappe della grandiosa rinascita”* degli anni 1923 e 1924 e le molteplici imprese messe in atto dall'aeronautica in Italia e all'estero – *“per le vie dell'Impero”* – citando i nomi di chi tali imprese condusse:

Una attività che sarebbe orgoglio di qualsiasi ala ma che diviene cosa secondaria dinanzi ai grandi fatti realizzati e in via di attuazione: nei cieli d'Europa, d'Asia, d'Australia, d'America, verso le gelide solitudini polari, sugli oceani, sui ghiacciai, fra tempeste e bufere spaventose, il tricolore d'Italia ha seguito, percorrendole ed oltrepassandole, le vie che Roma tracciò nell'espansione della sua potenza.

Uomini meravigliosi, gli uomini dell'Impero, De Pinedo con il fido Campanelli, Locatelli, Bolognesi, Maddalena, Casagrande e tanti altri, sono stati i piloti che hanno portato e portano il rombo delle ali italiane attraverso il mondo, annunciatori dell'Italia nuova, precursori di una civiltà nuova che dell'antica per eccellenza racchiude tutte le virtù, punte d'avanguardia delle legioni che questa civiltà diffonderanno sulla terra tutta.

Prospetta in seguito l'avvenire, affermando che:

Senza ali forti e temprate le nostre messi verranno incenerite, la nostra moneta diverrà etichetta per quel vino che servirà di brindisi al nemico alato di domani, i nostri bacini idroelettrici, i serbatoi del carbone bianco, faticosamente costruiti, si trasformeranno in colossali recipienti seminatori di strage, di rovina, di sterilità, le industrie verranno maciullate, le foreste diverranno bracieri ardenti ...

Visioni apocalittiche o folli? non certo.

Occorrono, ed in gran numero, campi, ali di pace ed ali di guerra, schiere di celesti navigatori intenti ai traffici, eletti stormi di aquile dall'artiglio sempre più tagliente, depositi ben muniti per le armi dell'offesa necessaria a difendere la vita e l'avvenire, ali sempre più rapide, sempre più capaci dirette a mete sempre più distanti ... ed allora, solo allora la vittoria troverà [sic] quel regno al quale conduce il cantico del poeta: «la tua corsa è di là della notte. Il tuo volo è di là dell'aurora». Quel che in Dio fu detto e ridetto: «I cieli sono men vasti delle tue ali».

Illustra infine un'ardita teoria, riportando integralmente quanto enunciato l'anno prima dal generale di divisione Carlo Antonio Ferrario⁸⁶ circa la possibilità di costituire posti comando aerotrasportati di Grandi Unità:

Fra i modi con i quali si può svolgere l'azione di comando di una grande unità in battaglia, e specie per la possibilità di interventi immediati, di una Divisione, ve n'ha uno fino ad ora ritenuto eccezionale che sta invece per diventare normale: andiamogli incontro. Voglio parlare di quell'azione di Comando che può essere svolta solamente in volo, da ufficiali di Stato Maggiore o, eccezionalmente, dallo stesso Comandante di Divisione.

Pur da Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, tuttavia, il generale Piccio continuò a trascorrere molto del suo tempo a Parigi, dove aveva mantenuto la sua residenza, affermando di dover continuare a mantenere i contatti con l'aeronautica francese e delegando molte delle sue incombenze al Sottocapo di Stato Maggiore, dal 15 aprile 1926 il generale di brigata aerea Armando Armani⁸⁷. La cosa suscitò le ire del generale Bonzani, che aveva già avuto modo di rendersi conto dello stravagante comportamento di Piccio quando era Vice Commissario d'Aeronautica, tanto da indurlo a far giungere una dura relazione a Mussolini, che era sempre, almeno formalmente, il Ministro dell'Aeronautica. Questo il testo:

Come io stesso ebbi a dire al generale Piccio, egli non ha adempiuto finora né ai compiti di Addetto militare aeronautico, né a quelli di capo di stato maggiore; nessuna relazione sull'aeronautica francese venne da lui trasmessa da tempo, mentre le sue brevi fermate a Roma sono state assai poco redditizie nei riguardi delle questioni di più alta importanza e sulle quali il parere motivato ed esplicito del capo di stato maggiore responsabile è indispensabile⁸⁸.

Il Duce rispose confermando la sua fiducia nelle capacità e nell'operato del generale Bonzani, ma chiese che il generale Piccio venisse messo alla prova "... per definire una buona volta per sempre la sua posizione e responsabilità"⁸⁹. Era tuttavia evidente che il suo altissimo prestigio personale, unito ai suoi legami con il fascismo, lo rendevano inattaccabile. Era ancora al suo posto, infatti, il 5



FIGURA 53 – ITALO BALBO, AL CENTRO NELLA FOTO, IL GIORNO DEL CONSEGUIMENTO DEL BREVETTO DI PILOTA. ALLA SUA DX IL GEN. D.A. PICCIO

novembre 1926, quando Mussolini sostituì l'irreprensibile e leale generale Bonzani con Italo Balbo, quadrumviro della Marcia su Roma e già comandante della Milizia, in quel momento Sottosegretario di Stato al Ministero dell'Economia.

Balbo si inserì subito nel suo nuovo incarico, impegnandosi sin dal primo giorno per divenire il primo degli aviatori. Conseguì il brevetto di pilota (Fig. 53) e l'abilitazione al pilotaggio per la maggior parte degli aerei allora in servizio e trasformò in breve tempo l'aeronautica – resa sempre più efficiente – in un efficace strumento di propaganda per il regime.

86: C.A. Ferrario, *Azione di comando in volo*, nella rivista *La cooperazione delle armi*, Comando Scuole Centrali Militari, Civitavecchia, 1925.

87: Armando Armani (Senigallia, 19 febbraio 1879 – Roma, 23 febbraio 1970), sottotenente del 6° reggimento alpini nel settembre 1900. Da tenente prese parte alla Guerra Italo-Turca, meritando una Medaglia d'Argento e una di Bronzo al V.M. A novembre del 1913 ottenne il brevetto di pilota militare. Promosso capitano nel 1914, nei primi due anni di guerra ebbe il comando della 7ª e della 12ª Squadriglia da ricognizione. Promosso maggiore, da dicembre 1916 a luglio 1917 prestò servizio presso l'ufficio informazioni della 6ª Armata. Prese poi il comando dell'XI Gruppo Aeroplani, che tenne fino al gennaio 1918. A fine settembre del 1917 comandò la formazione di 14 Caproni Ca.3 che bombardò la munita base austriaca di Cattaro (Vds. Angelo Nataloni, Mauro Antonellini, *Sulle ali della Grande Guerra, la storia, gli aerei, gli assi – Parte II, gli Aerei*, Quaderni della SCSM 2/2016, pagg. 89 e segg.). A fine gennaio 1918, promosso tenente colonnello per meriti di guerra, prese il comando del Raggruppamento Squadriglie da Bombardamento. Nel corso della guerra meritò ulteriori tre Medaglie d'Argento e due di Bronzo al V.M. Venne promosso generale di brigata aerea nel luglio del 1925.

88: G. Rochat, *Balbo aviatore e ministro dell'aeronautica. 1926-1933*, Italo Bovolenta Editore, Ferrara, 1979, pag. 31.

89: G. Rochat, cit., pag. 32.

Con lui Piccio non rimase a lungo. Il 6 febbraio 1927 lasciò infatti l'incarico al vertice della Regia Aeronautica e riassunse quello di Addetto Aeronautico a Parigi. Al suo posto fu nominato il Sottocapo di Stato Maggiore, generale di brigata aerea Armando Armani (Fig. 54). Il 17 settembre 1932 venne promosso generale di squadra aerea e l'11 marzo dell'anno successivo venne nominato Senatore del Regno. Mantenne comunque il suo incarico presso l'Ambasciata d'Italia a Parigi fino al 1935, quando cessò dal servizio attivo e venne collocato in ausiliaria.



FIGURA 54 - IL GEN. D.A. ARMANDO ARMANI, PROMOSSO A TALE GRADO IL 6 OTTOBRE 1927

Il Senatore Piccio fece parte di diverse commissioni: della Commissione di finanze dall'1 maggio 1934 al 2 marzo 1939 e dal 17 aprile 1939 al 28 gennaio 1940; della Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi senatori dal 26 marzo 1939 al 5 agosto 1943; della Commissione degli affari esteri, degli scambi commerciali e della legislazione doganale dal 17 aprile 1939 al 5 agosto 1943.

A fine 1934, incaricato di redigere la relazione della Commissione di finanze sullo stato di previsione della spesa del Ministero dell'Aeronautica per l'esercizio finanziario 1935-1936, vi inserì questo significativo paragrafo:

*... il Fascismo o, per essere più esatti, la meravigliosa intuizione del suo capo, comprese subito, sin dal primo inizio della rivoluzione, l'importanza fondamentale dell'aviazione militare così ai fini militari come a quelli sportivi*⁹⁰.

In ogni caso, nemmeno gli impegni senatoriali riuscirono a tenerlo a lungo lontano da Parigi, anche dopo il collocamento in ausiliaria. Nella sua scheda di Senatore, come luogo di residenza è addirittura indicato Neuilly sur Seine (Francia), Boulevard Maurice Barrés 74, mentre l'abitazione di Roma, in via Giacomo Puccini 10, compare sotto la voce altra residenza.

E fu proprio da Parigi che, alla fine del 1934, già Senatore (Fig. 55) e ancora Addetto Aeronautico, fece da tramite in via riservata tra il Capo del Governo italiano, Benito Mussolini, il Primo Ministro francese, Pierre Étienne Flandin – che aveva appena assunto la carica – e il Ministro degli Affari Esteri francese Pierre Laval, interessati a prendere contatto con il Duce al di fuori dei canali ufficiali.



FIGURA 55 – IL SENATORE PIER RUGGERO PICCIO

Poco prima dell'inizio della II Guerra Mondiale il Senatore Piccio si trasferì a Ginevra, nella neutrale Svizzera, dove visse fino alla fine del conflitto, fungendo in qualche occasione da collegamento tra i movimenti di resistenza italiano e francese. Dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943 aiutò i soldati italiani sbandati che cercavano rifugio oltre frontiera.

Appena terminata la guerra, il 27 agosto 1945, Piccio venne deferito all'Alta Corte di Giustizia per le Sanzioni contro il Fascismo e qualche mese dopo, il 29 novembre, venne dichiarato decaduto da Senatore. Presentò subito ricorso e sei mesi più tardi, il 30 giugno 1946, l'Alta Corte emise un'ordinanza di accoglimento del ricorso e di revoca della decadenza, riammettendolo nei ranghi del Senato. Morì a Roma il 30 luglio 1965.

A Pier Ruggero Piccio – *“pilota arditissimo, sempre pronto ad ogni audacia, cuore ardente di entusiasmo, soldato provato dalle più dure vicende dell'aria, da additarsi come esempio a tutti gli aviatori e come vanto dell'esercito nostro”*⁹¹ – già pluridecorato al valore in Italia, la Francia, in riconoscimento delle imprese compiute durante la I Guerra Mondiale, conferì l'importante decorazione di *Commandant della Légion d'honneur*, la più alta onorificenza francese.

* * * * *

90: *L'aviazione italiana nell'anno 1935-XIII*, Ministero dell'Aeronautica, Roma, 1935, pag. 95.

91: P. Diana, *Lavoratori italiani al Congo Belga*, Istituto per l'Africa, Roma, 1961.

FLAVIO TORELLO BARACCHINI (1895-1928)



FIGURA 56 – IL TEN. FLAVIO TORELLO BARACCHINI. BEN VISIBILI SULLE MANOPOLE DELLA GIUBBA I GRADI, APPENA SOPRA IL DISTINTIVO DELL'AVANZAMENTO PER MERITO DI GUERRA E SULLE MANICHE IL DISTINTIVO DEL CORPO AERONAUTICO MILITARE

Flavio Torello Baracchini (Fig. 56) – terzo di sette figli – nacque il 28 luglio 1895 a Villafranca in Lunigiana (Massa e Carrara), da Ulisse e Zaira Baracchini, agiati proprietari della pasticceria del paese. Sin da ragazzo – accompagnato da quel secondo nome molto particolare, che gli veniva dal nonno paterno – si appassionò ai motori e allo sport, partecipando con buoni risultati a numerose gare di nuoto e di ciclismo.

Finite le scuole medie, si iscrisse all'istituto tecnico, che frequentò per intero alla Spezia, diplomandosi nel 1914, a diciannove anni, per poi arruolarsi volontario nel Regio Esercito, assieme ai fratelli, pochi mesi prima dell'inizio della guerra con l'Austria Ungheria. In ragione degli studi fatti venne assegnato al 3° reggimento genio telegrafisti – all'epoca di stanza a Mantova, al comando del colonnello Natalino Mazzone – emergendo ben presto tra i commilitoni grazie alle sue capacità ed al suo impegno.

Nei primi mesi di servizio gli venne attribuito l'incarico di telegrafista, ma ben presto il soldato Baracchini si rese conto che il suo sarebbe sempre stato un impiego da retrovie, ben diverso da quello che si aspettava di trovare quando si era arruolato. Lui cercava l'azione, e la trovò proprio in uno dei messaggi telegrafici che riceveva, relativo ad una ricerca di volontari per il Battaglione Aviatori. La sua domanda di ammissione al corso di pilotaggio venne accolta, cosicché l'aspirante pilota l'1 dicembre 1914 fu assegnato alla scuola di volo di Venaria Reale, dove iniziò a prendere dimestichezza con la teoria del volo, anche se non vedeva l'ora di mettersi ai comandi di un aeroplano.

E poiché le attività pratiche, ovvero le lezioni di pilotaggio vere e proprie, tardavano ad iniziare, il suo temperamento impaziente lo spinse a montare, senza alcuna autorizzazione, su un *Hanriot HD.1* della scuola e ad esibirsi in volo, mentre da terra osservavano ammirati i suoi virtuosismi, senza sapere chi fosse in realtà quel pilota. Tanta fu la bravura dispiegata nell'occasione che non venne neanche punito per la sua bravata.



FIGURA 57 – CARTOLINA COMMEMORATIVA DELLA FLOTTIGLIA VOLONTARI AVIATORI CIVILI, BASATA A TORINO-MIRAFIORI

Il 31 marzo 1915 – dopo aver effettuato i prescritti periodi di volo su monoplani *Blériot XI* ed aver superato l'esame finale – Baracchini ottenne finalmente il tanto sospirato brevetto di pilota. Gli venne quindi concessa una breve licenza per tornare a casa, a Villafranca in Lunigiana. Desideroso di dimostrare in maniera tangibile il successo conseguito ai familiari e ai compaesani, staccò imprudentemente un distintivo da pilota dalla giubba dell'uniforme di un ufficiale e orgogliosamente se ne fregiò. Rientrato dalla licenza, tuttavia, dopo aver scoperto che il suo gesto sconsiderato aveva addirittura scatenato un'indagine in tutto il campo di volo, si rese conto dell'errore commesso e si

presentò spontaneamente ai suoi superiori, confessando il furto. Ancora una volta la sua franchezza gli evitò una punizione.

Superato anche questo piccolo incidente, Baracchini venne inviato a Torino-Mirafiori per continuare l'addestramento al volo, questa volta sui biplani *Voisin L*. In quella sede ebbe occasione di conoscere il tenente Guido Keller, che stava frequentando un corso di pilotaggio presso la Flottiglia Volontari Aviatori Civili (Fig. 57), costituita nel 1914 su iniziativa dell'Onorevole Carlo

Montù (Torino, 10 gennaio 1869 – Bellagio, 19 ottobre 1949), presidente della Società Aviatori e Aeronauti dell'Aria, che poi divenne l'Aero Club d'Italia.

Conseguito anche il brevetto di pilota militare, il 28 febbraio 1916 il caporale Baracchini venne inviato sul fronte dell'Isonzo e assegnato alla 7ª Squadriglia da ricognizione e combattimento, dotata di velivoli *Voisin L*, inquadrata nel I Gruppo Aeroplani e basata a Santa Maria la Longa (Fig. 58). Poche settimane dopo, il 23 marzo, ne assunse il comando il capitano osservatore Ruggero Ubertalli.



FIGURA 58 – NIEUPOINT NI.11 "BEBÈ" DELLA 76ª SQUADRIGLIA SUL CAMPO DI VOLO DI SANTA MARIA LA LONGA

Per Baracchini il battesimo del fuoco giunse il 31 marzo 1916, quando portò in volo il tenente osservatore Andrea De Bratti per una ricognizione delle linee nemiche, rientrando illeso alla base malgrado fosse stato attaccato da due ricognitori biposto *Brandenburg B.1* austro ungarici. Va però detto che solitamente questo tipo di aereo non portava armamento, fatta eccezione, eventualmente, per le armi individuali dei due componenti dell'equipaggio.

Il successivo 9 aprile, nel corso di un'altra missione di ricognizione, definitivamente piantato dal motore mentre volava in territorio nemico, ad est dell'Isonzo, nei pressi di Gorizia, riuscì a far planare l'aereo, ormai privo di propulsione, fin oltre il fiume – mitragliato da terra e dall'aria – e a farlo atterrare appena dietro le linee italiane, nei pressi di Lucinico. Lo stesso Baracchini così raccontò l'episodio in una lettera scritta alla madre qualche mese dopo, il 12 luglio.

Volavamo a 2.800 metri. Il nostro fronte, e cioè la salvezza, era al di là dell'Isonzo, vale a dire a circa 18 chilometri. E mi domandavo assillato dall'ansia: «Arriverò a superare questa distanza a motore spento?» ... I colpi dei cecchini bucarono le ali ma non colpivano nessun punto vitale dell'apparecchio. Intanto io, fra il miagolio della mitraglia, con uno sforzo supremo, portavo l'apparecchio sull'altra sponda dell'Isonzo. Non vi pare l'abbia scampata bella? Appena a terra fra i reticolati, io e l'osservatore balzammo dalla carlinga ed entrammo in trincea: era tempo!

Era sicuramente tempo, come scrisse il pilota, perché l'aereo appena abbandonato venne subito colpito ripetutamente dall'artiglieria austriaca e distrutto.

Il 15 aprile, la squadriglia, che in quel momento disponeva di otto piloti – tra cui ovviamente Baracchini, nel frattempo divenuto aspirante ufficiale – e sei osservatori, cambiò denominazione, nel quadro della riorganizzazione di tutte le unità dell'aviazione, divenendo la 26ª Squadriglia. Rimase comunque nella stessa sede e continuò a svolgere missioni di ricognizione oltre l'Isonzo, dietro le linee austriache.

Non si trattava certamente di un'attività priva di rischi, anche perché i ricognitori, che fornivano ai propri comandi e alle proprie artiglierie notizie preziose sulla dislocazione e sugli schieramenti delle unità nemiche, erano la preda preferita dei cacciatori avversari. Tuttavia, per il temperamento di Baracchini la ricognizione non era abbastanza "offensiva"; chiese pertanto insistentemente di poter transitare alla caccia. Nel dicembre del 1916 la sua domanda fu finalmente accolta e Baracchini venne inviato alla Scuola Caccia di Cascina Malpensa, dove iniziò l'addestramento sui *Nieuport Ni.11 "Bebè"*.

Conseguì l'abilitazione alla fine di marzo del 1917 e quasi contemporaneamente fu nominato sottotenente. Nella seconda settimana di aprile venne assegnato alla 81ª Squadriglia Aeroplani, che era equipaggiata con dodici apparecchi *Nieuport Ni.11 "Bebè"* – dotati di motore Le Rhône 9C da 80 CV – ed era appena stata trasferita a Borgnano, poco più di quindici chilometri a ovest di Gorizia, dal Centro Formazione Squadriglie di Arcade, dove si era costituita il 20 marzo. La comandava il capitano Salvatore Calori e oltre al sottotenente Baracchini disponeva di altri sette piloti, tra i quali



FIGURA 59 – IL TENENTE GASTONE NOVELLI DAVANTI AL SUO NIEUPOINT Ni.17



FIGURA 60 – SCUOLA DI VOLO DI CASCINA COSTA – APRILE 1916.
DA SX.: S.TEN. BUZIO, TEN. LUIGI OLIVI, CAP. MARIO GORDESCO

erano compresi due futuri assi: il tenente Gastone Novelli⁹² (Fig. 59) e il tenente Alessandro Buzio⁹³, quest'ultimo giunto al reparto pochi giorni dopo Baracchini, il 27 aprile.

Entrato a far parte della squadriglia, Baracchini iniziò subito ad inanellare missioni caccia – quasi un centinaio tra la metà di maggio e la fine di giugno, ventisette nei primi quindici giorni – sostenendo trentacinque combattimenti e ottenendo nove vittorie. Per due volte fu costretto ad atterraggi di fortuna, ma riuscì sempre a riportare a terra il proprio aereo, nonostante il fuoco nemico.

Il primo aereo austriaco ad essere abbattuto, il 15 maggio 1917, nel cielo di Aisovizza, sette chilometri ad est di Gorizia, fu un *Hansa-Brandenburg C.I.* Ne seguirono poi, in rapida successione: un secondo il 20 maggio sul Monte Vodice, otto chilometri a nord di Gorizia; un terzo il 23 maggio, nuovamente a Aisovizza; un quarto il 25 maggio, a Okroglica, sette chilometri a sud di Gorizia; un quinto il 3 giugno, nei pressi di Vertoiba, appena a sud di Gorizia. Dopo questa vittoria, che conferiva a Baracchini la qualifica di *asso*, il capitano Calori gli assegnò uno dei primi *Nieuport Ni.17* giunti alla squadriglia, molto più agile e veloce del "*Bebè*" perché disponeva del più potente motore Le Rhône da 110 CV.

Grazie alle superiori prestazioni del suo nuovo aereo, Baracchini – oltre a continuare ad abbattere aeroplani nemici con impressionante frequenza – riuscì a sviluppare una sua peculiare tattica di combattimento, caratterizzata da una rapida salita ad alta quota, da un'altrettanto rapida picchiata "in candela" sull'aereo nemico che volava più in basso e da letali raffiche della mitragliatrice di bordo sparate a breve distanza.

La sesta vittoria – la prima con il *Nieuport Ni.17* – giunse il 6 giugno, nuovamente sul Monte Vodice; la settima il 18 giugno, ancora nei pressi di Okroglica; l'ottava il giorno dopo, 19 giugno, appena ad ovest di Aisovizza; la nona il 22 giugno, contro un *Hansa-Brandenburg C.I.*, nel cielo di Montevicchio, pochi chilometri a est di Gorizia.

Il 24 giugno il capitano Salvatore Calori venne sostituito dal capitano Mario Zoboli al comando della

92: Gastone Novelli (Ancona, 13 giugno 1895 – Padova, 3 giugno 1919). Asso della caccia, con otto vittorie riconosciute. Comandò la 76^a Squadriglia dall'11 al 22 agosto 1917, quando venne ferito e fu inviato in convalescenza. Rientrato in servizio dopo Caporetto, venne assegnato alla 91^a Squadriglia, comandata dal capitano (e poi maggiore) Francesco Baracca. Nel corso della guerra venne decorato con tre Medaglie d'Argento al V.M., morì poco dopo il termine del conflitto per un incidente di volo occorsogli mentre decollava dall'aeroporto di Padova.

93: Alessandro Buzio (Pavia, 13 gennaio 1893 – 1 ottobre 1972). Asso della caccia, con cinque vittorie riconosciute. Oltre che nell'81^a Squadriglia, militò anche nella 75^a e nella 76^a Squadriglia. Nel corso della guerra venne decorato con due Medaglie d'Argento e una Medaglia di Bronzo al V.M.

81ª Squadriglia, ma Baracchini non rimase per molto con il suo nuovo comandante, dal momento che pochi giorni più tardi – il 14 luglio – venne promosso sottotenente (Fig. 61) e trasferito alla 76ª Squadriglia, anch'essa basata a Borgnano, della quale l'1 luglio aveva preso il comando proprio il capitano Salvatore Calori. Il 9 luglio la squadriglia – equipaggiata con *SPAD S.VII* – lasciò il II Gruppo Aeroplani e passò al VI Gruppo, assegnato al Comando d'Aeronautica della II Armata.



FIGURA 61 – IL S.TEN. BARACCHINI ACCANTO AL SUO *SPAD S.VII* DELLA 76ª SQUADRIGLIA

Nel frattempo Baracchini era diventato famoso. Giornali e riviste nazionali lo esaltavano, definendolo l'aviatore che aveva ottenuto il maggior numero di vittorie nel minor tempo – nove in trentanove giorni – secondo solo al capitano Francesco Baracca e al tenente Luigi Olivari, accreditati rispettivamente di tredici e di undici abbattimenti, peraltro più diluiti nel tempo. In quel momento era il terzo degli assi italiani. La stampa lo aveva soprannominato il *D'Artagnan dell'aria*. Un corrispondente di guerra dell'Illustrazione Italiana così scrisse di lui, nel luglio del 1917⁹⁴:

Flavio Baracchini, entrato nell'aviazione dopo pochi mesi di servizio nell'arma del Genio, è uno studente di 22 anni appena, un ragazzo simpatico, che la gloria non insuperbisce, ma rafforza nel generoso proposito di servire ancora e sempre meglio la Patria italiana, la quale può essere orgogliosa di lui, come di un magnifico campione dell'umano coraggio. Ogni suo atto, un atto di valore ...

Ne parlò anche il Corriere della Sera, in un articolo del 31 luglio 1917, scrivendo:

... il suo bell'apparecchio velocissimo gira come falco per le immensità azzurre in cerca di preda, e quando vede un nemico che si leva e che avanza verso di noi per spiare o per bombardare, gli si avventa addosso e non lo abbandona più.

Le sue eccezionali imprese gli valsero il conferimento, con Decreto Luogotenenziale del 2 agosto 1917, di una Medaglia d'Oro al Valor Militare – la terza in assoluto conferita a un aviatore⁹⁵ e la prima concessa ad un pilota da caccia – con la seguente motivazione:

“BARACCHINI Flavio, da Villafranca in Lunigiana (Massa e Carrara), aspirante ufficiale genio corpo aeronautico – Abilissimo e arditissimo pilota di aeroplano da caccia, con serena incuranza del pericolo ed indomito coraggio, in 39 giorni di servizio alla fronte, sostenne brillantemente e vittoriosamente 35 combattimenti aerei, riuscendo ad abbattere 9 velivoli avversari – Cielo del basso e medio Isonzo, 15 maggio-22 giugno 1917”.

Arrivato alla 76ª Squadriglia, Baracchini cambiò ancora aereo, passando a pilotare il nuovo *SPAD S.VII*, equipaggiato con un motore Hispano-Suiza 8Aa da 150 CV, ancora più potente di quello del *Nieuport Ni.17*. Il nuovo velivolo era inoltre caratterizzato da ottimi tempi di salita e da una buona tenuta in picchiata, esattamente quello che serviva all'ardimentoso pilota.

Riprese quindi a volare in caccia, e i risultati non si fecero attendere. Il 17 luglio giunse la decima vittoria, a Tolminski Lom, un villaggio situato circa otto chilometri a sud di Tolmino; il 29 luglio l'undicesima, a Banjsice, una dozzina di chilometri a sud di Tolmino; il 3 agosto la dodicesima, contro un *Hansa-Brandenburg C.I*, a Feistritz, in Val Sava, una decina di chilometri a sud di Villaco.

Il sergente Piero Rosa, del 7° reggimento artiglieria da fortezza, in quel periodo schierato in posizione campale – malgrado la denominazione – su una cresta montuosa da lui chiamata Zible Vrh, collocata all'incirca a metà strada tra Tribil Superiore e Santa Maria d'Isonzo, descrisse in alcune pagine del suo diario, datandole 24 luglio 1917, un epico combattimento aereo di Baracchini. Le riportiamo nella pagina seguente, malgrado le molte imprecisioni e inesattezze

94: Articolo estratto da L'Illustrazione Italiana, 8 luglio 1917, p. 32.

95: Le prime due MOVV furono concesse al capitano Oreste Salomone, pilota di bombardieri, il 18 febbraio 1916, e al tenente di vascello Garbarino Garrassini, pilota di idrovolanti, l'11 febbraio 1917.

contenute nel testo – a cominciare dalla data in cui secondo il sergente si svolsero gli eventi narrati, nella quale non risultano abbattimenti accreditati all'ormai famoso pilota – perché descrivono bene la notorietà di cui godeva al fronte e anche nell'intera Italia.

Sul cielo opaco e cosparso d'una striatura di cirri bianchi spuntano e vagano due "Aviatik" austriaci. Squilla la cornetta. Ordine del Gruppo di ritirarci per non lasciarci ritrarre dagli obiettivi fotografici. I miei compagni non attendono altro e spariscono. Io torno alla baracchina telefonica. Trincerari mi avverte dal Gruppo che è partito Baracchini, "asso" aviatore, dalla stazione aerea di Campoformido [forse un rischieramento temporaneo, visto che la 76ª Squadriglia, alla quale Baracchini apparteneva nel luglio '17, era basata a Borgnano] e che si attende la sua comparsa di minuto in minuto.

Ci siamo! Un epico combattimento aereo è alle viste. Conosciamo Baracchini soltanto di fama, ma sappiamo che non è uomo da lasciarsi sfuggire tanto facilmente la preda.

E d'improvviso, prima che alcuno si sia reso conto da quale parte fosse arrivato, un bolide d'argento scende velocissimo piombando sui malcapitati.

Usciamo tutti in piazzola. Ormai non v'è più pericolo d'essere scorti; lassù hanno ben altro da pensare ...

Come una folgore lo S.V.A. del tenente Baracchini [le squadriglie da caccia non avevano in dotazione gli Ansaldo SVA, impiegati quasi esclusivamente come bombardieri e ricognitori. Sicuramente non aveva SVA la 76ª Squadriglia] attacca gli apparecchi mitragliandoli a bruciapelo e ne ottiene lo sbandamento. Si rivolge allora al più vicino e con pochi colpi di mitragliera lo manda a fracassarsi sulla collina di Santa Lucia.

Respirone di sollievo! Ora l'affare diventa interessante.

L'altro "Aviatik" riavutosi dalla sorpresa, si rivolta infuriato ma Baracchini vigila. Con una splendida manovra evita l'attacco e riprende quota. Tra i due apparecchi incomincia così una serie emozionante e vertiginosa di folate, di volteggi, di capriole per non lasciarsi sopraffare. Ma il nostro S.V.A., apparecchio da caccia, più veloce ed audace, sale, scende, sopravanza l'avversario mitragliandolo per ogni verso.

Seguiamo con ansia le vicende del combattimento; lassù vi sono due eroi, uno dei quali deve necessariamente morire, ma vendere cara la propria vita; lassù due aquile lottano all'ultimo sangue.

In tutto il settore, non un colpo di cannone. Migliaia di uomini, italiani e tedeschi, attendono l'esito della lotta col respiro sospeso.

Ma lo S.V.A., con strette spirali scende sempre più d'appresso e presenta continuamente la punta della propria arma che a tratti crepita. Ormai l'"Aviatik" vede la partita persa pure tenta ancora di reagire. Il combattimento dura da dieci minuti. Finalmente Baracchini con una travolgente discesa a perpendicolo, riesce ad investire il suo rivale da pochi metri con una raffica di mitragliatrice.

Una sottile lingua di fuoco si sprigiona dalla fusoliera dell'Aviatik; vediamo il suo motore spegnersi; un'altra striscia di fuoco e poi l'apparecchio avvampa d'un tratto, precipitando. Un urlo formidabile sale dalla valle, emesso da mille petti, che saluta la vittoria dell'ala italiana [non risulta che in quel periodo Baracchini abbia ottenuto due vittorie nello stesso giorno].

Vediamo dalla carlinga dell'apparecchio in fiamme staccarsi un punto nero. È l'eroico aviatore che gioca la sua ultima carta gettandosi nel vuoto ed affidando la propria salvezza al paracadute, ma la sorte non lo aiuta; la mancata apertura del congegno fa rovinare l'uomo al suolo sul Krad-vih [presumibilmente una delle alture appena a sud di Tolmino] mentre l'apparecchio si infrange sul greto dell'Isonzo presso Tolmino. Baracchini, audacemente scende a bassissima quota sulle caserme di Tolmino descrivendo larghe spirali sopra il velivolo distrutto, come per rendere lealmente l'estremo saluto al suo degno e sfortunato competitore, poi, senza essere inseguito da nessun colpo avversario, riparte prendendo quota altissima. Udiamo il brusio del suo motore che pare canti un inno: l'inno della vittoria! Un altro alloro attende il nostro asso.

Qualcuno è andato a vedere l'aviatore morto sul Krad e dice che per la violenza della caduta, la testa, staccatasi, è stata proiettata a 30 metri dal corpo⁹⁶.

L'8 agosto 1917, in un duello aereo sul cielo di Tolmino, Baracchini colse la tredicesima vittoria abbattendo un *Albatros D.III*, nonostante fosse stato ferito al mento da una raffica sparata dall'avversario prima di soccombere. Atterrato in emergenza nei pressi delle posizioni italiane di Dolgi Laz, venne subito assistito dal medico della piazza, che provvide ad una prima medicazione e poi al ricovero a Udine, nell'ospedale militare collocato nell'edificio che fino all'inizio della guerra aveva

96: Piero Rosa (Torino, 28 ottobre 1897 – 25 ottobre 1980), *Diario della mia vita militare 1916-1920*, Archivio Diaristico Nazionale di Pieve Santo Stefano. Una testimonianza ponderosa (578 pagine) sul rimo conflitto mondiale, scritta peraltro nel 1927, più o meno dieci anni dopo la conclusione degli eventi narrati, e questo forse spiega imprecisioni e inesattezze. Ricca di particolari, arricchita da cartine dei luoghi, piani d'attacco e disegni degli armamenti in uso, racconta la guerra di un sergente d'artiglieria, dal Carso alla valle dell'Adige.

ospitato l'asilo infantile "Marco Volpe". A seguito del ricovero gli venne diagnosticata una frattura scomposta dell'osso mandibolare: ferita non grave ma bisognevole di un lungo periodo di cure.

Il 15 agosto, quando era ancora ricoverato, Baracchini ricevette la visita del Re Vittorio Emanuele III, che era accompagnato dal Presidente dell'alleata Repubblica Francese Raymond Poincaré, in quel periodo in visita al fronte italiano (Fig. 62). Il Re, davanti al letto del ferito, dipinse con dovizia di particolari le imprese aviatorie del pilota al suo illustre ospite, che ne fu molto impressionato. Del resto Baracchini era ben conosciuto in Francia, e il suo soprannome di *D'Artagnan dell'aria* lo rendeva particolarmente caro agli alleati transalpini.

Poincaré rimase così colpito dal cacciatore italiano che volle subito conferirgli un'importante decorazione francese: la *Croix de Guerre avec Palme de Bronze* (Croce di Guerra con Palma di Bronzo). Per accompagnarla degnamente, vista la situazione, Vittorio Emanuele III decise senza indugio alcuno di concedere a Baracchini, *motu proprio*, una Medaglia d'Argento al Valor Militare, con la seguente motivazione:

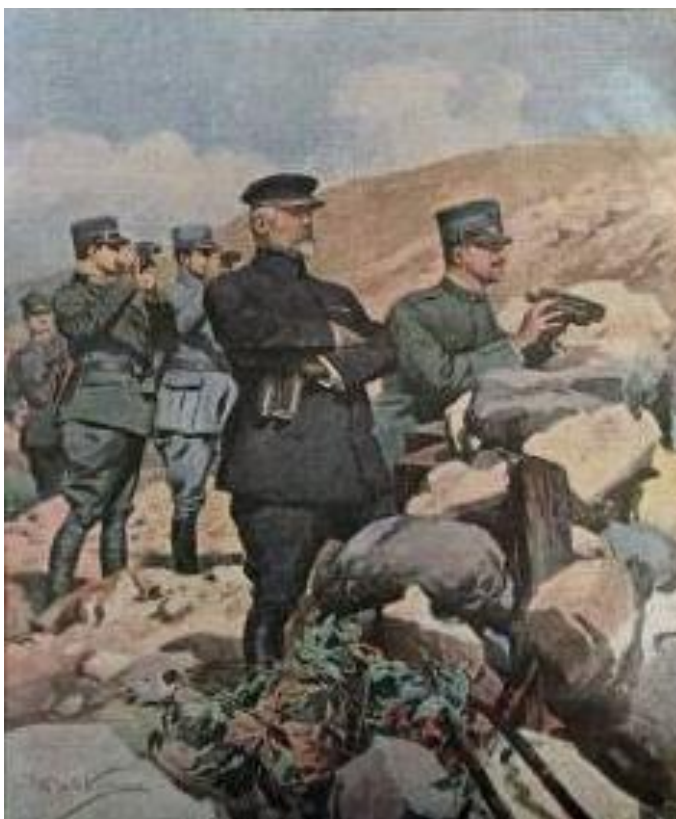


FIGURA 62 – VITTORIO EMANUELE III ACCOMPAGNA IL PRESIDENTE FRANCESE POINCARÉ NEL CORSO DELLA SUA VISITA AL FRONTE ITALIANO. TAVOLA DI ACHILLE BELTRAME APPARSA SULLA DOMENICA DEL CORRIERE DELL'ULTIMA SETTIMANA DI AGOSTO DEL 1917

"BARACCHINI Flavio, da Villafranca in Lunigiana (Massa e Carrara), sottotenente genio corpo aeronautico – Valoroso tra i valorosi, dopo aver conseguito la medaglia d'oro al valor militare per le sue eroiche gesta nei perigliosi cimenti dell'aria, continuò con perseverante tenacia nelle gloriose imprese, compiendo molti voli di guerra e abbattendo in numerosi combattimenti ancora quattro apparecchi nemici. L'8 agosto 1917, ferito gravemente alla faccia e grondante di sangue, continuò ad attaccare l'avversario, ritornando al campo solo quando lo vide precipitare al suolo, colpito dalla sua arma infallibile – Cielo del medio e basso Isonzo, 23 aprile-8 agosto 1917".

Si racconta che il neo decorato, dopo aver ricevuto le due decorazioni, scherzando con gli altri ricoverati, disse:

"... per fortuna non mi sono venuti a trovare il presidente americano o il Re d'Inghilterra: avrei avuto tante medaglie da non saper dove appuntarle!"

In quei giorni ricevette anche la visita della mamma Zaira e del fratello Enea, che dalla natia Villafranca in Lunigiana si spinsero fino a Udine, in zona di guerra.

Dimesso il 2 ottobre dall'ospedale militare, Baracchini tornò a casa in licenza di convalescenza per sottoporsi ad un lungo periodo di cure riabilitative. Purtroppo durante il viaggio in treno gli venne rubata la cassetta d'ordinanza dove, assieme ad altri effetti personali, custodiva le decorazioni di cui era stato insignito, che dovette sostituire con delle copie.

Iniziate le cure, Baracchini si recò per alcune visite a Pontremoli, per passare poi alla Spezia, nelle capaci mani del dottor Tornabuoni, l'unico odontoiatra di quella zona che fosse in grado di curare le profonde lesioni del cavo orale che aveva subito, in particolare quelle che interessavano l'arcata dentaria inferiore.

Per raggiungere La Spezia da Villafranca in Lunigiana, Baracchini viaggiava in treno e indossava invariabilmente l'uniforme, che manteneva sempre impeccabile. In uno dei suoi frequenti viaggi,

mentre riposava sul sedile del vagone nel quale era salito, quasi nascosto dalla mantella, udì due soldati che, conversando tra loro, criticavano la sua eleganza e ipotizzavano che fosse un *imboscato*. Offeso da quelle parole, il pluridecorato pilota balzò in piedi e si presentò ai due, qualificandosi semplicemente con un "*Baracchini, l'aviatore*". Tanta era la sua fama che bastarono queste due parole per ottenere le immediate scuse degli ignari interlocutori, pieni di vergogna per il marchiano errore commesso e desiderosi di esternargli tutta la loro ammirazione ed il loro rispetto, arrivando a definirlo un eroe.

Terminate dopo otto mesi le cure e la convalescenza, il 24 marzo 1918 Baracchini tornò finalmente al fronte e venne nuovamente assegnato alla sua vecchia 76^a Squadriglia, che un mese prima, il 10 febbraio – dopo le vicissitudini seguite alle giornate di Caporetto – era stata definitivamente basata sull'aerocampo di Casoni di Mussolente, appena ad est di Bassano del Grappa. La squadriglia, equipaggiata con i nuovi caccia *Hanriot HD.1*, era stata posta alle dipendenze del VI Gruppo Aeroplani, assegnato alla 4^a Armata, schierata nel settore del Grappa. Con essa operavano l'81^a Squadriglia – la prima in cui aveva militato Baracchini, parimenti basata a Casoni di Mussolente – e la 78^a Squadriglia, basata sull'aerocampo di Istrana.

Della medesima squadriglia faceva parte anche il neo promosso tenente Silvio Scaroni, che già vantava sedici vittorie, una Medaglia di Bronzo e tre Medaglie d'Argento al Valor Militare⁹⁷. Tra i due si creò subito un'accesa rivalità, poiché entrambi ambivano ad essere il miglior asso della squadriglia.



FIGURA 63 – L'*HANRIOT HD.1* DEL STEN. BARACCHINI. EVIDENTE LO STEMMA DEI QUATTRO ASSI SULLA FUSOLIERA

Nonostante i dubbi di alcuni commilitoni, Baracchini iniziò subito a condurre missioni operative con il nuovo aereo, che aveva personalizzato con il suo stemma, come era d'uso tra i piloti. Però, al posto del semplice scudo nero che contraddistingueva i suoi precedenti aeroplani, fece dipingere sulla fusoliera del suo *Hanriot HD.1* i quattro assi di un mazzo di carte (Fig. 63), un chiaro messaggio – *sono l'asso degli assi* – ai compagni di squadriglia e soprattutto all'amico e rivale Silvio Scaroni, deciso a mantenere il suo primato nell'ambito del reparto.

La quattordicesima vittoria, la prima dopo il rientro dalla convalescenza, giunse il 3 aprile, contro un *Drachen* che gli austriaci alzavano nell'aria nei pressi di Premaor, ad est del Piave, una decina di chilometri a nord del Montello. Ironia della sorte, Baracchini la dovette condividere proprio con Scaroni, del quale era compagno in quella missione.

est del Piave, una decina di chilometri a nord del Montello. Ironia della sorte, Baracchini la dovette condividere proprio con Scaroni, del quale era compagno in quella missione.

Altre otto vittorie giunsero nel mese di maggio: il 2, a Cimadolmo, contro un caccia austriaco; il 3 a Sernaglia, ancora contro un caccia; l'11, a Canove, contro un altro *Drachen*; il 13 sopra Arcade, oltre il Piave, contro due caccia di una sezione di tre, che attaccò da solo senza esitazione alcuna; il 18, a Collaligo, contro un terzo *Drachen*; il 20, a nord ovest di Sernaglia, contro un caccia; il 26, a Cornadella, contro un altro caccia. Alla fine del mese il totale delle sue vittorie era quindi salito a ventidue. Di più, a metà dello stesso mese, dopo il duplice abbattimento del 13, Baracchini era arrivato a totalizzarne diciannove, riconquistando il primato all'interno della squadriglia, davanti al tenente Scaroni, che era ancora fermo a sedici.

Per le nove vittorie ottenute in due mesi all'asso lunigianese venne conferita una seconda Medaglia d'Argento al Valor Militare, della quale tuttavia è stato impossibile reperire la motivazione.

Oltre alla nuova decorazione, la fine del mese di maggio portò al sottotenente Baracchini anche il trasferimento alla squadriglia con cui aveva iniziato la sua carriera di *cacciatore*, l'81^a, anch'essa ba-

97: La terza Medaglia d'Argento gli venne commutata in Medaglia d'Oro al Valor Militare nel luglio 1919.

sata, come già detto, a Casoni di Mussolente. Lo decise il colonnello Augusto Gallina, Comandante d'Aeronautica della 4^a Armata, sia per risollevare le sorti della squadriglia, in crisi per mancanza di vittorie, sia per mettere fine alla crescente rivalità tra i due assi, che alla lunga avrebbe potuto produrre effetti negativi sugli altri piloti.

Baracchini, avendo ben compreso i motivi del trasferimento, lasciò il suo *Hanriot HD.1* con i quattro assi ad un commilitone – il tenente Ludovico Censi – e sul nuovo aereo, sempre un *Hanriot HD.1*, fece applicare il suo vecchio stemma, un semplice scudo nero (Fig. 64), riprendendo subito a volare a caccia di aerei austro ungarici da abbattere.



FIGURA 64 – PROFILO DELL'HANRIOT HD.1 DEL STEN BARACCHINI, CON LE INSEGNE DELL'81^a SQUADRIGLIA E LO STEMMA PERSONALE DEL PILOTA: UNO SCUDO NERO

Era sicuramente un valoroso combattente, ma non coltivò mai sentimenti di odio verso l'avversario, del quale aveva invece il massimo rispetto. Proprio per questo il più delle volte evitava di sorvolare il luogo dove si era schiantato l'aereo nemico che aveva sopraffatto – come faceva normalmente la maggior parte dei piloti da caccia, per verificare l'abbattimento – perché temeva di perdere la propria aggressività vedendo i corpi inerti degli uomini con cui poco prima aveva duellato. Affermava infatti:

Il combattimento aereo è talmente rapido e micidiale da non consentire alcuna esitazione, il riflettere per un attimo soltanto sull'uccisione di un proprio simile può far perdere quell'infinitesima frazione e farti infilzare da una Schwarzlose

...

Sono dei bravi: se potessi precipitare l'apparecchio senza ucciderli sarei felice.

L'81^a Squadriglia, dal 25 marzo al comando del capitano Renato Mazzucco, era stata riequipaggiata dall'1 aprile con cinque *Nieuport Ni.27* e dodici *Hanriot HD.1*. Uno di essi – lo abbiamo visto – andò a Baracchini (Fig. 65), che non deluse le aspettative del colonnello Gallina, riprendendo subito a volare e ottenendo altre nove vittorie nel solo mese di giugno.



FIGURA 64 – IL STEN. BARACCHINI ACCANTO AL SUO HANRIOT HD.1 DELL'81^a SQUADRIGLIA

Il 2 giugno, nel cielo di Susegana, eliminò un ricognitore, facendo registrare la sua ventitreesima vittoria e un nuovo record: nove velivoli nemici abbattuti in trenta giorni, tra il 2 maggio e il 2 giugno 1918.

Il 15 giugno, dapprima eliminò un altro ricognitore austriaco a Moriago, poi – in rapida successione – fece precipitare due caccia alle Grave di Falzè, alle pendici nord orientali del Montello; il 21 giugno, probabilmente ai comandi di un *Nieuport Ni.27*, ebbe la meglio su un altro caccia, sempre alle Grave di Falzè; il 22 giugno realizzò un'altra tripletta, abbattendo uno dopo l'altro tre caccia, i primi due sul Montello ed il terzo nei pressi di San Donà di Piave. La sua ventinovesima vittoria – la seconda del 22 giugno – gli meritò una citazione sul Bollettino di Guerra:

BOLLETTINO DI GUERRA N. 1134 DEL COMANDO SUPREMO (23 giugno 1918, ore 13.00)

...

Gli aviatori nostri ed alleati proseguirono con non diminuito ardore la lotta. Ieri hanno eseguito anche grandi efficaci bombardamenti sulle immediate retrovie dell'avversario. Dieci velivoli nemici vennero abbattuti. Il tenente Flavio Baracchini raggiunse la sua 29^a vittoria. Le perdite subite dall'avversario dal giorno 15 assommano a 95 velivoli e 6 palloni frenati.

Generale Diaz

Con lui volavano gli altri piloti della squadriglia che, trascinati dal suo esempio e rincuorati dai suoi successi, avevano ripreso slancio e lottavano accanitamente per mantenere il controllo del cielo nell'area attorno al Montello, sia nel periodo precedente alla Battaglia del Solstizio che durante il suo svolgimento.

Il 23 giugno 1918, alle pendici del Montello, in località Busa delle Rane, accanto ai resti fracassati del suo aereo, precipitato il 19 giugno, venne recuperato il corpo del maggiore Francesco Baracca, che il 15 giugno aveva ottenuto le sue ultime due vittorie, arrivando a totalizzarne trentaquattro.

Con trenta vittorie al suo attivo Baracchini divenne così – suo malgrado – il miglior asso vivente dell'aviazione italiana. Il primato, che certo non desiderava gli giungesse in questo modo, gli donò nuove energie e una profonda consapevolezza. Per dirla con le sue parole:

Il mio orgoglio per il titolo che mi è assegnato è fatto tutto di venerazione per la memoria del mio grande predecessore. Prima di essere eletto a suo erede io dovrò essere il suo vendicatore. Se dovrò morire voglio morire come lui, da italiano, vivendo dovrò vendicarlo.

Le sue nuove imprese vennero subito esaltate dalla stampa nazionale, alla ricerca di una nuova figura che potesse degnamente sostituire l'eroe Baracca, considerato il "padre" della caccia italiana. Così scriveva al riguardo il Corriere di Napoli, forse con qualche imprecisione circa il numero di aerei abbattuti:

Quando Baracca è caduto, il 19 u.s., Baracchini contava già 24 apparecchi abbattuti. In quattro giorni ne ha collocati in serie altri cinque e si è guadagnato la citazione personale sul bollettino di guerra! È un giovane, ripeto. E i giovani sono pur sempre, in ogni campo dell'attività umana, le energie vive della Nazione. Ma Flavio Torello Baracchini è qualche cos'altro: è un autentico eroe. E come tale, da oggi, egli entra nella storia della nostra invincibile aviazione da guerra!

Il 25 giugno Baracchini ottenne la sua trentunesima vittoria, abbattendo un caccia austriaco nel cielo di Motta di Livenza e meritandosi un'altra citazione sul Bollettino di Guerra:

BOLLETTINO DI GUERRA N. 1137 DEL COMANDO SUPREMO (26 giugno 1918, ore 13.00)

...

Nostre squadriglie lanciarono [ieri] parecchie tonnellate di bombe su depositi di munizioni nemici nella pianura veneta e sugli impianti ferroviari di Mattarello. Vennero abbattuti sette velivoli avversari. Il tenente Baracchini ha raggiunto la sua trentunesima vittoria.

Generale Diaz



FIGURA 65 – IL STEN. BARACCHINI IN TENUTA DI VOLO

Lo stesso 26 giugno 1918, sempre nella zona del Montello, durante un pattugliamento aereo, il sottotenente Baracchini, dopo aver inseguito invano un aeroplano nemico, scorta una colonna di truppe austriache in movimento, decise di effettuare un passaggio a bassa quota per mitragliarla. Si espose così al tiro delle armi dell'avversario – mitragliatrici e fucili – dimenticando le raccomandazioni del colonnello Gallina, che negli ultimi giorni aveva esortato i piloti a non correre rischi volando troppo bassi.

La reazione nemica non si fece attendere: durante il passaggio a volo radente un colpo di mitragliatrice sparato da terra colpì l'aereo, trapassò la fragile struttura di legno e tela e ferì all'addome Baracchini che, pur messo a dura prova dalla dolorosa lesione, riuscì comunque ad atterrare in emergenza nel più vicino campo di volo italiano. Venne subito soccorso e sommariamente medicato, ma la gravità della ferita ne consigliò l'immediato ricovero presso l'Ospedale Cialdini di Reggio Emilia, dove venne redatta la seguente diagnosi:

Ferita da pallottola di mitragliatrice, presente foro d'ingresso al quadrante inferiore destro. Ferita tranfossa penetrante in cavità addominale. Il tragitto dà come certa la lesione del colon.

Fortunatamente il proiettile, rimasto nel corpo di Baracchini, non aveva colpito organi vitali, fu quindi relativamente facile estrarlo, grazie anche al fisico robusto del ferito, che reagì bene all'operazione.

Fu lo stesso colonnello Gallina a far sapere ai familiari del pilota, con un telegramma, che l'intervento aveva avuto esito positivo:

Sono lieto di comunicare che il tenente Baracchini ha felicemente superato l'atto operatorio reso necessario per la ferita e che le sue condizioni progrediscono normali tendenti a graduale miglioramento. Aeronautica 4^a Armata – col. Gallina.

Dopo l'intervento Baracchini dovette comunque fermarsi per un lungo periodo di cure presso l'ospedale – dove peraltro fu assistito egregiamente – per poi tornare a casa, a Villafranca in Lunigiana, per trascorrervi la licenza di convalescenza, che si prolungò fin dopo il termine del conflitto. La gravità della ferita che aveva subito, la lunga degenza e l'ancor più lungo periodo di recupero non gli permisero di tornare a combattere.

Il 31 luglio, mentre era ancora ricoverato in ospedale, venne nominato Cavaliere dell'Ordine dei Santi Maurizio e Lazzaro, divenendo il più giovane decorato nella storia dell'ordine. Il 9 agosto venne nominato tenente effettivo per meriti di guerra.

L'1 febbraio 1919 la commissione dei servizi segreti guidata dal maggior generale Luigi Bongiovanni rese noto l'elenco definitivo degli assi della caccia italiana, indicando per ognuno di loro le vittorie riconosciute, sulla base di criteri molto restrittivi che richiedevano per ciascuna una documentazione completa, corredata di prove oggettive. Dieci delle vittorie a suo tempo accreditate al tenente Baracchini⁹⁸, pur se ufficialmente attribuitegli all'epoca in cui vennero conseguite, tanto che alcune di esse gli portarono decorazioni e riconoscimenti, vennero considerate poco documentate – mancava tra l'altro un rilievo fotografico dell'aereo nemico abbattuto – e gli vennero stralciate.

È vero che nel gennaio del 1919 il Comando Generale dell'Aviazione chiese a Baracchini di fornire le prove mancanti per gli abbattimenti *parzialmente validi*, ma il poco tempo che gli venne concesso per farlo, unito alla difficoltà di trovare la documentazione richiesta a distanza di uno o due anni dagli eventi, lo convinsero a non intraprendere ricerca alcuna.

In tal modo le sue trentuno vittorie, che lo collocavano al secondo posto nella graduatoria degli assi – secondo solo al maggiore Baracca – si ridussero a ventuno, facendolo scivolare al quarto posto, dietro a Baracca (34 vittorie), al capitano Silvio Scaroni (26 vittorie) e al tenente colonnello Piccio (24 vittorie).

Il 22 febbraio 1919 venne promosso capitano per meriti di guerra.

Terminato il conflitto, il governo italiano aveva regalato un aereo a ciascuno dei migliori assi dell'aviazione, traendoli da quelli in esubero. A Baracchini era toccato un *Hanriot HD.1*, con il quale aveva ripreso a volare dall'aeroporto di Luni, sito nei pressi di Sarzana, a una quarantina di chilometri da Villafranca in Lunigiana, che sorvolava spesso, risalendo il fiume Magra, tra gli applausi dei suoi concittadini.

Tuttavia, quando Gabriele D'Annunzio, nel settembre del 1919, condusse l'Impresa di Fiume, con l'intento di occupare la città per annetterla al Regno d'Italia, le autorità italiane non vollero correre il



FIGURA 66 – ALTRA IMMAGINE DEL STEN. BARACCHINI

98: Le vittorie non completamente documentate, che per questo vennero stralciate, sono quelle ottenute il 15 maggio del 1917 (il primo abbattimento), il 3 aprile, l'11, il 13 e il 18 maggio, il 15 e il 22 giugno (tre abbattimenti) del 1918. È da notare che il secondo degli abbattimenti del 22 giugno 1918 venne citato come "ventinovesimo abbattimento del tenente Flavio Baracchini" nel Bollettino di Guerra n. 1134 del Comando Supremo, mentre il Bollettino di Guerra n. 1137 affermava testualmente: "Il tenente Baracchini ha raggiunto la sua trentunesima vittoria".



FIGURA 67 – LA STAMPA ITALIANA ANNUNCIA L'IMPRESA DI FIUME

rischio di un coinvolgimento di Baracchini e disposero il sequestro del velivolo, che venne eseguito asportandone il magnete e rendendolo così inutilizzabile.

Era un timore più che giustificato, dal momento che a Fiume, assieme a un migliaio di ex-combattenti (Fig. 67), giunsero una settantina di aviatori, tre dei quali – i tenenti Antonio Locatelli e Ernesto Cabrana e il sottotenente Giannino Ancillotto – decorati di Medaglia d'Oro al Valor Militare.

L'episodio venne raccontato dallo stesso Baracchini in un'intervista al Popolo d'Italia:

Sono sorvegliato troppo da vicino per essere a Fiume. Al mio apparecchio, in Luni, è stato tolto il magnete che è custodito nella cassaforte del Comando marittimo di Spezia. Ma il mio cuore appartiene a D'Annunzio ed io mi considero uno dei suoi legionari ...

Subito dopo, Baracchini rinunciò ad una promettente carriera nell'aviazione militare e lasciò il servizio, iniziando un'attività commerciale che trattava vecchi aeroplani – per la maggior parte residuati bellici, recuperati nelle basi aeree sparse per l'Italia, rimessi in efficienza e collaudati personalmente – motori e parti di ricambio.

In questa sua nuova iniziativa, intrapresa assieme ad altri aviatori militari, vecchi commilitoni del periodo bellico, riuscì ad avviare una transazione per la vendita di una ventina di aerei alla neonata Repubblica di Turchia – nata ad opera di Mustafa Kemal Atatürk dalla disgregazione dell'Impero Ottomano – che era in guerra con la Grecia per il possesso dell'Anatolia e della Tracia.

Baracchini reperì i velivoli, li riparò e li revisionò, mettendoli in condizioni di volare, per poi collaudarli personalmente. A collaudo effettuato, sempre lavorando in prima persona, li smontò e li fece imbarcare su una nave mercantile diretta verso le coste mediterranee dell'Anatolia, dove avrebbe dovuto consegnare il carico all'esercito turco.

La nave riuscì ad evitare il blocco navale greco e a raggiungere la costa turca, dove ebbe luogo la consegna, ma Baracchini non ottenne il pagamento pattuito e – arrivato ad Istanbul senza più denaro – dovette addirittura farsi inviare una rilevante somma dall'Italia per pagarsi il viaggio di ritorno. In aggiunta, quando la nave su cui si era imbarcato fece scalo ad Atene, dovette anche nascondersi per sfuggire alle autorità greche, che lo ricercavano per questo contrabbando di armamenti. Solo dopo essere tornato in Italia riuscì a recuperare parzialmente il denaro di cui era creditore.



FIGURA 68 – ROMA – 4 NOVEMBRE 1921 – I DECORATI DI MOVIM PORTANO A SPALLA IL FERETRO DEL MILITE IGNOTO

Chiusa questa avventurosa parentesi, Baracchini si trasferì a Roma, dove aprì una piccola fabbrica di prodotti per l'aeronautica, lo Stabilimento Pirotecnico Baracchini, in via Portuense. In esso, forte dei suoi studi tecnici e della sua esperienza di pilota militare, si dedicò alla progettazione e alla produzione di manufatti tecnici all'avanguardia, come razzi di segnalazione, materiale illuminante e razzi a paracadute per voli e atterraggi notturni, che vennero poi adottati dall'aviazione italiana.

Il 4 novembre 1921, a Roma, quando le spoglie del Milite Ignoto vennero inumate all'interno del monumento a Vittorio Emanuele II nel corso di una solenne cerimonia, il capitano Baracchini fu uno dei decorati di Medaglia d'Oro al Valor Militare che ebbero l'alto onore di portare a spalla il feretro (Fig. 68). Il fatto di essere stato

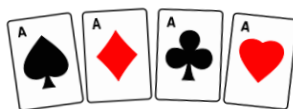
prescelto tra tanti candidati per un rito di così elevato valore morale, nonostante non fosse più in servizio, dimostra ancora una volta la grandissima considerazione di cui godeva il pilota lunigianese, asso dell'aria ed eroe di guerra.

Il 28 luglio 1928, nel suo Stabilimento Pirotecnico, mentre seguiva il lavoro di alcuni operai che stavano manipolando sostanze chimiche per produrre una miscela esplosiva, Baracchini rimase coinvolto in una rovinosa deflagrazione, che gli procurò gravi ustioni su tutto il corpo. Prontamente ricoverato presso la clinica Bastianelli, morì il 18 agosto, a soli 33 anni, dopo tre settimane di lenta agonia, in seguito a una setticemia provocata dalle ustioni.

La sua scomparsa suscitò un generale cordoglio, tanto che gli vennero tributati solenni funerali di stato (Fig. 69), che ebbero luogo a Roma, presso la Basilica di Santa Maria degli Angeli e dei Martiri, alla presenza dei familiari, dei compagni di squadriglia, degli antichi commilitoni, di moltissimi ex-combattenti di ogni arma e di una sterminata folla di cittadini. Alle esequie presenziarono anche il Re Vittorio Emanuele III, il Capo del Governo Benito Mussolini e vari ministri.



FIGURA 69 – UN MOMENTO DELLE SOLENNI ESEQUIE DELL'ASSO FABIO TORELLO BARACCHINI



* * * * *

Angelo Nataloni è nato a Castelbolognese (RA) nel 1966. Laureato in Medicina e Chirurgia, lavora nel campo delle biotecnologie per la rigenerazione dei tessuti ossei. Appassionato di montagna e di storia fin dall'adolescenza, si dedica da anni alla Grande Guerra – soprattutto sul fronte delle Dolomiti – collaborando con associazioni dedite a studi storici del periodo.

Fa parte del Comitato scientifico del Museo Francesco Baracca di Lugo. È socio della SCSM dal 2014. Ha pubblicato: *Il bisturi dopo la baionetta: storie di guerra, alpini e sangiovese*, nel 2015; *Mario Cambiucci: un maestro romagnolo nella bufera della Grande Guerra* (con A. Soglia), nel 2011; *Con la penna nello zaino*, nel 2008; *Castellani oltre il Piave: il ricordo e la memoria* (con A. Soglia), nel 2006; *Pensieri e Sentieri*, nel 2003.

Mauro Antonellini è nato a Lugo di Romagna (RA) nel 1953. Appassionato di ricerca storica, si interessa di storia dell'aviazione, con particolare riferimento all'età pionieristica e alla Grande Guerra. Fa parte del comitato scientifico del Museo Francesco Baracca di Lugo.

Ha pubblicato: *Le ali del Leon, aviazione a Venezia nella Grande Guerra* (con G. Solli), nel 2015; *Gianni Widmer, aviatore di frontiera*, nel 2014; *Salvat Ubi Lucet, la base idrovolanti di Porto Corsini e i suoi uomini 1915-1918*, nel 2008; *Sulla scia di Baracca, gli aviatori del lughese* (con A. Emiliani e D. Filippi), nel 2001.



RIQUADRO 1

DUE BATTAGLIE POCO CONOSCIUTE DELLA I GUERRA PUNICA

Per dovere di cronaca dobbiamo precisare che la vittoria romana di Capo Ecnomo fu preceduta, nel 258 a.C. e nel 257 a.C., da due altri successi, il quarto e il quinto dall'inizio della guerra: le battaglie di Sulky e di Tyndaris^a. Sebbene in apparenza si tratti di battaglie navali minori, poiché ad esse, soprattutto alla prima, Polibio dedica soltanto poche righe, in realtà dovettero essere degli scontri di notevoli dimensioni, degni perciò di essere ricordati e non soltanto menzionati. Precisamente, riferendosi a Sulky e al comandante punico Annibale, Polibio annota sbrigativamente: *“Non molto tempo dopo, poiché restò rinchiuso a opera dei romani in un porto della Sardegna e perse molte navi, fu immediatamente imprigionato dai cartaginesi superstiti e crocifisso”*^b. L'Annibale di cui lo storico parla è il medesimo Annibale di Gisco che era stato sconfitto nel 260 a Mylae. Evidentemente un pessimo ammiraglio.

A Sulky (l'attuale Sulci, sulla costa occidentale della Sardegna), nel 258 a.C., si scontrarono probabilmente, da una parte e dall'altra, le navi superstiti di Mylae (l'attuale Milazzo). Precisa infatti Polibio: *“Con le navi rimaste [Annibale] salpò alla volta di Cartagine. E non molto tempo dopo, di lì passò in Sardegna”*^b. Il comandante della squadra romana era il console Gaio Sulpicio Patercolo, che con ogni evidenza riuscì a battere facilmente l'ammiraglio cartaginese Annibale. Se la nostra ricostruzione, basata sul testo polibiano, è corretta, a Sulky le due formazioni comprendevano circa cento navi ciascuna. Lo scontro fu provocato probabilmente dalle continue incursioni romane contro la Sardegna, che i cartaginesi tentavano con tutti i mezzi di rintuzzare. La Sardegna infatti, pur essendo un fronte secondario rispetto alla Sicilia, rappresentava una fonte irrinunciabile di grano, soprattutto per le truppe mercenarie siciliane.

L'anno successivo Gaio Atilio Regolo – da non confondersi con il Marco Atilio Regolo del 256 a.C., uno dei protagonisti di Ecnomo – all'ancora con le sue navi a Tyndaris, colto di sorpresa dall'avvistamento di una squadra navale cartaginese, comandata da Amilcare, che avanzava in disordine verso Lipari, dette immediatamente ordine ai suoi equipaggi, altrettanto sorpresi, di uscire rapidamente dal porto nelle condizioni in cui si trovavano e di seguirlo contro il nemico. Fu senza dubbio una mossa avventata, perché le poche navi romane che si mossero al suo seguito – appena una decina – vennero subito circondate e affondate^c e lui stesso, a bordo dell'ammiraglia, riuscì miracolosamente a sottrarsi alla cattura a forza di remi. Intanto però, riuniti alla bell'e meglio gli equipaggi, da Tyndaris erano accorse anche le altre navi, che ingaggiarono subito battaglia con le unità puniche, catturandone dieci, distruggendone otto e costringendo le rimanenti a rifugiarsi a Lipari. In definitiva la battaglia si concluse a favore dei romani, che persero nove unità contro le diciotto avversarie. La squadra di Atilio rimase padrona del campo e fece ritorno a Messene rimorchiando le navi prese al nemico, mentre la squadra cartaginese proseguì la navigazione verso Lipari, dove peraltro era già diretta prima dello scontro. La battaglia di Tyndaris fu in realtà una scaramuccia, un scontro fortuito come tanti nella storia militare, scaturito da un altrettanto fortuito incontro. Si trattò indubbiamente di un successo tattico romano, che peraltro non mutò minimamente la situazione in Sicilia. Annota infatti Polibio: *“Da questa battaglia navale entrambi i contendenti uscirono convinti che l'esito fosse rimasto incerto e si diedero con la massima energia a preparare forze navali per guadagnarsi veramente il primato sul mare”*^d. Tyndaris all'epoca aveva ancora una guarnigione punica, e sarebbe passata a Roma soltanto nel 254 a.C. Era questo il motivo per il quale la squadra cartaginese navigava negligenemente e in disordine, come riferisce Polibio. Rimane però un dubbio spinoso e difficilmente risolvibile: perché le navi romane erano alla fonda davanti alla città? La stavano forse bloccando nel tentativo di spingere la popolazione greca a scacciare la guarnigione cartaginese? o forse Gaio Atilio si stava preparando a un'incursione contro Lipari, che poi non ci fu proprio perché vi era intanto sopraggiunta una nuova squadra cartaginese?

a: Sulky, colonia fenicia fondata nel 770 a.C. sulla penisola di Sant'Antioco, nel sud ovest della Sardegna, passò sotto i Cartaginesi con la loro conquista dell'isola maggiore. Tyndaris (Τύνδαρις), oggi Tindari, è una frazione del comune di Patti in provincia di Messina, nota soprattutto per il suo santuario mariano. Fondata da Dionisio di Siracusa nel 396 a.C. e popolata con mercenari siracusani che avevano combattuto contro Cartagine, prese il nome di Tyndaris, in onore di Tindaro, re di Sparta e sposo di Leda, padre putativo di Elena e dei Dioscuri, Castore e Polluce. Fu occupata dai Cartaginesi durante la crisi di Messene.

b: Pol., *Storie*, I, 24.

c: Il termine è usato in senso traslato poiché, come si è detto, le navi da guerra antiche generalmente non affondavano, ma piuttosto si sfasciavano o, al massimo, venivano combuste dagli incendi.

d: Pol., cit., I, 25, 5.

RIFLESSIONI CRITICHE E IPOTESI OGGETTIVE SULLA NARRAZIONE POLIBIANA DELLA BATTAGLIA NAVALE DI CAPO ECNOMO

di Piero Pastoretto e Lanfranco Sanna

Ἐφ'οἷς οὐκ οἶον ἂν τις παρών καὶ θεώμενος ὑπὸ τὴν ὄψιν
ἀλλὰ κἂν ἀκούων καταπλαγείη
τὸ τοῦ κινδύνου μέγεθος καὶ τὴν τῶν πολιτευμάτων ἀμφοτέρων
μεγαλομερίαν καὶ δύναμιν στοχαζόμενος
ἔκ τε τοῦ τῶν ἀνδρῶν καὶ τοῦ τῶν νεῶν πλήθους

Polibio, *Storie*, I, 26, 9⁹⁹

PARTE II

ΠΕΡΙ ΤΗΣ ΝΑΥΜΑΧΙΑΣ ΤΟΥ ΕΚΝΟΜΟΥ¹⁰⁰

INTRODUZIONE

L'unica operazione anfibia d'invasione di un continente che a nostro avviso possa essere assimilata a quella romana del 256 a.C. è *Overlord*¹⁰¹, sebbene il numero di soldati che presero effettivamente terra il primo giorno torni a vantaggio dello sbarco in Africa di Marco Atilio Regolo e Lucio Manlio Vulzone Longo¹⁰², piuttosto che a quello di Omar Bradley e Bernard Montgomery in Normandia.

Tuttavia esistono delle significative differenze sul rischio a cui andarono incontro le forze d'invasione mobilitate per le due spedizioni: una di queste è a beneficio dell'operazione anfibia romana e due a beneficio di quella degli alleati anglo canadesi e statunitensi; sicché, a ben considerare, fu assai più ardua la spedizione del 256 a.C. che quella del 1944 d.C.

Da un lato lo sbarco dei romani, al contrario di quello del *D-Day*, non fu contrastato dai cartaginesi e perciò non si ebbero caduti sulla battaglia, come ad esempio a *Omaha Beach*.



IL CANALE DI SICILIA, TEATRO DELLE BATTAGLIE NAVALI DI MYLAE, CAPO ECNOMO E CAPO ERMEO

Viceversa, gli alleati furono enormemente facilitati dal fatto di dover attraversare un braccio di mare, il Canale della Manica, molto più ristretto del Canale di Sicilia.

Inoltre, ed è la caratteristica di maggior importanza in assoluto, mentre gli alleati possedevano il totale dominio del mare e dell'aria, e poterono procedere indisturbati e con agio a tutte le operazioni di avvicinamento all'obiettivo e al trasporto di uomini e materiali, i romani dovettero invece vedersela in alto mare con la marina punica, proprio mentre le loro navi da guerra erano occupate a scortare i

99: "Anche senza esserne stati testimoni oculari, ma solo sentendone parlare, si rimane dunque colpiti dalla gravità della battaglia e dalla straordinaria potenza che entrambe le città dimostrarono col mettere in campo tanta moltitudine di uomini e di navi".

100: "La battaglia navale di Ecnomo". Essendoci pervenuto il resoconto della battaglia in greco, in greco abbiamo intitolato anche la Parte II del nostro lavoro.

101: Il fatidico 6 giugno 1944. Avremmo potuto optare anche per *Torch* o *Husky*, la prima perché si trattò di uno sbarco in Africa e la seconda perché percorse a ritroso la rotta dei Romani dalla Tunisia alla Sicilia; ma la grandiosità dell'impresa dei consoli Atilio e Manlio richiedeva una similitudine allacciata unicamente con la più colossale operazione anfibia di tutta la storia umana.

102: Lucio Manlio Vulzone Longo celebrò a Roma il trionfo per la battaglia di Capo Ecnomo. Per la medesima vittoria a Marco Atilio Regolo, che non tornò più in patria e non ebbe la possibilità di celebrare il trionfo insieme al suo collega, fu concessa la prima *corona classica* della storia romana. Atilio era *Consul Suffectus* per il 256 a.C. in sostituzione di Quinto Cedio, che era morto prima di aver terminato il mandato.

lenti convogli diretti in Africa. L'aver battuto il nemico in una gigantesca battaglia navale che iniziava con tali pessimi auspici fu motivo di incommensurabile vanto per la giovane marina romana.

Come ciò sia potuto accadere, e come i romani abbiano potuto cogliere una simile incredibile vittoria sarà argomento, insieme all'analisi critica di tutto il passo di Polibio che descrive la battaglia, della II Parte del nostro lavoro.

LE NAVI E GLI UOMINI PRESENTI A CAPO ECNOMO SECONDO POLIBIO

“Nell'estate seguente” [narra¹⁰³ Polibio] “i romani salparono con trecentotrenta navi da guerra pontate¹⁰⁴ e approdarono a Messene [Messina]. Salpati poi anche da qui, ripresero la navigazione tenendo alla loro destra la Sicilia e, doppiato il Pachino¹⁰⁵, proseguirono verso l'Ecnomo perché in quella stessa località si trovava pure l'esercito di fanteria¹⁰⁶. Scelto poi il fior fiore dei manipoli, avevano diviso in quattro parti le milizie che avevano deciso di imbarcare”¹⁰⁷.

Qui Polibio non dice da dove, prima dell'inizio di quell'estate, verso la metà di maggio, sia salpata la flotta – probabilmente dalle coste del Lazio e forse da Ostia – e neppure fornisce informazioni su come la Repubblica avesse potuto costruire un così strepitoso numero di grosse navi. Discuteremo più avanti, e avizzeremo seri dubbi critici sull'esattezza dei numeri riportati da Polibio. Comunque, seguendo il senso della sua testimonianza, si è autorizzati a concludere che dovesse trattarsi di navi nuove, dal momento che non si trovavano già in Sicilia, ma provenivano dal Continente.



PORTUS TIBERINUS PONS AEMILIUS PONS SUBLICIUS

Dubitiamo fortemente che i cantieri navali (*Navalia*) della capitale, siti nel *Portus Tiberinus*¹⁰⁸ e forse anche ad Ostia, fossero in grado, anche lavorando giorno e notte, di allestire una così imponente mole di navi, poiché fino a quel momento avevano varato le sole cento quinqueremi e le trenta triremi di Gaio Duilio che avevano combattuto a Mylae.

Più probabilmente furono impiegati, con piccole commesse, tutti i cantieri italici disponibili: quelli anziani – se ancora sopravvivevano – e quelli degli alleati campani o delle antiche città marinare etrusche come Cere. Occorre riflettere anche sul problema della manodopera. Per costruire una nave

da guerra erano necessari operai specializzati: non bastava certo impiegare la forza lavoro degli schiavi, della quale c'era abbondanza. A ciò si aggiunga che un semplice falegname non è *ipso facto* anche un mastro d'ascia, né un qualsiasi architetto edile ha le competenze di un architetto navale. Una cosa comunque è certa: per costruire una simile flotta dovettero essere abbattuti centinaia di boschi in tutta l'Italia soggetta all'influenza di Roma¹⁰⁹.

103: Usiamo coscientemente qui e altrove il verbo *narrare*, poiché il concetto di narrazione in italiano contiene implicitamente quello di un racconto che manca di obiettività storica. Si *narra* ad esempio una favola e il *narratore* è sempre soggettivo o comunque riferisce soggettivamente quanto ha udito o letto. Il che è proprio il punto di partenza del nostro lavoro di critica del testo di Polibio.

104: “Navi da guerra pontate” o catafratte *vῆες κατάφρακται*, è sinonimo di quinqueremi. Solo queste unità, infatti, avevano un ponte di coperta, mentre le triremi, almeno quelle più comuni e leggere, ne erano prive.

105: Oggi Capo Passero, l'estrema punta sud orientale della Sicilia, nel comune di Portopalo in provincia di Siracusa.

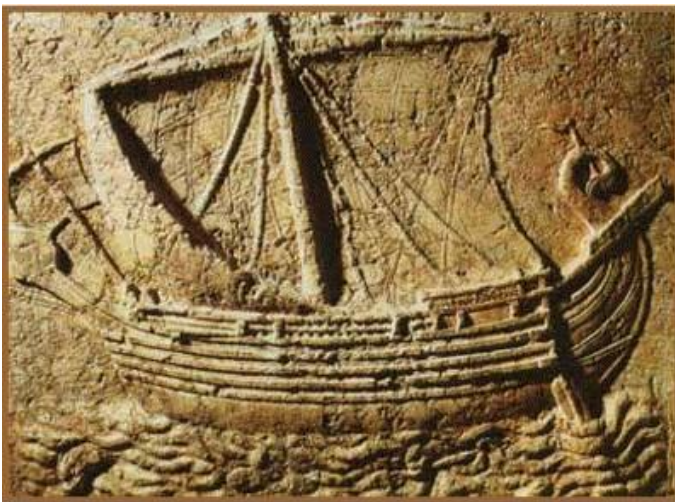
106: Evidentemente, e non sappiamo per quale ragione, l'esercito aveva già raggiunto in precedenza l'isola attraverso un normale percorso terrestre.

107: Pol., *Storie*, I, 26,6.

108: Il *Portus Tiberinus*, tra il Foro Olitorio e il tempio di Portunus, era il primo porto fluviale realizzato a Roma. Quando non fu più possibile ampliarlo per soddisfare le accresciute esigenze della città, venne sostituito dal nuovo porto dell'*Emporium*, sito nei pressi del Campo Marzio, che iniziò a funzionare a partire dal 199 a.C.

109: Cfr. Francesco Lamendola, *Le flotte dell'antico Mediterraneo distrussero le foreste causando alluvioni e malaria*, in www.arsmilitaris.org.

Possiamo ancora supporre che dalle coste del Lazio e della Campania siano salpate anche un centinaio di navi onerarie cariche di materiali logistici: il *commeatus*, ovvero le vettovaglie, i foraggi e i rifornimenti necessari per i primi giorni dopo lo sbarco, fino a quando l'esercito si fosse organizzato per sostentarsi razziando il territorio. Ad esse possiamo verosimilmente aggiungere le navi *hippagoges* (Vds. Appendice 1), in quel momento ancora vuote ma deputate a imbarcare a Capo Ecnomo i quadrupedi destinati all'impresa africana. Polibio comunque non lo riporta affatto, come se paradossalmente ci fossero state solo navi da guerra.



NAVE ONERARIA ROMANA A VELA QUADRA

Inoltre, poiché un certo contingente di fanteria faceva sempre parte organica dell'equipaggio delle quinqueremi, è ipotizzabile che sulle trecentotrenta navi da guerra partite dal continente – cifra che comunque contesteremo – fossero imbarcati almeno piccoli contingenti destinati poi ai rimpiazzi e agli avvicendamenti delle legioni stanziare in Sicilia. Una quinquereme priva di fanteria imbarcata era infatti un'unità inerme persino nei confronti di qualsiasi imbarcazione pirata, e quindi perfettamente inutile, come una corazzata del XX secolo senza cannoni. Se fosse stata speronata e abbordata – o anche se avesse speronato un avversario – l'arrembaggio nemico l'avrebbe inesorabilmente battuta e catturata.

È dunque impensabile che le navi da guerra salpate dalle coste laziali per invadere l'Africa settentrionale non avessero della fanteria imbarcata, perché i romani non avrebbero messo a repentaglio la sopravvivenza dell'intera flotta facendola navigare senza un adeguato reparto di soldati su ogni quinquereme. Tantomeno – con le Lipari, le Egadi e metà della Sicilia ancora in mani puniche – avrebbero lasciato l'isola praticamente sguarnita di truppe. C'è soltanto da chiedersi che fine abbia fatto questa fanteria una volta arrivata in Sicilia. Altrettanto impensabile è che i romani non avessero lasciato in Sicilia anche una robusta squadra navale, formata probabilmente dalle navi superstiti delle battaglie navali di Mylae e Tyndaris. Ritorneremo sull'argomento.

A detta di Polibio, alla gigantesca *classis* romana i punici potevano contrapporre una flotta di navi da battaglia altrettanto formidabile. Scrive infatti lo storico:

*“I cartaginesi invece, partiti con trecentocinquanta navi pontate, approdarono a Capo Lilibeo; poi, ripartiti da qui, si posero all'ancora a Eraclea Minoa”*¹¹⁰.

Non ci dice, tuttavia – come per i romani – da dove fossero partiti. Dall'Africa? Inoltre non fa menzione delle consistenti squadre romane e cartaginesi che logicamente – come abbiamo appena osservato – dovevano già stazionare in Sicilia. Perché? Che fine avevano fatto?

Subito dopo Polibio ci fornisce il numero degli uomini imbarcati dalle due parti:

*“In tutto le forze navali [dei romani] comprendevano circa ἑκατόν σαράντα χιλιάδες [centoquarantamila] uomini, poiché su ogni nave erano imbarcati trecento rematori e centoventi soldati”. [I cartaginesi invece] “... disponevano di più di centocinquantamila uomini, come si desume dal numero delle navi”*¹¹¹.

Per quanto riguarda i romani, supponendo che gli organici e i reparti della fanteria di marina fossero identici a quelli delle comuni legioni, possiamo quindi dedurre che i centoventi soldati imbarcati su ogni nave costituivano un *manipulus*, formato a sua volta da due centurie di sessanta uomini ciascuna e comandato da un *Centurio Prior*, un *Centurio Posterior* e due *Optiones*.

110: Pol., cit., I, 25, 9. Capo Lilibeo (o Boeo) si trova sotto Marsala all'estrema punta occidentale della Sicilia. Eraclea Minoa, non lontana da Agrigento, si trova invece nella costa sud occidentale.

111: Pol., cit., I, 26, 7.

Ragioniamo ora sul numero degli uomini, per passare poi con agio a quello delle navi.



POLIREMI ROMANA IN UN AFFRESCO DI POMPEI

Se ci basiamo sui numeri di navi, rematori e soldati forniti da Polibio, i conti tornano, ma lo storico nella sua elencazione si limitò a riportare i soli dati relativi ai militari e ai *remiges* (*rematori*), senza dare alcun conto dei civili, che erano invece presenti in forze anche sulle navi da guerra. Su di esse infatti l'intero equipaggio – comandante, tecnici di bordo (carpentieri, fabbri, velai) e marinai – era costituito esclusivamente da civili, probabilmente provenienti da diverse città marinare della penisola e forse neppure di cittadinanza romana.

Non occorre stupirsi di questa commistione tra il civile e il militare, che nell'antichità non era rara. Nel 242 a.C., quando i romani sentirono la necessità di armare una nuova flotta dopo sette anni in cui avevano cessato qualsiasi operazione marittima, essendo le fonti dell'erario insufficienti, fecero appello alla generosità dei magistrati e dei cittadini più facoltosi. Costoro, singolarmente o in gruppi di due o tre, fornirono numerose quinqueremi allestite di tutto punto, a condizione che lo Stato li risarcisse delle spese al termine della guerra.

Pure le triere della flotta ateniese (Vds. Appendice 2) erano spessissimo private e l'armatore, che si faceva carico di tutte le spese, comprese quelle relative alle paghe dell'equipaggio imbarcato, in pratica le "noleggiava" allo Stato. Addirittura, pur non essendo un militare, seguiva personalmente la propria nave in guerra e sedeva su un alto scranno dietro il timoniere.



POSSIBILE SISTEMAZIONE DEI REMATORI A BORDO DI UNA QUINQUEREME

Viceversa i rematori – nel testo greco *ἐρέται* (*erétai*)¹¹² – erano a tutti gli effetti dei militari levati dall'ultima delle cinque classi di censo o dai *capite censi* (nullatenenti) e regolarmente stipendiati. Poiché il termine greco *ἐρέτης* (*erétes*) significa esclusivamente *rematore*, è escluso che nel numero dei trecento *erétai* Polibio includesse anche quello dei marinai, in greco denominati *ναῦται* (*naùtai*). Di Polibio infatti si può dire tutto il male possibile, tranne che fosse un mentecatto incapace di scegliere accuratamente i termini da usare¹¹³.

In una nave romana i rematori non erano quindi schiavi, o prigionieri di guerra, o criminali messi al remo: queste sono soltanto delle ridicole sciocchezze messe in circolazione dai film hollywoodiani. Mai un *Consul* dell'epoca avrebbe affidato il compito più delicato a bordo delle sue navi – la propulsione, soprattutto durante il combattimento – a degli uomini che non fossero affidabili.

Ovviamente, trattandosi di liberi cittadini, i rematori non erano neppure incatenati al banco né frustati per spronarli, cose impensabili e assolutamente indegne per qualsiasi *civis* e qualsiasi *miles romanus*. La *verberatio* – ovvero la flagellazione – era riservata a chi, militare o civile, avesse

112 Per i palati raffinati, *ἐρέτης* è un sostantivo maschile della prima declinazione in α impuro.

113: Ciò nonostante vi è chi sostiene che trecento rappresentasse il numero complessivo dell'equipaggio nautico di una quinquereme, costituito da duecentosettanta rematori e trenta marinai. Per approfondire, cfr. Piero Pastoretto e Umberto Maria Milizia, *Le quinqueremi, Roma alla conquista del Mediterraneo*, cap. V, pp. 88-105.

commesso qualche grave reato e fosse stato condannato da un magistrato *cum imperio*. Non per nulla i *Lictores* – che seguivano i *Consules* e i *Praetores* ovunque andassero – portavano sulla spalla un fascio di verghe con al centro una scure per le esecuzioni capitali. Un'ultima considerazione sull'argomento: in caso di abbordaggio, avere a disposizione trecento uomini robusti, in grado di muoversi liberamente sulla nave e capaci all'occorrenza di impugnare un'arma o un attrezzo atto a offendere, era una grossa risorsa per il comandante di una quinquereme romana.

Militari stipendiati erano anche, altrettanto ovviamente, i legionari di bordo – nel testo greco *ἐπιβάται* (*epibátai*), che letteralmente significa *imbarcati*. Si conferma pertanto quanto già affermato: nei suoi conti Polibio prese in considerazione soltanto il numero dei militari imbarcati sulle quinqueremi, trascurando i civili – una trentina di individui, tra marinai e tecnici, per ciascuna unità – che dunque vanno aggiunti. In buona sostanza, se accettiamo il numero di trecentotrenta quinqueremi fornitoci dallo storico, ai centoquarantamila *milites* e *remiges* dobbiamo aggiungere altri dodicimilacinquecento marinai circa.

Inoltre, nel conteggio degli uomini che si trovavano a bordo delle navi romane vanno a nostro avviso inseriti anche i ridotti equipaggi delle navi onerarie ed *hippagoges*. Le prime, che viaggiavano per lo più a vela, disponevano solo di qualche remo, utilizzato soprattutto per le manovre nei porti. È facile supporre che a impugnare quei pochi remi, in quelle rare occasioni, fosse qualche



LITTORI

membro dell'equipaggio, per non avere a bordo bocche in più da sfamare e anche da pagare. Le seconde, a dire di Polibio, non avevano nessun tipo di propulsione autonoma, né a vela né a remi, tanto che – come ripetutamente ci dice lo storico quando descrive le varie fasi della battaglia – venivano rimorchiate da altre navi. Detto per inciso: non ne siamo convinti, ma ne ripareremo più avanti. Dovevano comunque avere qualche uomo a bordo, se non altro per occuparsi dei quadrupedi trasportati. Possiamo supporre che ognuna di queste navi da trasporto avesse equipaggi di cinque uomini come minimo, per evitare di sottrarre troppo spazio al carico. Ecco quindi che ai dodicimilacinquecento marinai dovremmo aggiungere ulteriori cinquecento.

Quanto alla correttezza dei dati numerici fornitici in modo apparentemente così preciso, rimane in dubbio che Polibio conoscesse realmente sia il numero delle navi romane che quello degli uomini su di esse imbarcati. Le cifre che ci presenta potrebbero pertanto essere state ricavate sulla base di uno solo dei due fattori.

In sostanza, se lo storico conosceva solo il numero totale dei militari a bordo (*milites* e *remiges*) avrebbe potuto dedurre approssimativamente il numero delle quinqueremi dividendolo per il numero di militari ordinariamente presenti su ogni nave, a lui noto ($140.000 : 420 =$ circa 333, arrotondato per difetto a 330). Se invece conosceva solo il numero delle navi, avrebbe potuto ricavare il numero totale dei militari imbarcati moltiplicandolo per il numero di militari ordinariamente presenti su ogni nave ($330 \times 420 = 138.600$, arrotondato per eccesso a 140.000). Questa seconda ipotesi potrebbe essere la più verosimile, dal momento che nel secondo passo delle Storie citato a pag. 143, Polibio dichiara di aver *dedotto* il numero complessivo dei cartaginesi dal numero delle loro navi. Il numero complessivo dei romani potrebbe essere frutto di un'analoga deduzione.

La questione potrebbe essere parzialmente risolta facendo riferimento alle probabili fonti dalle quali Polibio avrebbe potuto trarre i dati numerici relativi al numero di romani imbarcati. Se si fosse

basato sulla produzione storica dell'annalista romano Quinto Fabio Pittore (circa 260-190 a.C.), che combatté contro Amilcare Barca nella seconda Punica e scrisse i propri *Annales* pochi anni dopo lo svolgimento degli eventi che descrive, allora avrebbe potuto conoscere sia il numero delle navi che quello dei militari imbarcati (*milites* e *remiges*). Se invece avesse consultato soltanto gli *Annales Pontificum*¹¹⁴, che raccoglievano e registravano anno per anno gli avvenimenti più importanti della vita della città – battaglie, trattati, elezioni politiche, fenomeni naturali – ed erano estremamente riassuntivi, ne avrebbe potuto sicuramente ricavare il numero delle navi che parteciparono alla battaglia di Capo Ecnomo, ma non quello dei militari su di esse imbarcati, che avrebbe dovuto dedurre personalmente.

In teoria, Polibio avrebbe potuto trarre notizie anche dagli *Annales* di Quintus Ennius¹¹⁵ o dal *Bellum Poenicum* di Gnaeus Naevius¹¹⁶. Essendo però uno storico rigoroso, è difficile pensare che riponesse molta fiducia in opere che, pur prendendo spunto da avvenimenti realmente accaduti, non erano altro che poemi epici.



RICOSTRUZIONE IDEALE DI UNA QUINQUEREME ROMANA DEL III SECOLO a.C.

Anche il numero dei cartaginesi – centocinquantamila secondo Polibio – va obiettivamente posto in discussione, perché lo storico lo deduce, come abbiamo già detto, dal numero delle navi puniche (350), su ciascuna delle quali colloca un numero di militari identico a quello imbarcato sulle navi romane (120 *milites* e 300 *remiges*). Tuttavia, Polibio poteva anche essere sicuro della consistenza numerica dei militari romani e poteva pertanto ritenere, con ragionevole certezza, che sulle navi cartaginesi vi fosse lo stesso numero di rematori, dal momento che le quinqueremi delle due flotte erano molto simili tra loro. Non poteva però essere affatto certo che anche il numero dei fanti imbarcati fosse il medesimo. A conferma di ciò, fonti attendibili ci dicono che le navi cartaginesi in genere non imbarcavano più di quaranta-cinquanta soldati.

Infine, se Polibio avesse calcolato il numero dei cartaginesi imbarcati con lo stesso sistema adottato per la flotta romana, anche per i punici dovrebbe essere presa in considerazione la presenza degli equipaggi – ignorata dallo storico – ovvero di una trentina di uomini per nave, militari o civili che fossero.

Dopo aver esaminato gli equipaggi, dobbiamo aggiungere che ancor più dubbi desta il numero delle navi pontate romane, indipendentemente dalle fonti – che peraltro abbiamo già sottoposto a esame – dalle quali lo storico greco lo abbia potuto ricavare.

114 Gli *Annales Pontificum* erano redatti e custoditi dal *Pontifex Maximus*. Scritti su tavolette di legno imbiancate con la calce, da cui il nome di *tabulae dealbatae*, erano esposti davanti alla porta della casa del Pontefice Massimo.

115: Gli *Annales* di Quinto Ennio (Rudiae, 16 luglio 239 a.C. – Roma, 8 ottobre 169 a.C.) sono un poema epico che narra la storia di Roma "anno per anno", dalle origini fino al 171 a.C. Ci sono pervenuti in forma incompleta (circa 650 versi su 30.000).

116: Il *Bellum Poenicum* di Gneo Nevio (Capua o Atella, 275 a.C. circa – Utica, 201 a.C.) è un poema epico-storico che narra le vicende della I Guerra Punica (264-241 a.C.), alla quale Nevio aveva preso parte. Venne scritto negli anni della II Guerra Punica (219-202 a.C.).

Il ragionamento che ci accingiamo a sviluppare richiede un minimo di attenzione da parte del lettore, perché può non essere semplice.



RICOSTRUZIONE IDEALE DI UNA QUINQUEREME CARTAGINESE

Occorre innanzitutto tener conto che una normale flotta cartaginese di navi da guerra – e di conseguenza anche quella romana, che era stata progettata a sua misura – era composta da circa centoventi navi, ovvero da dieci squadre di dodici navi pontate ciascuna. Non a caso la prima vera flotta romana, quella di Gaio Duilio del 260 a.C., era formata da centoventi navi, anche se di queste soltanto cento erano quinqueremi pontate, mentre le altre venti erano ancora triremi prive di un ponte di coperta continuo.

In situazioni particolari – e il trasporto del corpo di spedizione romano in Africa sicuramente si configurava come tale – potevano essere riunite due flotte, arrivando a schierare duecentoquaranta navi di linea. Se poi volessimo ammettere che in quella eccezionale circostanza i romani avessero voluto garantirsi la disponibilità del maggior numero di navi possibile, potremmo dire che avevano messo in mare addirittura tre flotte, ma il conto non tornerebbe ugualmente, poiché in quel caso le navi sarebbero dovute essere trecentosessanta e non trecentotrenta, come riporta Polibio.

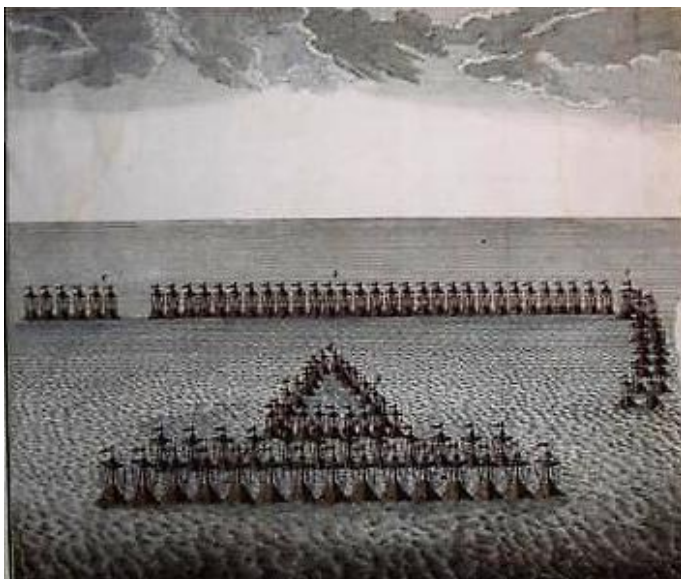
Stabilito questo, il resto del ragionamento deve necessariamente procedere per via teorica e, per essere compreso, richiede alcuni riferimenti a episodi e fatti posteriori alla battaglia che stiamo analizzando.

Cominciamo con il particolare che a Capo Ecnomo, come vedremo, i romani persero ventiquattro navi e ne catturarono sessantaquattro, venendo così a disporre di quaranta navi in più di quelle che avevano prima della battaglia. Alcune di queste prede, verosimilmente quelle in migliori condizioni, furono sicuramente riequipaggiate e impiegate per rinforzare ulteriormente la flotta, poiché nella successiva battaglia di Capo Ermeo, del 255 a.C.¹¹⁷, essa schierava trecentocinquanta navi pontate, ovvero venti in più di quelle che in teoria erano in linea a Capo Ecnomo.

Non basta. Nello scontro di Capo Ermeo i romani catturarono centoquattordici navi senza perderne nessuna, almeno stando a quello che dice Polibio. Anche queste vennero integrate nella flotta,

117 Sbarcati in Africa, Marco Atilio Regolo e Lucio Manlio Vulzone avevano sconfitto i cartaginesi nella battaglia di Adys, dopo di che Manlio era tornato a Roma lasciando in Tunisia Marco Atilio Regolo e parte dell'esercito. I cartaginesi a loro volta, affidato il comando allo spartano Santippo, avevano severamente battuto e addirittura catturato Atilio Regolo nella battaglia di Bagragas, e ciò aveva determinato una seconda spedizione marittima. I consoli del 255 a.C. – Marco Emilio Paolo e Servio Fulvio Petino Nobiliore – erano così partiti con trecentocinquanta navi per portare aiuto ai tremila legionari superstiti, che si erano rifugiati ad Aspis. Giunti però all'altezza di Capo Ermeo (l'attuale Capo Bon), si erano scontrati con una flotta di duecento quinqueremi puniche, annientandola.


facendola così diventare una poderosa compagine di ben quattrocentosessantaquattro unità. A questo punto però Polibio narra che, una volta imbarcati i superstiti dell'esercito di Atilio Regolo, i romani fecero vela per la Sicilia ma, giunti di fronte a Kamarina, "... colti da una tempesta di eccezionale violenza ... delle loro trecentosessantaquattro navi solo ottanta si salvarono"¹¹⁸.



SCHIERAMENTO DELLE FLOTTE AVVERSARIE A CAPO ECNOMO

Per spiegare una così notevole discrepanza: addirittura trecentosessantaquattro navi invece delle quattrocentosessantaquattro che sarebbero dovute essere, non resta che porre in dubbio e ridimensionare il numero delle navi che avevano partecipato alla battaglia di Capo Ecnomo. Riteniamo di poter ragionevolmente ipotizzare che in questo scontro la flotta romana non poteva essere formata da più di duecentotrentaduecentoquaranta quinquere mi (due squadre), mentre quella cartaginese da duecento-duecentocinquanta. Il numero riportato da Polibio per i romani – trecentotrenta – era probabilmente la somma di tutte le navi della flotta, comprese le circa cento navi onerarie e *hippagoges*. Di conseguenza, andrà ridimensionato anche il numero degli uomini imbarcati.

Tirando dunque le somme, secondo la nostra ricostruzione a Ecnomo – come risulta dalla sottostante Tabella 1 – si affrontarono circa quattrocentonovanta quinquere mi, naviglio minore e cento navi da trasporto, che imbarcavano complessivamente oltre duecentomila uomini, tra rematori, marinai e soldati imbarcati. Per quei tempi erano numeri enormi.

TABELLA 1						
NAVI E UOMINI CHE PRESERO PARTE ALLA BATTAGLIA NAVALE DI CAPO ECNOMO						
	NAVI		UOMINI			
	DA GUERRA	DA TRASP.	MARINAI	REMATORI	SOLDATI	TOTALE UOMINI
ROMANI	240	100	7.700	72.000	28.000	circa 107.700
CARTAGINESI	250	-	7.500	75.000	12.500	circa 95.000
TOTALI	490	100	15.200	147.000	40.500	circa 202.700

LO SCHIERAMENTO DELLA FLOTTA ROMANA

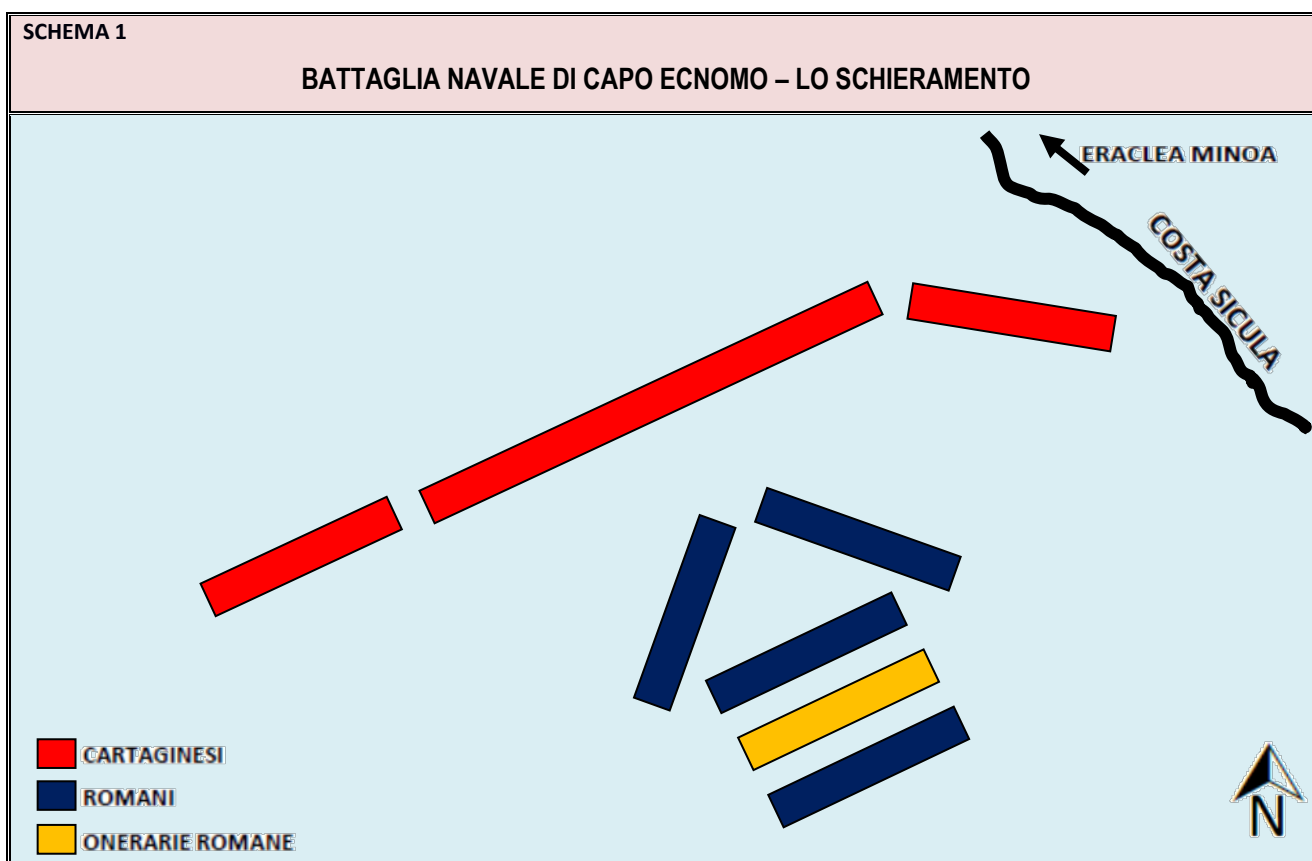
“Poiché la navigazione doveva svolgersi in alto mare e i nemici disponevano di navi veloci, i romani cercarono di assumere uno schieramento sicuro e inespugnabile. In prima fila disposero l'una di fianco all'altra le due navi a sei ordini di remi [ἑξήραϊ (exérai) in greco, hexaremes o sixes in latino, le navi ammiraglie], sulle quali navigavano i due consoli Marco Atilio e Lucio Manlio. Dietro ciascuna di queste, a una a una, schierarono da una parte le navi della prima, dall'altra quelle della seconda squadra, lasciando fra le singole unità dell'una e la corrispondente dell'altra un intervallo via via maggiore; le navi si susseguivano in modo da avere la prua rivolta all'esterno. Quando ebbero così disposto le navi della prima e della seconda squadra, esattamente in forma di cuneo, ordinarono la terza su un'unica fila di fronte, di modo che lo schieramento nel suo complesso venne ad assumere la forma di un triangolo. Dopo queste disposero le

118: Pol., cit., I, 37.

*navi hippagoges, fissandole con funi alle navi della terza squadra, e dietro [ad esse] la quarta squadra, detta dei triarii, in file di una sola nave, disposte in modo da estendersi oltre le navi che la precedevano da entrambi i lati. Nel complesso lo schieramento assunse la forma di cuneo, smussato in punta, ben compatto alla base, agile e robusto e assai difficile a rompere [Polibio intende dire che le linee disegnate dalle squadre romane delimitavano un'area di mare vuoto]*¹¹⁹.

Cominciamo subito col dire che l'inciso "... le navi si susseguivano in modo da avere la prua rivolta verso l'esterno ..." è così enigmatico da risultare quasi indecifrabile. Se le due squadre di dritta e di sinistra avessero proceduto dietro le *hexaremes* dei due consoli in una formazione a scalare, in modo da costituire i due cateti di un triangolo isoscele, "avere la prua rivolta verso l'esterno" avrebbe significato che esse non navigavano su una linea retta parallela alle ammiraglie, bensì su una linea obliqua e divergente, cioè che stavano progressivamente allargando la formazione. La rotta non è soltanto paradossale, è del tutto irrazionale, poiché così facendo le due squadre si sarebbero andate sempre più allontanando dal vertice del cuneo costituito dalle navi dei consoli e di conseguenza avrebbero col tempo disperso la formazione. Forse Polibio intendeva dire che ciascuna nave delle due prime squadre non ne aveva altre davanti e quindi aveva la prua rivolta verso l'esterno della formazione, inteso come *fronte*.

Ciò detto, cerchiamo di razionalizzare la descrizione di Polibio a beneficio del lettore, servendoci anche del sottostante Schema 1.



Innanzitutto la flotta d'invasione romana, salpata da Capo Ecnomo, dove aveva appena imbarcato l'esercito, si era mantenuta sotto costa, navigando in direzione nord ovest, per poi fare presumibilmente rotta per sud ovest e l'Africa prima di raggiungere Capo Lilibeo, che era sotto controllo cartaginese. Tant'è vero che toccò terra a oriente di Capo Ermeo, fuori dalla vista e dalla portata della flotta cartaginese che l'attendeva nel Golfo di Cartagine, schierata a difesa della città.

Al riguardo, va specificato che la navigazione degli antichi, tanto quella delle singole navi quanto quella di intere flotte, avveniva il più possibile vicino alla costa, dalla quale ci si allontanava soltanto quando era necessario attraversare tratti di mare aperto. Ciò era determinato da due

119: Pol., cit., I, 26, 16.

ragioni. La prima dipendeva dalla fragilità delle imbarcazioni, che così, in caso di maltempo, potevano facilmente rifugiarsi in un porto, in una baia, o comunque in qualche ridosso che le proteggesse dai venti e dai fortuali. La seconda derivava dalla necessità di rifornirsi di acqua e vettovaglie ogni pochi giorni. In ogni caso, i marinai antichi avevano più paura delle “acque blu” che dei rischi connessi con la navigazione a poca distanza da una costa sottovento.

Tornando alla flotta d’invasione, essa – con alla testa le due ammiraglie – era costituita da quattro squadre¹²⁰, così ripartite:

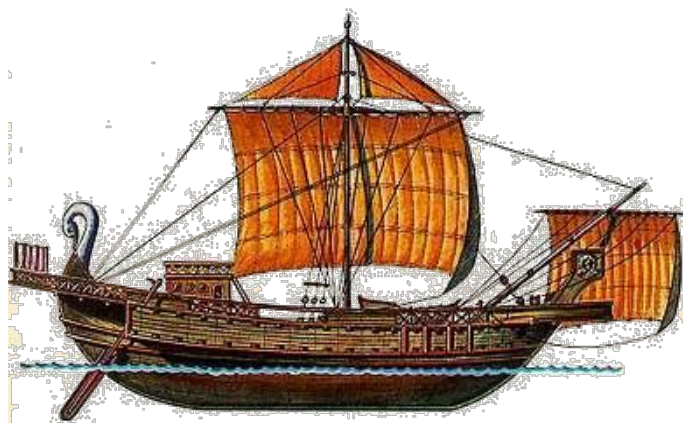
1^a squadra, in formazione a scalare verso la costa sulla dritta delle navi ammiraglie

2^a squadra, in formazione a scalare verso il mare aperto sulla sinistra delle navi ammiraglie

3^a squadra, in linea di fronte a costituire l’ideale base del triangolo formato dalle prime due squadre. Le sue navi, che portavano a rimorchio le navi *hippagoges*, erano le più lente. Costringevano quindi l’intera formazione a tenere una modesta velocità di crociera

4^a squadra, che Polibio definisce dei *triarri*, in coda allo schieramento

Polibio non specifica dove fossero disposte le navi onerarie, che dovevano pur esserci. Forse erano con le navi *hippagoges*. Le navi, infine, poiché il vento mancava o era contrario, navigavano a remi, e questo spiega perché le *hippagoges* fossero a rimorchio. I remi infatti venivano usati solo in battaglia o in caso di venti sfavorevoli o assenti, mentre durante i trasferimenti, per non affaticare inutilmente i rematori, le cui energie dovevano essere conservate per i momenti di pericolo, si sfruttava la sua forza propulsiva, quando c’era.



NAVE ONERARIA

Il sistema velico delle navi antiche, costituito da un solo albero – o al massimo da due, trinchetto e maestro – con vele quadre e non latine, era piuttosto imperfetto e, unito al poco pescaggio dello scafo, causava un forte scarroccio, che doveva essere compensato di frequente, risalendo al vento. In sostanza, le poliremi potevano procedere alle andature portanti – in fil di ruota, al gran lasco o al traverso – ma se il vento proveniva dai quadranti di prua era assolutamente impossibile per loro stringerlo. Dunque non potevano neppure bordeggiare.

A questo punto, poiché le squadre erano quattro e l’ultima era quella dei *triarri*, è forse lecito avanzare una seducente ipotesi e ritenere che ciascuna di esse imbarcasse un ben specifico ordine tattico legionario e non degli uomini alla rinfusa. A confortare questa opinione sta il fatto che le legioni manipolari romane erano costituite precisamente da quattro ordini o linee di fanteria, oltre che dai cavalieri delle *alae*. Del resto lo accenna anche Polibio, quando dice: “... avevano diviso in quattro parti le milizie che avevano deciso di imbarcare ...” (Vds. citazione a pag. 142).

Ricordiamo dunque insieme al lettore – con la Tabella 2 della pagina seguente – l’organico di una legione standard e a ranghi completi del tempo della prima Punica.

120: Qui il termine *squadra* è usato in senso tattico e non tecnico. Abbiamo già detto che una flotta standard fenicia o romana era formata da cento quinqueremi e venti triremi, per un totale di centoventi navi da guerra. Le quattro squadre romane erano dunque formazioni tattiche, ciascuna di forza pari a circa la metà di una flotta, altrimenti il totale delle navi che le componevano sarebbe stato quattrocentottanta e non duecentoquaranta, come abbiamo ipotizzato. L’equivoco nasce dal fatto che, mentre un insieme di centoventi navi era correttamente definito in latino come *classis*, cioè *flotta*, in italiano il termine corrispondente è sempre *squadra*. Per chiarire con un esempio, durante la II Guerra Mondiale a Taranto stazionava la I Squadra e alla Spezia la II, che erano però delle vere flotte. Infatti altre marinerie, come quelle britannica o statunitense, le avrebbero definite *Fleet* (*Flotte*). Il termine del lessico navale italiano contemporaneo che, anche se alla lontana, si accosta di più a quello di *squadra* nel senso tattico che qui usiamo, è Divisione Navale; ma non ci siamo sentiti di introdurlo in questo saggio, anche per non correggere di continuo i traduttori.

TABELLA 2
ORGANICO DI UNA LEGIONE DEL III-II SECOLO a.C.¹²¹
FANTERIA PESANTE – PRIMO ORDINE – HASTATI 10 manipoli(ciascuno su 2 centurie) – 20 centurie (ciascuna con 60 <i>Hastati</i> e 20/30 <i>Velites</i>) totale: 1.200 <i>Hastati</i> e 400 <i>Velites</i>
FANTERIA PESANTE – SECONDO ORDINE – PRINCIPES 10 manipoli(ciascuno su 2 centurie) – 20 centurie (ciascuna con 60 <i>Principes</i> e 20/30 <i>Velites</i>) totale: 1.200 <i>Principes</i> e 400 <i>Velites</i>
FANTERIA PESANTE – TERZO ORDINE – TRIARII 10 manipoli (ciascuno su 2 centurie) – 20 centurie (ciascuna con 30 <i>Triarii</i>) totale: 600 <i>Triarii</i>
FANTERIA LEGGERA – VELITES 10 manipoli(ciascuno su 2 centurie) – 20 centurie (ciascuna con 60 <i>Velites</i>) totale: 1.200 <i>Velites</i> (di cui 800 distribuiti tra le centurie degli <i>Hastati</i> e dei <i>Principes</i>)
CAVALLERIA – EQUITES 10 <i>Turmae</i> (ciascuna con 30 cavalieri) totale: 300 cavalli
una legione disponeva quindi di: fanteria pesante (<i>Hastati</i> + <i>Principes</i> + <i>Triarii</i>): 3.000 militi fanteria leggera (<i>Velites</i>): 1.200 militi cavalleria (<i>Equites</i>): 300 cavalieri per un totale complessivo di: 4.500 uomini

È bene sottolineare fin da ora che quelle riportate nella soprastante tabella sono cifre puramente ideali ed ipotetiche, in quanto c'è da dubitare assai seriamente che siano mai esistiti una legione, o un qualsiasi altro reparto militare di qualunque epoca, a ranghi perfettamente completi e coincidenti con la pianta organica.

I *velites*, in particolare, erano distribuiti in organico a ciascuna centuria di fanteria pesante in ragione di una ventina di uomini, per cui la centuria tipica era formata da sessanta fanti (se *hastati* o *principes*, mentre i *triarii* ne avevano la metà) più venti *velites*. Se però tabellarmente i *velites* erano distribuiti per centurie nei singoli *manipoli*, tatticamente essi si posizionavano in una linea a sé stante davanti agli *hastati*, in modo che la legione schierata in battaglia si potesse disporre su quattro linee.

Nello stesso modo erano organizzate le legioni dei *socii* italici, dette *alae* perché in battaglia si disponevano alle ali dello schieramento, mentre le legioni romane si disponevano al centro. Uniche differenze erano la suddivisione in *cohortes* di quattrocentoottanta uomini ciascuna, anziché in *manipuli*, e il numero degli *equites*, che nelle *alae* erano novecento invece dei consueti trecento.

Gli eserciti consolari erano di norma formati da due legioni romane e da due *alae* di *socii*.

Torniamo adesso alla flotta divisa in quattro squadre – tante quanto i ranghi delle legioni – e con i *triarii* imbarcati sulla quarta squadra. Tale particolare, collegato a quello che accenna Polibio, induce a sospettare che l'esercito d'invasione non fosse stato imbarcato sulle quattro squadre navali per legioni, bensì per corpi di legione, secondo il seguente schema di massima:

1ª squadra: tutti gli *hastati* delle legioni e delle *alae*

2ª squadra: tutti i *principes* delle legioni e delle *alae*

3ª squadra: tutti i *velites* delle legioni e delle *alae*

4ª squadra: tutti i *triarii* delle legioni e delle *alae*

121: Cfr. Piero Pastoretto, *Legioni. Storia dell'Esercito Romano dalla Monarchia all'Età Augustea*, pag. 24, www.arsmilitaris.org.

Poiché l'armamento dei diversi ordini – o, per così dire, *specialità* della legione – mostrava significative differenze tra quello degli *hastati* e dei *principes*, che lo avevano quasi identico, e quello dei *triarii* e dei *velites*, che lo avevano molto diverso dai primi due ordini e tra loro stessi, aveva forse un senso imbarcare sulle navi di un'unica squadra, per evitare confusioni, tutti i soldati dotati della stessa tipologia di armi. Ovviamente, nell'ambito di ciascuna squadra i legionari sarebbero stati divisi sulle navi a seconda dell'appartenenza all'una o all'altra delle legioni. È tuttavia possibile avanzare almeno altre due ipotesi.

La prima: la quarta e ultima squadra in realtà non imbarcava i *triarii*, ma era così denominata solo perché si trovava ad essere l'ultima schiera della flotta, come i *manipoli* dei *triarii* costituivano l'ultima schiera della legione. Le legioni non erano quindi distribuite a bordo delle navi in base alla *specialità*.



LEGIONARI IN FORMAZIONE DI COMBATTIMENTO
(BASSORILIEVO DI EPOCA TARDO IMPERIALE)

La seconda: *velites*, *hastati* e *principes* delle quattro legioni romane erano imbarcati sulla prima e sulla seconda squadra, forti di cinquanta quinquere mi ciascuna; i *socii*, o la maggior parte di essi, erano imbarcati sulle cento quinquere mi della terza squadra, che rimorchiavano il centinaio di navi *hippagoges* e onerarie al seguito della flotta; il resto dei *socii* e i *triarii* si trovavano sulle restanti quaranta quinquere mi, che costituivano la quarta squadra.

Non sapremmo cosa dire, poiché mancano indicazioni risolutive che possano confermare o smentire l'una o l'altra ipotesi. Possiamo solo aggiungere che se la quarta squadra imbarcava i *manipoli* dei *triarii*, allora forse era la più piccola delle quattro, poiché le centurie, e dunque anche i *manipoli* dei *triarii*, avevano un organico pari esattamente alla metà di quello degli altri ordini. A meno che le navi della quarta squadra non avessero imbarcato anche una parte dei *socii*.

In ogni caso, risulterebbe a nostro avviso meno probabile che la prima squadra avesse imbar-

cato la prima legione e la prima *ala*, la seconda squadra la seconda legione con la seconda *ala* e così via per la terza e la quarta squadra.

Un ultimo interrogativo riguarda l'individuazione della squadra su cui erano stati collocati gli *equites*, che tuttavia si sarebbero potuti imbarcare sulle navi *hippagoges* rimorchiate dalle quinquere mi della terza squadra, assieme ai loro cavalli.

Come si vede, sulla esatta collocazione del corpo di spedizione a bordo delle navi della flotta esistono molti dubbi ed una sola certezza: l'affermazione di Polibio in merito alla denominazione della quarta squadra, "... detta dei *triarii* ...". Lo storico infatti non ritorna più sull'argomento, e non fa alcun cenno di come avvenne poi lo sbarco dei romani presso Aspis. Sicuramente ad ondate, perché non sarebbe stato possibile sbarcare in contemporanea tutto l'esercito, ma non è dato sapere quale fosse la composizione di tali ondate, se divise per ordini o per legioni o in altro modo. Purtroppo non abbiamo nessun tipo di informazione sulle modalità di sbarco dal mare adottate dai romani. Non ci illuminano in tal senso neppure i due sbarchi condotti da Cesare in Britannia nel 55 e nel 54 a.C.

CONSISTENZA DELL'ESERCITO D'INVASIONE

Se ragioniamo con i numeri fornitici da Polibio, moltiplicando il numero delle quinquere mi (330) per il numero di legionari imbarcato su ognuna di esse (120), otterremo la consistenza della forza di

invasione, pari a trentanovemilaseicento uomini, a cui vanno aggiunti gli *equites*, che come abbiamo visto non viaggiavano sulle quinqueremi. Partiamo da questo dato e vediamo se corrisponde all'organico teorico dell'esercito destinato a sbarcare in Africa.

Al comando della spedizione vi erano entrambi i consoli, è dunque presumibile che ciascuno di essi fosse al comando del proprio esercito consolare. Sappiamo già che ogni esercito consolare del periodo era costituito da due legioni romane e da due *alae* di *socii* italici, della stessa consistenza organica delle legioni. Nel complesso quindi il corpo di spedizione trasportato a Ecnomo doveva essere formato da otto legioni, quattro romane e quattro dei *socii*¹²².

Facciamo adesso un rapido conto del numero degli uomini dei due eserciti consolari: a ranghi completi essi erano composti, come abbiamo già visto, da trentanovemilaseicento fanti – stranamente lo stesso numero che ci da Polibio! – e da quattromilaottocento *equites*, per un totale di quarantaquattromila soldati.

Ma, come il lettore attento ricorderà, Polibio stesso scrive che a Ecnomo fu "... scelto poi il fior fiore dei manipoli ..." (Vds. citazione a pag. 142), dunque non tutti i quasi quarantamila fanti dei due eserciti consolari partirono per l'Africa, ma soltanto i reparti migliori e guidati dai migliori centurioni e tribuni. Del resto, inserire soltanto truppe sceltissime – le più addestrate – nel corpo di spedizione aveva una sua solida logica. Al più ci si potrebbe chiedere quale sia stata la sorte dei non prescelti e quanti erano. Essi probabilmente rimasero di guarnigione nella parte centro orientale della Sicilia e forse, insieme ad altre truppe, fornirono anche i *manipoli* imbarcati sulla squadra romana che certamente continuò a stazionare nell'isola, avendo come basi strategiche Messene e l'alleata Siracusa. La loro consistenza numerica, per poter mantenere sotto controllo il territorio e le coste siciliane, doveva essere più o meno pari a due legioni, ovvero a circa ottomila uomini.



LEGIONARIO ROMANO

Se vi fu questa selezione – e certamente vi fu – il numero delle quinqueremi e dei soldati trasportati in Africa, lo abbiamo già detto, non può essere quello che ci riferisce Polibio. Si rivelano pertanto rispondenti al vero i dati riportati nella Tabella 1 di pag. 148.

Del resto, possiamo trovare ulteriore conferma del dato numerico riferito ai soli fanti (28.000), basandoci sugli organici delle legioni e delle *alae*. Per poter lasciare forze equivalenti a due legioni in Sicilia, ogni legione romana partita dall'isola avrebbe dovuto rinunciare a tre *manipoli* di *hastati* e a tre di *principes*, conservandone solo sette – i più addestrati – di ciascuna *specialità*. Milleseicentottanta uomini in tutto. Avrebbe invece mantenuto tutti e dieci i *manipoli* di *triarii*, già formati da truppe scelte: seicento uomini. Avrebbe infine imbarcato un numero di *velites* sufficiente a fornirne quaranta ad ogni *manipulus* di *hastati* e *principes* – cinquecentosessanta uomini – più due terzi (più o meno duecentosessanta) di quelli che rimanevano inquadrati nel loro ordine per svolgere i peculiari compiti di fanteria leggera ad essi attribuiti. In totale una legione romana così ridimensionata avrebbe potuto contare su circa tremilacento uomini.

Analogamente, ogni *ala* avrebbe dovuto rinunciare a due delle dieci *cohortes* che ne costituivano l'organico, mantenendone soltanto otto, per un totale di tremilaottocentoquaranta fanti.

Di conseguenza ciascuno dei due eserciti consolari – due legioni romane più due di *socii* – sarebbe stato formato da più o meno quattordicimila uomini e non da diciottomilaquattrocento.

Giova precisare che quelli appena riportati non sono calcoli improvvisati o puramente ipotetici, bensì derivano dalle cifre che Polibio ci fornisce in relazione al numero di soldati operanti in Africa. Lo vedremo fra breve.

Con questi numeri, quante *naves longae* sarebbero servite per trasportarli in Africa, fermo restando che i romani prevedevano la presenza di centoventi legionari su ciascuna quinquereme?

122: Ricordiamo per inciso che a Canne, il 2 agosto del 216 a.C., la Repubblica aveva messo in campo sedici legioni, otto romane e otto dei *socii*.

La risposta, ancora una volta, è duecentoquaranta circa – due intere flotte – e non trecentotrenta come scritto da Polibio.



LEGIONARIO ROMANO

Si potrebbe obiettare che le novanta navi pontate mancanti avrebbero potuto essere quelle destinate a trasportare i quattromilaottocento *equites*, ma l'ipotesi non regge per tre motivi. Innanzitutto Polibio non ci dice affatto dove i cavalieri avessero preso posto, tant'è che abbiamo ipotizzato che fossero stati imbarcati sulle navi *hippagoges* che trasportavano i loro cavalli. In secondo luogo gli *equites* non avevano né l'addestramento né l'armamento necessario per operare efficacemente come fanteria imbarcata sulle quinqueremi. Infine, anche se fossero stati impiegati come fanti, avrebbero potuto guarnire soltanto quaranta navi. E le altre cinquanta?

Riassumendo, il semplice calcolo appena concluso conferma il risultato già ottenuto per altra via partendo dal naufragio di Kamarina: le quinqueremi presenti a Capo Ecnomo furono circa duecentoquaranta. Il tutto si riduce a una sorta di sillogismo dialettico¹²³ che si regge su tre numeri: trecento, centoventi e trecentotrenta. Se sono veri i primi due, è necessariamente falso il terzo.

Se poi volessimo fare una sorta di *prova del nove*, partendo non dalle navi, ma dai *manipoli* dei legionari e dalle *cohortes* dei *socii*, le cifre tornano ugualmente, smentendo quelle eccessive fornite da Polibio.

I sette <i>manipoli</i> di <i>hastati</i> e i sette <i>manipoli</i> di <i>principes</i> di ogni legione romana, più gli ottocentoventi <i>velites</i> con essi inquadrati – circa duemilacinquecento uomini – potevano essere imbarcati su ventuno quinqueremi. Quindi ottantaquattro quinqueremi per gli <i>hastati</i> , i <i>principes</i> e i <i>velites</i> di quattro legioni.	84
I dieci <i>manipoli</i> di <i>triarii</i> di ogni legione, ciascuno di sessanta uomini – seicento uomini in tutto – potevano essere imbarcati su cinque quinqueremi. Quindi venti quinqueremi per le quattro legioni a effettivi ridotti.	20
Per imbarcare quattro legioni romane a effettivi ridotti occorre pertanto centoquattro quinqueremi.	104
	+
Otto <i>cohortes</i> di <i>socii</i> di ogni ala potevano essere imbarcate su trentadue quinqueremi. Quindi centoventotto quinqueremi per le quattro <i>alae</i> a effettivi ridotti.	128
	=
Per trasportare in Africa la fanteria dell'esercito di invasione occorre in definitiva duecentotrentadue quinqueremi, cifra che praticamente coincide con quella precedentemente calcolata ed è ampiamente inferiore a quella riferita da Polibio.	232

Facciamo comunque un'ultima verifica. Avevamo già ipotizzato che i fanti trasportati in Africa dalle duecentoquaranta quinqueremi erano stati ventottomila. Avevamo anche detto che era stato il medesimo Polibio a darcene involontariamente conferma, smentendosi ancora una volta.

Ricorriamo quindi allo storico, il quale, narrando dei fatti successivi allo sbarco di Clupea (attuale Kelibia, in Tunisia), scrive che – dopo la vittoria terrestre di Adys e il rientro in Sicilia di Manlio Vulzone – Atilio Regolo "... rimase con quaranta navi, quindicimila fanti, cinquecento cavalieri"¹²⁴.

Quasi sicuramente Manlio Vulzone fece ritorno in patria portando con sé il proprio esercito consolare, più o meno con gli stessi effettivi di quello di Atilio Regolo, perché formato da due legioni e due *alae*. I quindicimila fanti rimasti in Tunisia rappresentavano quindi la metà della fanteria di tutto l'esercito d'invasione. Anzi, qualcosa di più della metà, dal momento che Manlio

123: Un sillogismo si dice dialettico quando, al contrario del sillogismo apodittico, la premessa maggiore e la premessa minore non sono certe.

124: Pol., cit., I, 29, 9.

Vulsone, partendo, avrà sicuramente ceduto al collega, destinato a rimanere da solo in territorio nemico, qualche suo reparto per rafforzarlo.

Torniamo così ad una cifra molto prossima ai ventottomila fanti, che riscontra i risultati già ottenuti in precedenza seguendo differenti linee di ragionamento. Lo consideriamo un dato attendibile, certamente più realistico dei quarantamila riferiti da Polibio.

Con quest'ultima precisazione consideriamo chiuso l'argomento.

UN CENNO ALLA CAMPAGNA D'AFRICA

Poiché la storia a nostro avviso non va solo letta ma anche ragionata, e il dovere degli storici di professione, o di chi come noi indossa soltanto la veste di storico, è quello di porsi dei dubbi senza accontentarsi solamente di registrare gli eventi, ci sentiamo in obbligo di offrire ai lettori una breve riflessione di carattere strategico.

Innanzitutto una semplice domanda: perché i romani, che possedevano una flotta di straripanti dimensioni e che avevano severamente ridimensionata quella avversaria sottraendole, tra Ecnomo e Capo Ermeo, ben duecentotto vascelli, non sottoposero Cartagine a un blocco navale?



Soldati romani. Sotto l'insegna dell'aquila invincibile, hanno percorso le strade del mondo, ovunque portando la giustizia, la legge, le norme del vivere civile; ovunque lasciando traccia della grandezza e della potenza di Roma. Esercito pittoresco, di cui il quadro qui contro rappresenta pochissime figure: il velite — *veles* — soldato armato alla leggera che soleva incominciare il combattimento. L'astato — *hastatus* — dalla lunghissima asta. Il centurione — *centurio* — capo di una centuria di soldati; si distingue per gli stivali, l'armatura a larghe piastre, il cimiero di penne nere e rosse; non porta scudo; lo sguardo, l'atteggiamento, rivelano l'abitudine al comando. Il primo — *princeps* — che si intravede appena, dietro il largo scudo a ricchi fregi, apparteneva alla schiera dei più forti, che formavano la seconda linea nella ordinanza di battaglia, pronti ad arginare e ributtare l'attacco, se la prima linea avesse ceduto. Ultimi vengono i soldati che marciavano carichi di armi e di bagagli — *impeditus miles* — e i frombolieri — *funditor* — armati di fionda e di proiettili di pietra.

Passa l'esercito romano: salutiamo romanamente.

Quaderno "Soldati d'Italia", Copertina N. 2

LEGIONARI ROMANI RAFFIGURATI CON MOLTA FANTASIA SULLA COPERTINA DI UN QUADERNO SCOLASTICO DELLA SERIE "SOLDATI D'ITALIA", IN USO NELLE SCUOLE ITALIANE DURANTE IL VENTENNIO FASCISTA

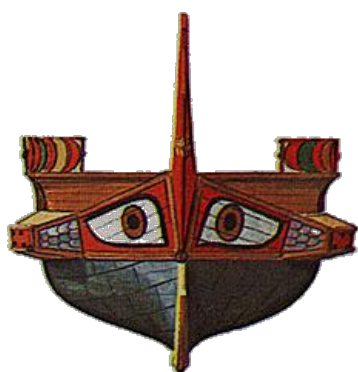
Eppure simili operazioni militari erano ben conosciute dall'antichità, se soltanto si pensa al blocco posto dagli ateniesi davanti al porto di Siracusa nel 414 a.C. o al blocco navale e terrestre organizzato dai romani a Lilibeo nel 250 a.C. Anche Scipione Emiliano, un secolo dopo, riuscì a ottenere la caduta di Cartagine, nel 146 a.C., bloccando la città dal mare per più di un anno, completando così il blocco terrestre già operante.

Un blocco totale, sia navale che terrestre — forse colpevolmente — non era stato nemmeno concepito dai due consoli all'inizio della missione. Quello navale, peraltro, era reso molto difficoltoso dal fatto che Cartagine, anche dopo Ecnomo, disponeva ancora di una flotta di almeno duecento navi, e i due consoli non potevano prevedere la strepitosa vittoria di Capo Ermeo. Quello terrestre sarebbe stato del tutto inutile da solo e di conseguenza non era stato preventivato.

L'esercito d'invasione, sprovvisto di macchine d'assedio, si dovette limitare a devastare il territorio circostante, fomentare la rivolta dei popoli non fenici soggetti a Cartagine, sconfiggere le forze puniche di terra – considerate deboli – e costringere la città a chiedere la pace da una posizione svantaggiosa.

Tuttavia un blocco anche soltanto navale, benché non potesse essere totale, poiché la città avrebbe ancora avuto la possibilità di approvvigionarsi dall'entroterra, che non era in mani romane, sarebbe stato in grado di immobilizzare nel porto gran parte, se non tutta, la flotta cartaginese.

Ma tale legittimo dubbio sulla condotta strategica di Atilio Regolo e Manlio Vulzone in Africa viene addirittura superato da un altro, che suona così: perché i romani si permisero, a invasione soltanto parzialmente avvenuta, di sottrarre alla guerra metà circa dell'esercito per rimandarlo in patria? Non appare forse un non senso, esattamente come sarebbe stato un non senso se nel 1944 gli alleati, giunti al Reno, avessero rimandato in patria metà delle loro truppe, della loro aviazione e dei loro mezzi corazzati, consentendo alla Germania nazista di riprendersi e vincere sul continente?



Naturalmente non è da scartare a priori l'ipotesi che un blocco navale di Cartagine ci sia stato. E che sia stato tolto solo allorché la maggior parte della flotta romana partì dall'Africa insieme a Manlio

Vulzone per riportare metà dell'esercito in patria. Può darsi che Polibio semplicemente non l'abbia menzionato perché non avvennero fatti notevoli. Tuttavia il dubbio rimane.

RICOSTRUZIONE IDEALE DELLA PRUA DI UNA QUINQUEREME ROMANA
E IPOTESI SULLA DISPOSIZIONE INTERNA DEI REMATORI

Questo particolare deve essere in qualche modo spiegato, partendo dal

presupposto che mai due consoli romani, ancorché poco intelligenti, sarebbero potuti cadere in un simile errore strategico. L'ordine del rientro dovette pertanto venire da Roma, malgrado la volontà dei comandanti sul campo.

A meno che non sia stato surrettiziamente introdotto dalle fonti da cui Polibio attingeva per spiegare la successiva sconfitta di Marco Atilio Regolo al fiume Bagradas. Cosa non rara, soprattutto nella storiografia romana delle età più antiche, dove le sconfitte spesso erano attribuite non alla superiorità tattico-militare del nemico o all'insipienza dei consoli, ma agli dèi offesi dal comportamento sprezzante dei comandanti romani nei confronti dei segni divini.

Basti ricordare la sconfitta di Publio Claudio Pulcro nella battaglia navale di Drepanon (l'attuale Trapani), contro i cartaginesi, nel 249 a.C., attribuita da molti al mancato riconoscimento da parte del console degli infausti auspici tratti dai polli sacri¹²⁵. Ne diamo un cenno nel Riquadro 2 alla pagina seguente.

Cerchiamo dunque, usando soltanto un poco di raziocinio, di trovare le ragioni del ritorno di Manlio Vulzone in Italia. Se ne possono individuare due: una di carattere strategico e una di carattere logistico, che non si escludono a vicenda.

Sappiamo che era una condizione rara che i due consoli con i loro rispettivi eserciti agissero insieme, poiché era altrettanto raro che, nelle guerre affrontate da Roma, il pericolo venisse da un solo fronte. La spedizione di Atilio Regolo e Manlio Vulzone in Africa aveva lasciato l'intera penisola soltanto ufficialmente pacificata, vulnerabile agli occhi dei nemici della Repubblica e perfino dei poco affidabili popoli alleati sconfitti più di recente.

Se dunque, come abbiamo avuto occasione di ipotizzare, la Sicilia non era rimasta affatto sguarnita di truppe o di navi e non abbisognava di altri rinalzi, il rimpatrio di Manlio Vulzone con il

125: Cfr. Pol., cit., I, 49. Cicerone, *De Divinatione*, I, 16; II, 8 e 33.

proprio esercito poteva servire da utile deterrente contro possibili insurrezioni sulla terraferma o nelle altre isole.

RIQUADRO 2

LA BATTAGLIA NAVALE DI DREPANON E I POLLI SACRI

"Se davvero non vogliono mangiare, almeno bevano" esclamò beffardamente il console Publio Claudio Pulcro, stizzito del responso negativo fornito dal pullario nel constatare che i polli sacri non uscivano dalla loro gabbia per andare a mangiare. Quell'auspicio chiaramente infausto, verificatosi proprio sul ponte della sua nave ammiraglia, risultò insopportabile al comandante in capo romano, visto ch'egli voleva attaccare immediatamente la flotta punica ormeggiata a Trapani, sicuro di coglierla di sorpresa. Ordinò pertanto di gettare quella gabbia a mare e si diresse con la sua flotta di 120 quinqueremi verso la più vicina imboccatura del porto.



IL CONSOLE PUBLIO CLAUDIO PULCRO
ORDINA DI GETTARE IN MARE I POLLI SACRI

Per i Romani, i polli in questione non erano una "specie protetta", né erano oggetto di specifici tabù religiosi, ma il comportamento sprezzante del console fu comunque un errore imperdonabile perché fornì agli equipaggi la sensazione di affrontare il combattimento in un contesto nefasto e, pertanto, di andare incontro ad una inevitabile sciagura. Cosa che si verificò puntualmente. La superbia e l'impulsività erano sempre stati idifetti congeniti della gens Claudia, ma in nessun'altra occasione avevano provocato delle conseguenze di tale gravità. Affogato il pollame, l'arroganza del console si era ben presto tramutata in viva preoccupazione e poi nel disperato tentativo di salvare il salvabile, perché la contromossa dei Cartaginesi, usciti dall'opposta imboccatura del porto mentre le navi romane ancora stavano entrando, aveva scompaginato a tal punto la flotta del console da far subire ai Romani la prima ed unica grande sconfitta navale della loro storia. Il console riuscì a portare in

salvo solo una trentina delle sue navi – con un temerario stratagemma che ingannò il nemico – mentre le rimanenti caddero in mano punica.

Tratto da: Domenico Carro, "Corsari romani", *Strenna dei Romanisti*, 21 aprile 2014, pagg.85-86.

Indubbiamente, a influenzare questa scelta concorreva anche l'impossibilità di supportare logisticamente due eserciti consolari lontani dalla madrepatria durante la stagione cattiva, quando la navigazione e il conseguente afflusso dei rifornimenti erano interdetti dallo stato del mare. A suffragio di tale ipotesi Eutropio scrive che dopo lo sbarco romano era insorta in Africa una grave carestia¹²⁶.

D'altro canto, le medesime difficoltà logistiche che probabilmente influirono sulla spedizione africana del 256 a.C., assieme ad altre motivazioni tattiche e strategiche, hanno sempre obbligato i romani a dividere gli eserciti consolari. Canne fu un'eccezione.

In ogni caso la mossa che attribuiamo al Senato fu infelice. Portò infatti al disastro della cattura di Atilio Regolo e al fallimento dell'intera spedizione, preparata con così grande dovizia di risorse economiche, uomini, navi e mezzi.

Rimane però ancora un elemento da esaminare, e non è di poco conto.

Abbiamo in precedenza calcolato che l'intero contingente di cavalleria di quattro legioni e quattro *alae* ammontava alla rispettabile cifra di quattromilaottocento *equites*. Ora, ammesso pure che la cavalleria delle otto legioni destinate al corpo di spedizione non fosse a organici completi e che una parte di essa fosse rimasta in Sicilia e non si fosse perciò imbarcata a Ecnomo, la cifra di cavalieri che restarono in Africa a disposizione di Atilio Regolo – soltanto cinquecento – appare troppo bassa.

126: Eutropio, *Breviarium ab Urbe condita*, I.

Quindicimila fanti corrispondono a qualcosa di più di tre legioni (12.600 fanti), ma ammettiamo pure, sulla scorta dei ragionamenti precedenti, che formassero in realtà le due legioni e le due *alae* del suo esercito consolare, fortemente sotto organico poiché costituite solamente dai *manipoli* e dalle *cohortes* migliori. Ma se tutta la cavalleria dell'esercito consolare di Atilio Regolo fosse stata formata dalla misera cifra di cinquecento cavalli, allora l'intero contingente di cavalleria partito dalla Sicilia sarebbe consistito in soli mille *equites* sui quattromilaottocento tabellari? La cifra appare veramente esigua; siamo pertanto portati a ritenere che anche in questo caso Polibio abbia fatto confusione con i numeri. Se al contrario essa fosse corrispondente alla realtà, le navi *hippagoges* dovevano essere circa cento, dal momento che ognuna di esse aveva una portata stimata di circa dieci cavalli, anche se ne esistevano di più grandi, che portavano fino a trenta cavalli.

LA LOGISTICA DELLE LEGIONI IN AFRICA

Nella descrizione delle squadre romane, Polibio non fa cenno a navi da carico, probabilmente perché non ne parlavano neanche le fonti a cui si rifaceva. Tuttavia, è assolutamente impossibile che una flotta d'invasione di quelle dimensioni fosse partita dalla Sicilia con le sole navi da guerra e con le navi *hippagoges*, senza le navi da trasporto dei rifornimenti di armi, cibo, vestiario e materiali di consumo per almeno alcuni giorni, in attesa che l'esercito fosse in grado di rifornirsi autonomamente razziando il territorio.

L'aspetto più rilevante del problema era il rifornimento alimentare dei soldati. Si calcola che, essendo il fabbisogno giornaliero del legionario uguale a 1,15 litri di frumento, pari a 850 grammi, per due eserciti consolari al completo (40.000 uomini) ne occorrevano 34 tonnellate al giorno, alle quale aggiungere un quantitativo equivalente a circa la metà per le *cibaria* (carne, legumi, formaggio, olio, sale, vino ...). Quindi, per il sostentamento giornaliero di quattro legioni e quattro *alae* occorrevano una media di 50 tonnellate al giorno di alimenti, ai quali bisogna aggiungere il foraggio per i cavalli e per gli altri animali da soma. Il consumo medio giornaliero per un cavallo era di 5 kg di orzo o fieno. Se i cavalli degli *equites*, come abbiamo ipotizzato, erano solo mille, ne occorrevano almeno 5 tonnellate al giorno soltanto per loro, più quello necessario per le altre bestie da soma.



NAVI ONERARIE. MOSAICO DEL II SECOLO d.C. NELLA CASA DI UN ARMATORE NAVALE DI ARIMINUM (RIMINI)

Se le forze sbarcate in Africa, come abbiamo visto, erano inferiori di un quarto rispetto al pieno organico di due eserciti consolari, il fabbisogno giornaliero per il vitto si riduceva a 38 tonnellate di alimenti (cui aggiungere vestiario, armi e materiali di consumo), più le 5 tonnellate giornaliere di foraggio per i mille cavalli. Non è possibile stabilire con certezza quanti giorni di *commeatus* avesse al seguito l'esercito legionario, né quale fosse la portata delle navi onerarie, ma è ipotizzabile che tutto il necessario fosse trasportato su almeno sessantacinque-settanta navi da carico, il cui numero va quindi aggiunto alle *hippagoges*.

COMMENTO SULLA FORMAZIONE DELLA FLOTTA ROMANA

L'inusitata formazione a cuneo dei romani (Vds. Schema 1 a pag. 149) – minuziosamente descritta da Polibio – che viene così disinvoltamente accettata dagli storici militari, richiede invece un'approfondita discussione.

L'abituale schieramento iniziale delle flotte era quello in linea su più file, chiaramente ispirato alla formazione falangitica degli eserciti terrestri degli elleni¹²⁷, le cui tattiche navali erano all'epoca le più avanzate ed erano universalmente adottate. Al riguardo, occorre ricordare che nell'antichità non soltanto la disposizione delle flotte in una linea di combattimento con un centro e due ali, ma anche tutte le formazioni, le tattiche e le manovre navali, erano derivate dalle loro omologhe terrestri.



RICOSTRUZIONE DI FANTASIA – PERALTRO POCO ADERENTE ALLA REALTÀ – DELL'ABBORDAGGIO DI UNA NAVE CARTAGINESE DA PARTE DI UNA NAVE ROMANA. NOTARE IN PARTICOLARE IL CORVUS, TRASFORMATO IN UNA SPECIE DI PONTE LEVATOIO

Per quanto riguarda, in particolare, le formazioni navali, erano state sperimentate e codificate due manovre standard: il *διέκπλους* (*diékplous*) e il *περίπλους* (*periplous*), nessuna delle quali tuttavia contemplava una formazione a cuneo. Dallo schieramento in linea, manovrando, le opposte flotte potevano muovere all'attacco assumendo l'uno o l'altro tipo di schieramento.

Il *diékplous* era una formazione d'attacco in colonna contro il centro nemico. La nave capofila, giunta a contatto con la prima nave avversaria, virava in maniera brusca e, passando di fianco allo scafo, ne tranciava i remi. La nave, così mutilata, veniva speronata da quella seguente e così avveniva di seguito fino a quando la colonna, dopo aver spezzato il centro dello schieramento avversario e averlo diviso in due tronconi, poteva fare conversione e attaccare il nemico da tergo.

La risposta difensiva a tale tattica poteva essere duplice: o schierare la linea delle navi a maglie fitte, quasi remo contro remo, in maniera che l'attaccante non avesse spazio per passare fra un bastimento e l'altro; oppure schierare la flotta su due o più linee, in modo che la nave attaccante che aveva appena tranciato i remi della sua avversaria della prima linea, fosse immediatamente attaccata da una nave della seconda. Entrambe le soluzioni accorciavano però la lunghezza dello schieramento difensivo.

127: Usiamo l'aggettivo *elleni* (Ἕλληνες) in luogo di *greci*, poiché questo nome era usato soltanto dai latini e derivava, probabilmente, dal nome con cui si autodefinivano gli abitanti di Cuma, *graikòì* (γραικοί), che i romani fraintesero ed estesero a tutti gli elleni. La circostanza linguistica è alquanto simile al moderno nome di popolo e aggettivo *tedeschi*, che è usato soltanto dagli italiani, con l'aggravante che per i romani la patria dei *graeci* era la *Graecia*, mentre la terra dei tedeschi in Italia è chiamata Germania.

Il *periplous* era invece una manovra di accerchiamento. Essa richiedeva che l'attaccante avesse la superiorità numerica, o che fosse comunque in grado di sopravanzare in lunghezza la linea avversaria. In tal modo, la maggiore estensione del suo fronte gli consentiva di avanzare sulle ali e di accerchiare la formazione nemica, cogliendo le navi avversarie sul fianco o sul tergo.

Vedremo in seguito la manovra adottata dai romani a Capo Ecnomo, seguendo le convulse fasi della battaglia. Qui però ci troviamo ancora di fronte all'enigma della formazione a cuneo, mai prima adottata dagli elleni né da alcun popolo marinaro. La cosa che immediatamente stupisce è che tale disposizione tattica sia stata assunta durante la normale navigazione, per la quale sarebbe stato invece logico adottare la tipica formazione del convoglio, con i trasporti in colonna al centro e le navi da guerra in testa, in coda e ai fianchi. Sarebbe stato molto più semplice, e comunque si era sempre fatto così. Tra l'altro questa formazione in colonna era tipica delle legioni in marcia, con le salmerie (*impedimenta*) al centro, corpi di fanteria – gli *extraordinarii* – in avanguardia e in retroguardia e la cavalleria e il resto della fanteria ai lati.



EQUES ROMANO

Ora, sorge spontanea la domanda: perché i due consoli romani, salpati da Ecnomo, non si uniformarono – in quella che doveva essere una semplice navigazione verso l'Africa – alle consuetudini terrestri romane di marcia in colonne e adottarono invece quell'innovativo e anche un po' bizzarro ordine a cuneo?

Una parziale risposta si può trovare soltanto ponendo attenzione all'*agmen quadratum*, un'altra formazione di marcia – più compatta e meno diluita – che le legioni romane raramente adottavano, poiché richiedeva un enorme spazio per lo spiegamento. Questa formazione veniva assunta dagli eserciti della Repubblica – sempre che il terreno lo consentisse – allorché dovevano avanzare in territorio ostile e sotto la minaccia di un attacco o di un'imboscata nemica. In quel caso i legionari si disponevano su più linee parallele tanto in avanguardia quanto in retroguardia, come in battaglia, con gli *impedimenta* al centro e la cavalleria e il resto della fanteria sui fianchi, in modo da formare un unico e massiccio rettangolo in marcia.

Poiché in mare lo spazio certo non mancava, e poiché si navigava in acque dominate dalla flotta cartaginese, Atilio Regolo e Manlio Vulso potrebbero essersi ispirati appunto all'*agmen quadratum* delle legioni, con due squadre – la prima e la seconda – in avanguardia, le navi *hippagoges* al centro,

protette dalla terza squadra – che secondo Polibio le rimorchiava – e la quarta squadra, quella dei *triarrii*, in retroguardia.

Assieme alle navi *hippagoges* navigavano sicuramente le navi onerarie, perché – lo abbiamo già detto – una spedizione di tal fatta non poteva prescindere dalla logistica, alla quale del resto i romani prestavano sempre molta attenzione.

Parlando di *hippagoges*, non si vede perché esse dovessero essere rimorchiate. A nostro avviso le navi *hippagoges* dovevano necessariamente essere autonome e dotate di vele come qualsiasi altra nave oneraria. Erano infatti dei normali bastimenti da carico adattati al trasporto dei cavalli e quindi capaci di navigare per proprio conto. A meno che quelle impiegate dai romani non fossero in realtà vere *hippagoges*, bensì semplici chiatte o pontoni ingovernabili, che la squadra avrebbe dovuto inevitabilmente rimorchiare dalla partenza all'arrivo. Potrebbe essere, ma se così fosse Polibio avrebbe usato un termine sbagliato.

Inoltre dovremmo pensare che i romani, o perché non possedevano la tecnica sofisticata degli elleni e dei persiani – che pure le avevano adottate nei secoli precedenti – o perché non se ne erano potute procurare per mancanza di tempo o di denaro, fossero dovuti ricorrere a mezzi di fortuna. Sembra però poco probabile, perché in ogni caso le chiatte e i pontoni, totalmente inadatti alla navigazione in mare aperto, avrebbero dovuto attraversare a rimorchio il pericoloso Canale di Sicilia, navigando per più giorni in acque spesso agitate. È probabile – lo abbiamo già accennato,

anche se spesso le soluzioni semplici sono le ultime ad essere prese in considerazione – che le navi *hippagoges* in quella particolare circostanza fossero a rimorchio soltanto perché non c'era vento. E con esse anche le onerarie.

La risposta al quesito è tuttavia, come abbiamo detto, soltanto parziale, poiché rimane da risolvere l'enigma del cuneo formato dalle due squadre di testa.

Si potrebbe affermare che questa formazione, apparentemente d'attacco – un cuneo che va allargandosi dal vertice come una punta di lancia è di per sé una figura “aggressiva” – fosse funzionale non a un trasferimento, ma a un possibile e imminente scontro con la flotta da guerra cartaginese. Tanto che le vulnerabili navi onerarie e *hippagoges* erano state posizionate in retroguardia, ben protette da due intere squadre. I consoli sarebbero probabilmente tornati a navigare in convoglio soltanto dopo lo scontro – se scontro ci fosse stato – e dopo la vittoria, se fossero stati loro ad avere il sopravvento.

L'affermazione potrebbe avere un senso solo se i romani, che non avevano alcun illustre esempio marinaresco di formazione a cuneo cui rifarsi, avessero potuto mutuare quel particolare tipo di schieramento navale dalle loro esperienze di guerra terrestre. Si tratta però di un periodo ipotetico dell'irrealtà, in quanto le legioni, al tempo della prima Punica, non impiegavano e neppure conoscevano la disposizione tattica a cuneo, ma soltanto quella in linea. Il *cuneus* infatti sarebbe stato introdotto e perfezionato soltanto molto dopo l'età augustea e forse soltanto in seguito alle esperienze tratte dalle guerre contro i Germani e i Marcomanni¹²⁸.

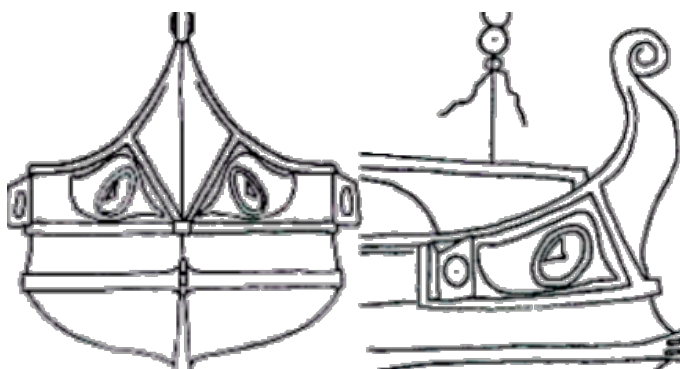
In conclusione, se Polibio è veridico e le due prime squadre romane si schierarono effettivamente a cuneo, questa fu una felice innovazione dei consoli Atilio Regolo e Manlio Vulzone, o dei loro “consiglieri navali”, probabilmente siracusani, viste le innumerevoli battaglie sul mare che la loro città aveva combattuto contro le flotte cartaginesi. Tuttavia, poiché Polibio non accenna al fatto che i punici ne rimasero sorpresi, come ad esempio dal corvo a Mylae, possiamo concludere che l'innovazione dello schema a cuneo non influì sull'esito della battaglia. Si potrebbe addirittura ipotizzare che le due squadre di testa della flotta romana lo abbandonarono in vista dello scontro imminente. Lo vedremo fra breve.

COMMENTO SULLA FORMAZIONE DELLA FLOTTA CARTAGINESE

“Visto lo schieramento dei nemici, gli strateghi [cartaginesi] si uniformarono a esso, disponendo su una sola linea i tre quarti della loro armata; spiegarono l'ala destra dalla parte dell'alto mare, per accerchiare l'avversario, schierando tutte le navi contro il nemico. Con la quarta parte formarono l'ala sinistra, ripiegata obliquamente verso terra. Era a capo dell'ala destra dei Cartaginesi quell'Annone che era stato vinto nella battaglia presso Akragas; disponeva di navi rostrate e di quinqueremi, le unità più adatte, per la loro velocità, ad aggirare le ali nemiche. Comandava l'ala sinistra Amilcare, il protagonista della battaglia navale presso Tyndaris”¹²⁹.

La descrizione di Polibio si mostra, in contrasto con le incongruenze e le contraddizioni che abbiamo fin qui incontrato, di una lucidità esemplare, frutto della competenza militare dello storico greco.

Cominciamo con un particolare di notevole importanza tattica: entrambe le flotte avanzavano disposte a battaglia, come se fossero già sull'avviso che la flotta nemica sarebbe stata presto in vista. Lo storico infatti non fa menzione di alcuna manovra di dispiegamento né da una parte né dall'altra. In altri termini è come se due eserciti in



GRAFFITO E RICOSTRUZIONE DELLA PRUA DI UNA NAVE DA GUERRA CARTAGINESE DEL III SEC. a.C.

128: Circa la formazione terrestre a cuneo cfr. Ammiano Marcellino, *Res Gestae*, XVI, 5 e 20; Flavio Vegezio Renato, *Epitoma Rei Militaris*, I, 26; III, 17-20.

129: Pol., cit., I, 27, 2.

marcia si avvicinassero gli uni agli altri già in formazione di combattimento.

Polibio non ci dice se le due formazioni procedessero a vela o a forza di remi, ma abbiamo ipotizzato che almeno i romani, in assenza di vento o con vento contrario, stessero impiegando i remi e dovessero portare a rimorchio le navi onerarie e *hippagoges*, che – come sappiamo – ne erano sprovviste.

Entrambe le flotte non mancavano di leggere e veloci navi esploratrici – *naves speculatoriae* per i romani – e probabilmente disponevano anche di spie, che forse avevano avvisato, con opportuni segnali, sia Atilio Regolo e Manlio Vulzone, sia Annone e Amilcare, dell'uscita della flotta avversaria. La distanza fra Eraclea Minoa e Capo Ecnomo è in linea d'aria di circa 50 chilometri, pari a 27 miglia nautiche, corrispondenti a poco più di sei ore di navigazione a una velocità media di 4 nodi. Possiamo quindi supporre – visto che la battaglia è passata alla storia con il nome di Capo Ecnomo – che la flotta cartaginese fosse partita almeno sei-sette ore prima di quella romana, che invece aveva appena lasciato Ecnomo dopo aver imbarcato l'esercito.

Ora, se lo schieramento tattico a cuneo dei due consoli romani ci ha lasciati perplessi per la sua inedita novità, quello cartaginese mostra una variante piuttosto rara della classica formazione in linea con un centro e due ali, che molti secoli più tardi i manuali di tattica cinesi del XV e XVI secolo definiranno *ad ala di gru*. La flotta punica era infatti disposta in linea, con un'unica lunga componente centrale e con la sola ala sinistra, che formava con il resto dello schieramento un angolo ottuso (Vds. Schema 1 a pag. 149). Esempi significativi dell'utilizzo di questo tipo di formazione sono, tra i molti: in campo terrestre lo schieramento dei persiani a Issò nel 333 a.C. e la battaglia di Sekigahara (Giappone) del 21 ottobre 1600¹³⁰; in campo navale lo schieramento adottato dalla flotta coreana dell'ammiraglio Yi Sun-sin in ben tre battaglie vittoriose durante il tentativo d'invasione della Corea condotto dal giapponese Toyotomi Hideyoshi alla fine del XVI secolo.



BATTAGLIA NAVALE. AFFRESCO DEL I SECOLO d.C. NELLA CASA DEI VETTII A POMPEI

Nel caso di Ecnomo, i Cartaginesi disposero la loro lunga componente centrale – tanto lunga da essere ridotta ad una sola riga di navi – con fronte a sud-est e con il centro di fronte alla punta del cuneo romano, facendo in modo che il loro fianco destro¹³¹, quello proteso verso il mare aperto, sopravanzasse di molto il fianco sinistro dei romani, così da poterlo facilmente accerchiare sviluppando un *periplous* sulla destra.

L'ala sinistra¹³² doveva essere molto esigua rispetto al resto della flotta e – supponendo che la formazione cartaginese fosse più o meno pari a quella romana, e non costituita dalla mirabolante cifra di trecentocinquanta navi – doveva essere formata da non più di sessanta-settanta unità, appena un quarto del totale. Essendo destinata a combattere sotto costa, era disposta in linea di fila e obliquamente verso terra (*ἐν ἐπικαμπίῳ*, ovvero *curvato*, quindi in *diagonale*), in modo da potersi incuneare tra il litorale e l'ala destra romana, avanzare e a propria volta aggirare le due

130: Un'attenta ricostruzione di entrambe le battaglie è riportata in: Piero Pastoretto, *Polibio vs. Callistene e Sekigahara no tatakai. La battaglia di Sekigahara*, entrambi in www.arsmilitaris.org.

131: Polibio usa il sostantivo *κέρας*, ovvero *cornò*, *ala*. Noi, poiché abbiamo spiegato che la formazione *ad ala di gru* possedeva una sola ala, traduciamo con *fianco*.

132: Questa volta adoperiamo a ragione il sostantivo *ala*, perché morfologicamente distinta dal resto dello schieramento.

squadre, le navi *hippagoges* e la retroguardia. Una simile ardita manovra sottocosta fu attuata dagli ottomani a Lepanto il 7 ottobre 1571. Quella volta però sulla destra del loro schieramento.

Polibio aggiunge poi che il fianco destro cartaginese, al comando di Annone e proiettato verso l'alto mare, era formato dalle navi rostrate, *ἐπίπλους*, e dalle *πεντήρεις* – ovvero *pentéere*, *quinqueremi* – più veloci, proprio perché destinate all'aggiramento, manovra che ovviamente richiedeva una grande celerità di navigazione (Vds. Appendice 1).



RICOSTRUZIONE DI FANTASIA DI UNA ΠΕΝΤΗΡΗΣ GRECA IN BATTAGLIA, DATABILE ATTORNO AL 300 a.C.

Ἐπίπλους alla lettera significa, piuttosto enigmaticamente, *che naviga contro*. Ci troviamo dunque d'accordo con l'interpretazione del traduttore, che da alla parola il significato di *navi rostrate*, in quanto si *navigava contro* per usare il rostro. Resta da stabilire la differenza tra queste navi rostrate e le *πεντήρεις* – delle quali Polibio sottolinea la velocità – perché altrimenti sarebbe un'inutile endiadi. A nostro avviso doveva trattarsi di triere *pesanti* (abbiamo già osservato che in genere ogni squadra era formata da cento quinqueremi e venti triere), probabilmente private, come le *tetrere* di Annibale Rodio a Lilibeo.

Se l'intera operazione fosse riuscita, la flotta romana sarebbe stata aggirata da destra e da sinistra e non avrebbe avuto più scampo. L'eccellente e razionale piano di Annone e Amilcare era quindi perfettamente adeguato alla situazione e frutto di una perizia tattica consumata.

PROELIUM¹³³

Gli storici militari ci hanno abituati a suddividere le battaglie della storia in fasi cronologiche, sia pure solo astrattamente e schematicamente, poiché le battaglie rappresentano un *unicum* – come un *unicum* costituisce un organismo composto di parti – e non possono essere suddivise in *round* alla maniera di un incontro di pugilato, né in tempi come una partita di calcio. Ci uniformiamo volentieri a questa consuetudine, che se non altro ha il pregio di essere razionale e permette di comprendere meglio l'incalzante susseguirsi degli eventi.

In Appendice III vedremo poi come le condizioni meteorologiche influirono sulla battaglia.

PARS PRIMA: CARTHAGINIENSIVM STRATAGEMATA¹³⁴

Cominciamo riportando alla lettera Polibio.

[La battaglia era stata] "... iniziata dai romani i quali, visto che lo schieramento cartaginese, esteso in lunghezza, era però poco profondo, avevano fatto impeto nel mezzo. Il centro cartaginese, secondo gli ordini ricevuti, ripiegò subito in fuga, con lo scopo di rompere lo schieramento romano: i romani inseguivano animosamente il nemico che indietreggiava. Mentre la prima e la seconda squadra incalzavano i fuggiaschi, la terza e la quarta rimasero separate, l'una rimorchiando le navi che trasportavano i cavalli, i triarii di riserva"¹³⁵.

Riteniamo che i romani, resisi conto di quanto si allungava verso il mare aperto il fianco destro dei cartaginesi (Vds. Schema 1 a pag. 149), consapevoli della possibilità di subire un *periplous*, abbiano abbandonato la formazione a cuneo, trasformandola rapidamente in una linea, con la prima e la seconda squadra rispettivamente a dritta e a sinistra delle *exere* dei due consoli. Nelle loro intenzioni l'allargamento delle formazioni di testa avrebbe così compensato, almeno in parte, la straordinaria estensione della linea avversaria. Avrebbe inoltre permesso al loro fianco destro di avvicinarsi alla costa, per tentare di parare la manovra di incuneamento in linea di fila dell'ala sinistra cartaginese fra la costa medesima e la flotta romana e per evitare il conseguente aggiramento sulla destra.

133: *Battaglia*. Passiamo così, per puro vezzo, dai titoli in greco ai titoli in latino.

134: *Il piano cartaginese*.

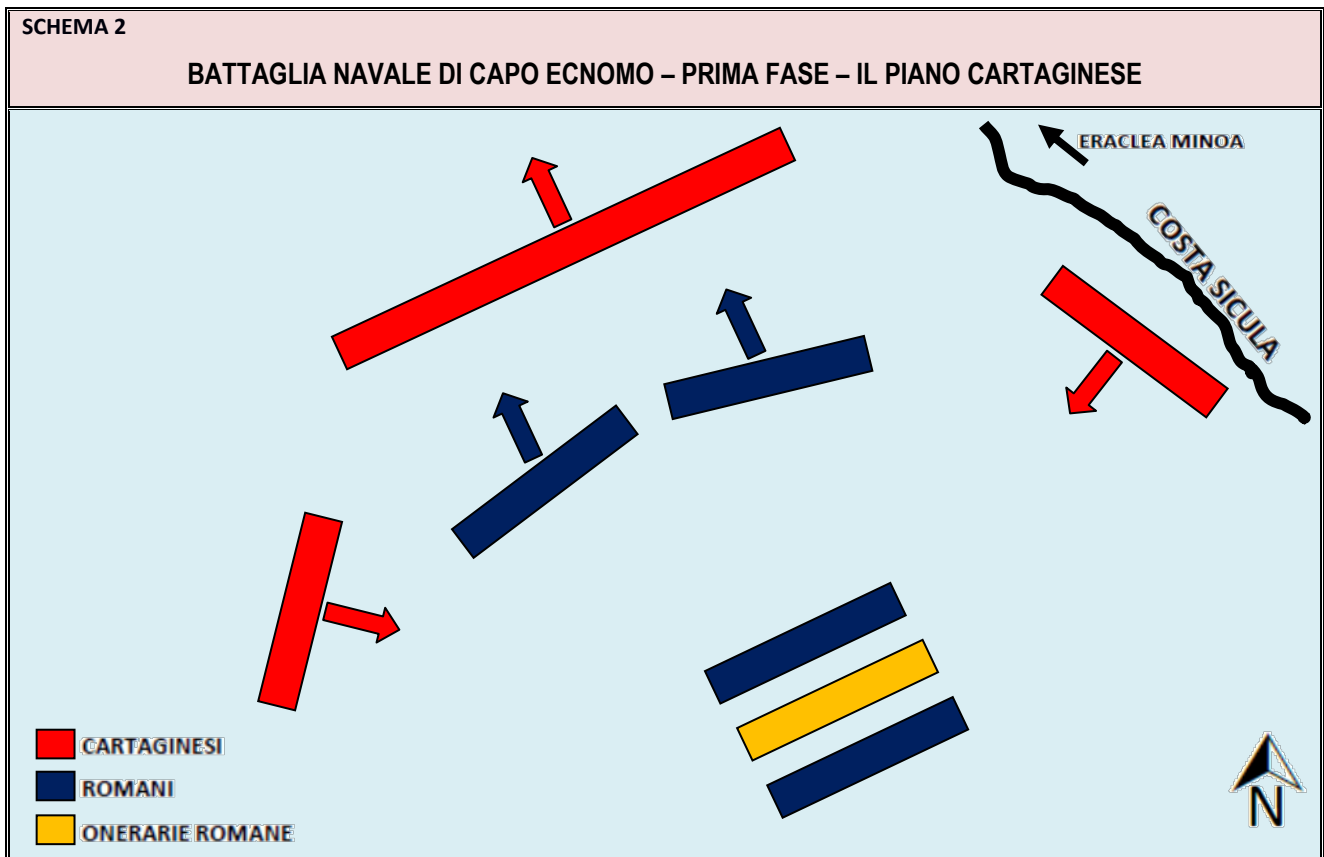
135: Pol., cit., I, 27, 7-8-9.

È altrettanto verosimile che la linea romana, partita con l'intenzione di operare uno sfondamento della linea cartaginese, fosse più massiccia di quella punica – formata da una sola fila di navi – e fosse pertanto disposta almeno su due file. L'attacco a fondo dei romani era però proprio ciò che i cartaginesi avevano previsto, forse addirittura provocato, presentando uno schieramento debole al centro e facendolo subito ripiegare. Che essi obbedissero a un piano già predisposto fin nei particolari è testimoniato dallo stesso Polibio con il significativo inciso "... secondo gli ordini ricevuti ...".

La finta fuga (Vds. Schema 2 qui sotto) non era nient'altro che la riedizione di quella di Temistocle a Salamina e servirà da modello ad Annibale a Canne giusto quarant'anni dopo, nel 216 a.C. Peraltro la tattica della falsa ritirata è stata impiegata sin dai tempi più antichi. È da notare – per inciso e in riferimento alla manovra della flotta panellenica a Salamina – che i cartaginesi, al tempo della prima Punica, possedevano una cultura storica e strategico-militare di origine greca molto diffusa e senz'altro superiore a quella romana. A Roma, come tutti sanno, l'ellenismo cominciò a diffondersi soltanto più tardi, con il circolo degli Scipioni.



LA MORTE DEL CONSOLE LUCIO EMILIO PAOLO A CANNE
JOHN TRUMBULL - YALE UNIVERSITY ART GALLERY



In conclusione, in questa prima fase la manovra cartaginese sembrò avere successo poiché, come narra Polibio, la terza e la quarta squadra romana, impacciate dalle navi *hippagoges* e dalle onerarie, rimasero indietro, separandosi dalle altre due squadre. Esattamente ciò che volevano Annone e Amilcare.

Viceversa i romani si lasciarono trascinare dall'irruenza – sempre pessima consigliera – e dimenticarono la prudenza. Probabilmente, almeno all'inizio dello scontro, non avevano un piano ben preciso e strutturato. Attaccarono a fondo per aprirsi la strada verso l'Africa, esponendosi però al rischio di perdere almeno le due squadre più arretrate e tutte le navi onerarie. Insomma, con

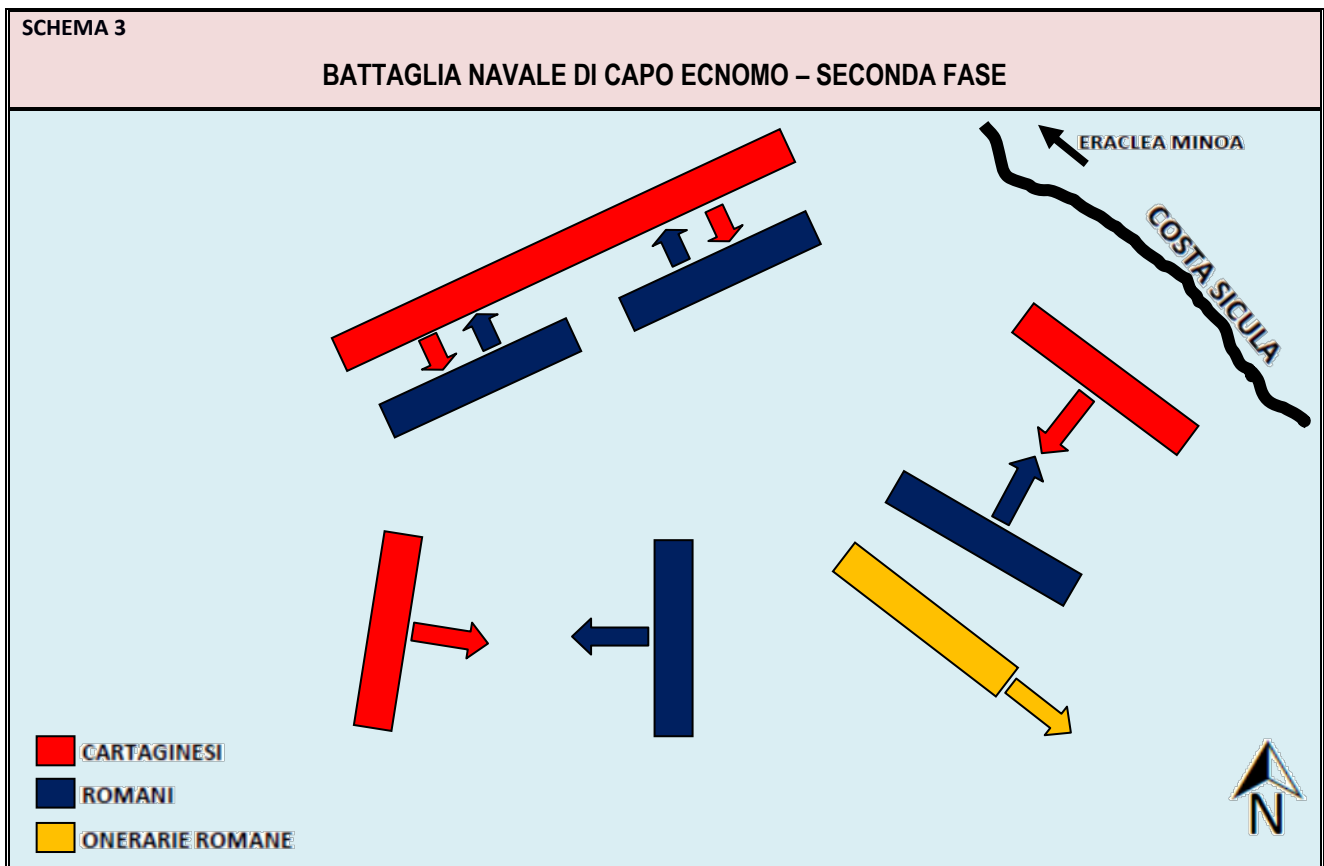
un'espressione nient'affatto paludata ma vivace: i cartaginesi avevano gettato l'esca e i romani avevano abboccato all'amo. Meglio sarebbe stato per i due consoli lasciare l'iniziativa al nemico, mettersi sulla difensiva, osservarne i movimenti e agire di conseguenza.

PARS SECUNDA: PUGNA IN PRIMO AGMINE¹³⁶

Partiamo ancora da Polibio.

“Quando la prima e la seconda squadra sembrarono essere abbastanza distanti dalle altre, i cartaginesi, a un segnale levato dalla nave di Amilcare, si volsero tutti insieme e attaccarono gli inseguitori. Ne seguì un'aspra lotta, poiché la maggiore agilità delle loro navi permetteva ai cartaginesi di aggirare l'avversario, di avvicinarsi con facilità, di ritirarsi rapidamente, mentre, dopo che fu iniziata la mischia, per la violenza nella lotta, per la possibilità di afferrare [con i corvi] chi appena si avvicinasse, e insieme perché essi combattevano sotto gli occhi dei consoli che entrambi partecipavano alla battaglia, i romani potevano nutrire speranze di vittoria non minori dei cartaginesi”¹³⁷.

La seconda fase è la diretta conseguenza della prima e la logica prosecuzione del piano degli ammiragli punici (Vds. Schema 3 qui sotto). Quando Amilcare ritenne che la prima e la seconda squadra romane, lanciate all'inseguimento della linea cartaginese in ripiegamento, fossero sufficientemente lontane dalle navi onerarie e dalle due squadre più arretrate, mandò un segnale dalla sua nave. A quel punto tutte le navi cartaginesi volsero le prue verso il nemico inseguitore, pronte ad affrontare il combattimento sfruttando la propria superiorità numerica: circa centottanta navi contro le circa centodieci dei romani.



Perché il segnale dell'inversione di fronte venne dalla nave ammiraglia di Amilcare, comandante dell'ala sinistra – destinata allo specifico compito di procedere rasente al litorale in linea di fila e raggiungere i trasporti – e non da quella di Annone, comandante effettivo dello schieramento in ritirata? La risposta è che l'ala di Amilcare, rimasta indisturbata, era già stata superata sulla sua destra dall'impetuosa avanzata dei romani e aveva perciò una chiara visuale delle due squadre romane e dei trasporti, che arrancavano sempre più distanti dalla formazione di testa lanciata

136: Scontro tra le prime linee.

137: Pol., cit., I, 27, 10-11-12.

all'inseguimento. Visuale che invece Annone, al comando del fianco meridionale proteso verso il mare aperto, non poteva avere, perché aveva preso il largo per piombare all'improvviso sul fianco a mare dei convogli romani.



QUINQUEREMI ROMANE IN NAVIGAZIONE A REMI CON IL CORVO ALZATO E I LEGIONARI SUL PONTE, PRONTI AL COMBATTIMENTO. IN SECONDO PIANO A SINISTRA UNA NAVE ONERARIA

Questo passo di Polibio descrive un serrato combattimento navale – “... dopo che fu iniziata la mischia ...” – senza collocarlo con precisione. Si può tuttavia presumere che lo storico alluda allo scontro tra le prime due squadre romane, che “... combattevano sotto gli occhi dei consoli ...” e il lungo centro punico.

Se è così – come dovrebbe ragionevolmente essere – lo storico lascia la battaglia in sospeso e trascura colpevolmente di riferirne l'esito, che è possibile dedurre solo continuando a leggere. Non è questo, del resto, l'unico passo oscuro delle Storie. Polibio infatti è soprattutto uno storico austero e rigoroso che ogni tanto, come abbiamo osservato a proposito dei corvi e del numero delle navi e degli equipaggi coinvolti a Capo Ecnomo, narra senza riflettere sulle sue fonti. La sua prosa, involuta, scabra e priva di qualsiasi artificio formale, è più consona allo studio faticoso che alla dilettevole lettura, e non ha nulla a che vedere con lo stile fluido e coinvolgente di un vero narratore prestato alla storia e altrettanto celebre: Erodoto.

Concludiamo l'analisi di questa fase della battaglia con un nuovo richiamo ai corvi che, dopo la dettagliata descrizione sul loro aspetto e sul loro uso nella battaglia di Mylae, qui Polibio neppure nomina, anche se ne parlerà una seconda volta più avanti. Vi è infatti una semplice allusione alla presenza di queste macchine a bordo delle navi romane, che si ricava a fatica dalla frase “... per la possibilità di afferrare chi appena si avvicinasse ...”.

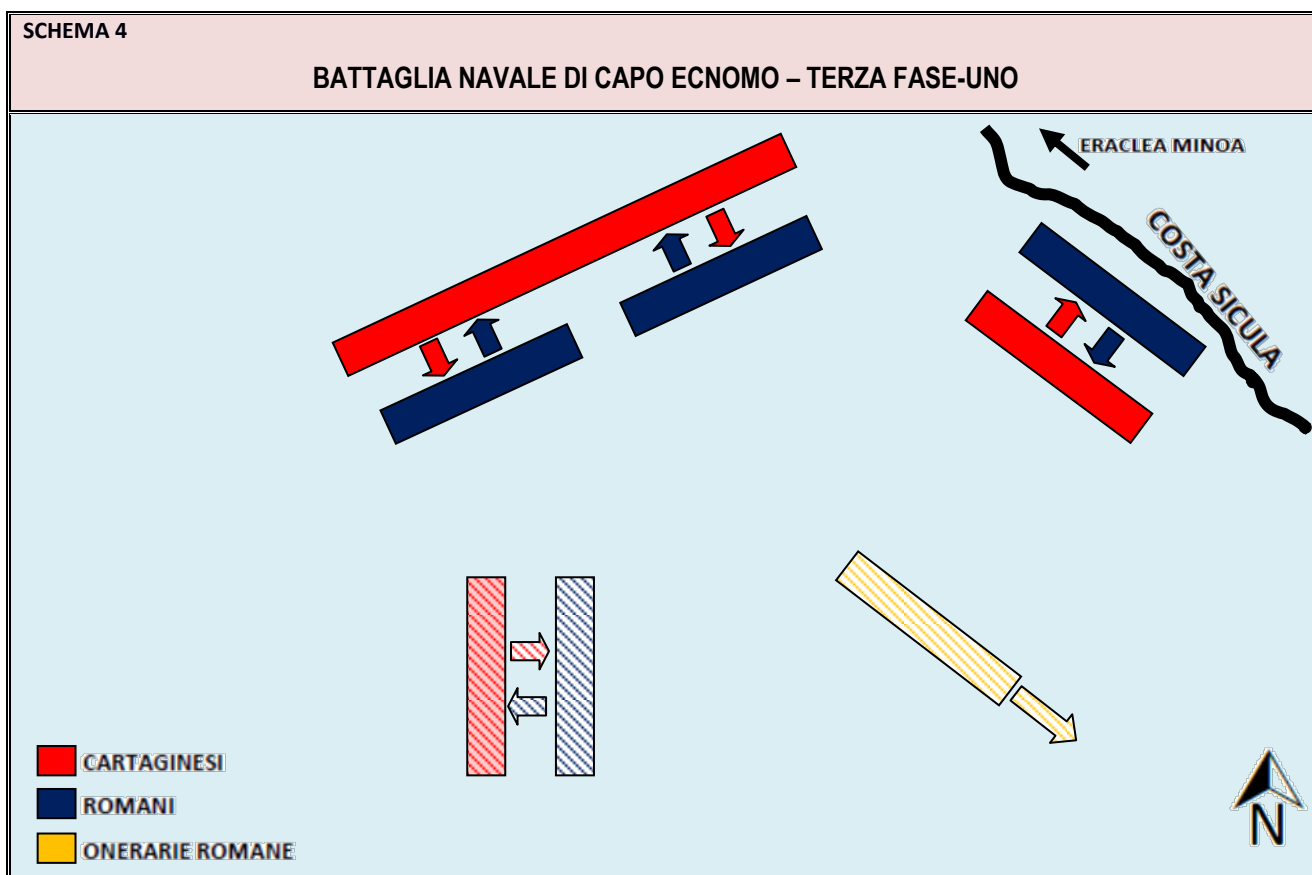
Sempre a proposito del *corvus*, abbiamo già ampiamente illustrato, nella prima parte di questo saggio¹³⁸, che agganciare con esso un'unità nemica in movimento – a meno che questo movimento non fosse soltanto un lievissimo abbrivio – era un'operazione rischiosissima, che avrebbe potuto danneggiare irrimediabilmente il corvo stesso – distruggendone la fragile passerella – o pregiudicare l'integrità della nave stessa, svellendo l'intera macchina dalla sua base inchiodata sul ponte.

138: Cfr. Piero Pastoretto e Lanfranco Sanna, *Riflessioni critiche e ipotesi oggettive sulla narrazione polibiana della battaglia navale di Capo Ecnomo – Parte I*, I Quaderni della SCSM 2/2016, pagg. 116-121.

PARS TERTIA: PUGNA IN ULTIMO AGMINE¹³⁹

“Simultaneamente Annone, con l'ala destra [o meglio: con il fianco meridionale, poiché nello schieramento punico in realtà non esisteva un'ala destra] che si era tenuta indietro durante il primo attacco, avanzò per l'alto mare e attaccò le navi dei triarii, procurando loro grave difficoltà e imbarazzo. Quelli dei Cartaginesi che si erano schierati lungo il litorale, lasciata la formazione primitiva per disporsi con la prua contro il nemico, attaccarono i rimorchiatori delle navi hippagoges; questi, lasciate andare le cime, risposero all'attacco e ingaggiarono combattimento contro i nemici”¹⁴⁰.

La descrizione di Polibio è convincente. Mentre infuriava la mischia tra romani e cartaginesi al centro, l'ala sinistra e l'estremità meridionale del fianco destro punico mettevano celermente in pratica la manovra del *periplous*, puntando verso le altre due squadre romane (Vds. Schema 4). Va precisato che ad Annone non interessava battere i romani al centro, ma tenerli semplicemente inchiodati sul posto mentre la sua ala sinistra e il suo fianco meridionale convergevano verso la terza e la quarta squadra. Vedremo tra breve che questo fu il grave errore che gli fece perdere la battaglia.



Il fianco destro cartaginese attaccò le navi della quarta squadra “... detta dei triarii ...”, mentre le navi di Amilcare, “... lasciata la posizione primitiva per disporsi con la prua contro il nemico ...” aggredirono la terza squadra, ancora impacciata nelle manovre per il rimorchio delle navi onerarie e *hippagoges* o in quelle per liberarsene e poter affrontare il combattimento.

Interpretiamo la “... posizione primitiva ...” del fianco sinistro cartaginese come la rotta a sud est rasente al litorale siculo in direzione della retroguardia romana; e il “... disporsi con la prua contro il nemico ...” come la repentina conversione dei rostri cartaginesi verso sud ovest e verso la terza squadra. Una manovra complessa e anche ardua. Sfilare a voga arrancata nei pressi di una costa era un'operazione molto rischiosa e richiedeva la disponibilità di timonieri esperti e di rematori capaci. Le navi antiche evitavano accuratamente di navigare troppo vicino alla costa. Se infatti vi erano dei bassi fondali, o peggio delle secche su un fondale sabbioso, oppure, nel caso di una riva rocciosa, se vi erano degli scogli affioranti, la nave poteva incagliarsi o, peggio, andare perduta.

139: Scontro nelle retrovie.

140: Pol., cit., I, 28, 1-2.

In teoria l'attacco di Annone contro la quarta squadra romana sarebbe dovuto risultare molto più facile di quello del collega Amilcare, poiché le sue navi convergevano dal mare aperto e dunque avevano tutto l'agio di manovrare, mentre il suo collega, oltre a fronteggiare il nemico, doveva combattere con il litorale alle spalle. Per un altro verso – e sempre in teoria – ad Amilcare spettava un compito reso più agevole dal fatto che la terza squadra romana era impacciata, come abbiamo appena detto, dalla presenza delle navi onerarie e *hippagoges* che rimorchiavano faticosamente.

Rimane però, a questo punto, un enigma irrisolto, e non di poco conto: se Annone era al comando del fianco destro che, dopo essersi fatto sopravanzare dai romani all'inseguimento del centro punico, si era diretto contro la quarta squadra romana, chi comandava il centro dei cartaginesi che aveva aggredito quello dei romani? Polibio ci propone i nomi di due soli comandanti fenici, Amilcare e Annone, ma con ogni evidenza essi dovevano essere almeno tre. Anche in questo caso le informazioni forniteci dallo storico sono incomplete, probabilmente perché lacunose erano le sue fonti. Per la stessa ragione, probabilmente, Polibio non riporta i nomi dei comandanti delle quattro squadre romane, forse dei *praetores*.



LANCIATO IL CORVUS E "AFFERRATA" LA NAVE NEMICA, I LEGIONARI ROMANI LA PRENDONO D'ASSALTO

Ormai tutte le squadre, romane o cartaginesi che fossero – e tutte le navi che di esse facevano parte – erano impegnate in combattimento (Vds. Schema 5 a pag. 169). La battaglia, soprattutto quella che interessava la retroguardia romana – l'*ultimum agmen* – si era fatta estremamente convulsa e confusa. Al lettore è pertanto raccomandata una certa dose di attenzione, per non perdere l'orientamento sui fatti e sul corretto susseguirsi degli episodi. Per agevolarlo, suddivideremo ulteriormente questa *Pars tertia* in settori, seguendo sempre accuratamente la narrazione di Polibio.

Amilcaris cornus proelium¹⁴¹

*"Il conflitto si era così diviso in tre parti e si erano accese tre battaglie navali ben distinte e lontane l'una dall'altra [l'una fra le due squadre di testa romane e il centro cartaginese; le altre due fra l'ala sinistra e il fianco destro punici e le due squadre romane delle retrovie con i convogli a rimorchio]: dato che le forze dei due avversari, in seguito alla divisione iniziale erano pressoché uguali, anche l'esito della battaglia risultava incerto. Ciò nondimeno, com'è logico che avvenga quando due contendenti impegnano forze pari, gli stessi che per primi avevano attaccato, per primi rinunciarono alla lotta: respinto a forza, Amilcare prese la fuga con i suoi*¹⁴²".

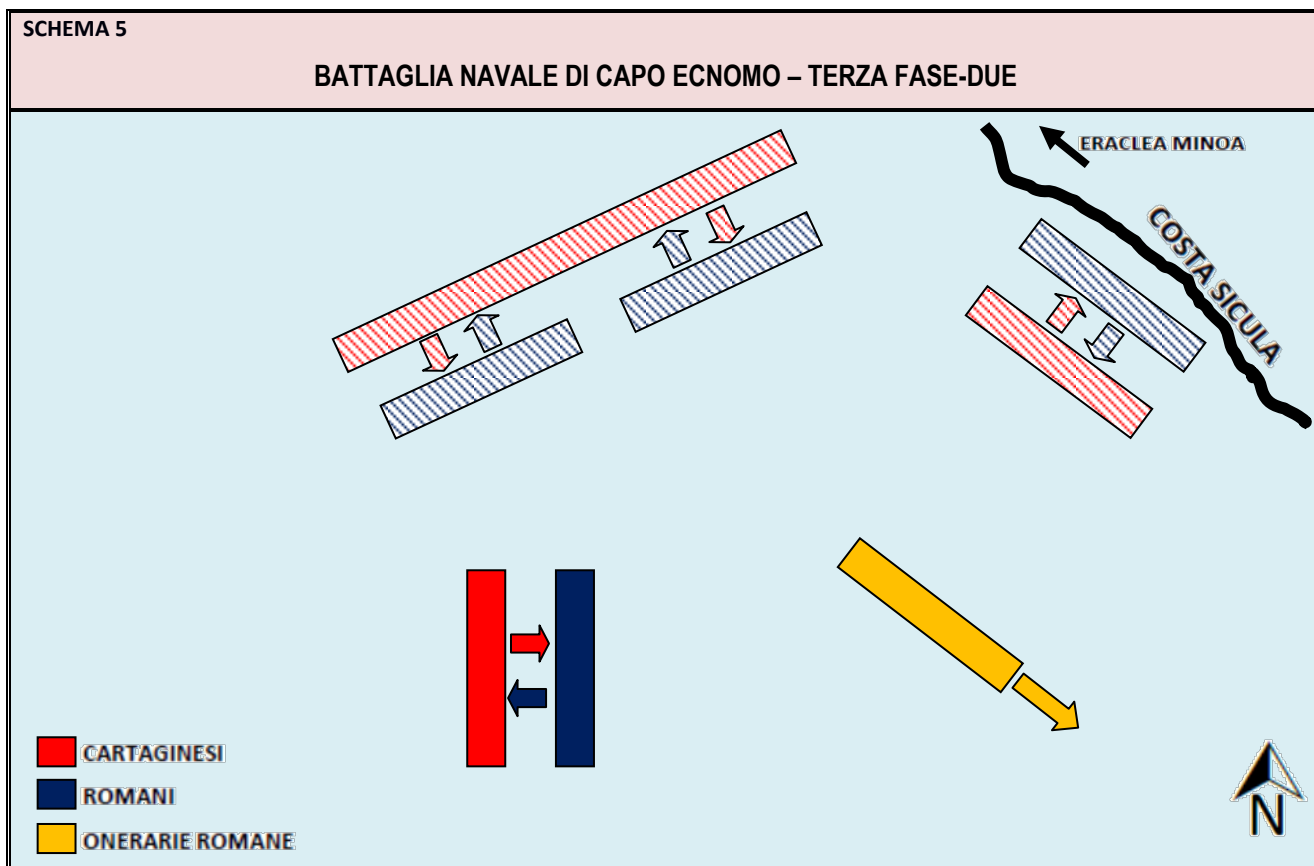
Iniziamo denunciando un'ambiguità, addebitabile alla ormai ben nota difficoltà interpretativa del testo polibiano: cosa vuol intendere lo storico con l'inciso "... *gli stessi che per primi avevano attaccato* ..."? Indubbiamente si riferisce ai cartaginesi; ma a quali cartaginesi? A quelli che si

141: *L'ala di Amilcare si inserisce nel combattimento.*

142: Pol., cit., I, 28, 4-5-6.

erano scontrati con l'avanguardia romana, ovvero con le prime due squadre – scontro il cui esito Polibio ha lasciato chissà perché in sospeso – o a quelli dell'ala di Amilcare?

Nel primo caso Polibio ci lascerebbe intendere che il centro punico aveva ceduto, come in realtà avvenne. Tuttavia, poiché l'inciso viene immediatamente prima dell'affermazione "... *Amilcare prese la fuga con i suoi* ...", dovremmo capire che Amilcare aveva attaccato la terza squadra romana *prima* che Annone aggredisse la quarta. Il che contrasta però con il brano precedente, che inizia con un ben chiaro "*Simultaneamente* ..." e dunque precisa chiaramente che entrambe le azioni si svolsero, almeno all'inizio, contemporaneamente.



Non c'è molto da dire, se non che in questo brano, all'apparenza così semplice da commentare, ci troviamo alle prese con un irrisolvibile paradosso del testo di Polibio. Una lettura superficiale ci farebbe intendere che l'intera ala sinistra dei cartaginesi si sfaldò rapidamente; in realtà, proseguendo nella lettura, scopriremo che Amilcare fu *l'ultimo*, e non *il primo*, a fuggire dal campo di battaglia. E per di più dopo un'aspra lotta, forse la più sanguinosa di tutto lo scontro e la più pericolosa per la flotta romana. Aggiungiamo anche – ed è un'annotazione sintattica – che l'equivoco si sarebbe potuto evitare se solo lo storico greco avesse usato il futuro, anziché il perfetto *prese la fuga*. La questione dell'effettiva successione temporale degli episodi di Capo Ecnomo è però tanto complicata che dovremo affrontarla soltanto a tempo debito, quando la nostra analisi critica sarà giunta al paragrafo nodale del testo polibiano.

Qui possiamo limitarci a discutere accademicamente soltanto su quale sia stata la via di fuga scelta da Amilcare, dal momento che lui e le sue navi si trovavano così vicino al litorale. Anche in questo caso possiamo procedere unicamente per congetture, fermo restando che le uniche possibilità che gli si offrivano erano: tornare indietro, seguendo la costa in linea di fila in direzione di Capo Lilibeo, oppure fuggire verso oriente e così disperdersi. Entrambe le soluzioni erano però disperate e destinate al fallimento, poiché in tutti e due i casi le navi cartaginesi avrebbero dovuto necessariamente mostrare i fianchi agli inesorabili rostri dei romani.

In conclusione, la ritirata di Amilcare non dovette essere affatto un ripiegamento ordinato, ma una fuga caotica all'insegna del *si salvi chi può*. La flotta punica, in sostanza, aveva perso la sua ala sinistra al completo e non aveva alcuna possibilità di recuperarla.

COME APPARIVA UNA BATTAGLIA NAVALE DELL'ANTICHITÀ

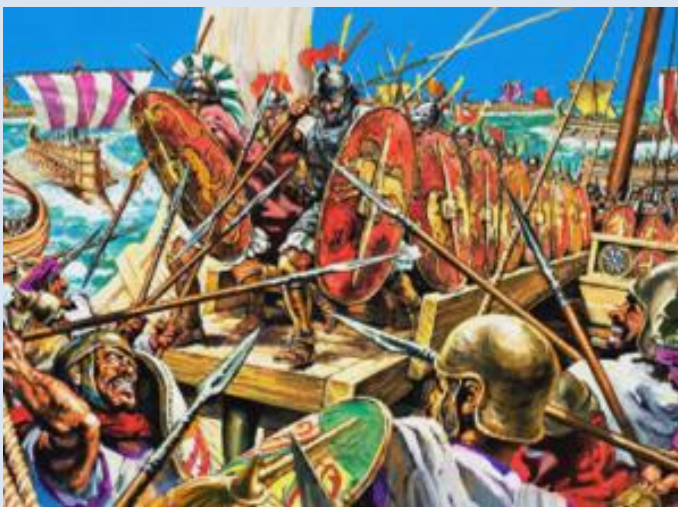
Una battaglia navale fra le grandi poliremi non doveva essere uno spettacolo piacevole a vedersi, ancorché potesse riuscire grandioso. Diversi autori antichi ce ne hanno lasciate delle descrizioni magistrali, segnatamente Erodoto (*Storie*, VIII, 78-86) per la battaglia di Salamina e Tucidide (*La guerra del Peloponneso*, VII, 23-41) per le battaglie del Porto grande di Siracusa.

La gran giga della morte cominciava non appena gli schieramenti iniziali si erano frammentati. Il mare era spumeggiante per le migliaia di remi che battevano cadenzati l'acqua, mentre il tonfo ritmato delle pale produceva un rombo fragoroso. Triplici scie gorgoglianti, tracciate dalle poppe delle navi lanciate alla massima velocità e dai remi di dritta e di sinistra, s'inseguivano spumeggiando, piegavano e si contorcevano in ardite accostate e inversioni di rotta, s'intersecavano in complicati arabeschi di trame. Insieme al frastuono dei remi, a bordo le orecchie erano frastornate dagli ordini secchi del timoniere o del navarca, dai colpi che si levavano dalle corsie, ora lenti, ora freneticamente concitati, dei tamburi che davano il ritmo ai rematori, e dalle voci d'incitamento con cui rematori stessi accompagnavano il loro sforzo.

Il ritmo di voga in tutte le marinerie era dato dal capovoga con un tamburo – a Roma esisteva un apposito martello, il *portisculus* – o con un flauto. Alla stessa maniera fanno con il fischietto i timonieri dei moderni armi da corsa. Probabilmente, nelle arrancate i rematori si accompagnavano anche con speciali interiezioni. A Roma si usava *ehia*, nelle triere ateniesi *ho-hopop* o anche *ryppapài*. Queste interiezioni erano usuali soprattutto nelle andature di crociera, tanto da costituire addirittura, accompagnate da versi in metrica, dei veri e propri *celeumi*, ossia *canti dei vogatori*. Il nome *celeuma* deriva dal verbo *κελεύω* (*keléuo*), che significa *comando*.



Quando una quinquereme individuava un avversario da colpire, iniziava a manovrare nel modo ritenuto più opportuno dal suo timoniere e aumentava progressivamente il ritmo delle palate, prima tenuto basso per conservare fresche le forze dei rematori. A sua volta l'unità presa di mira cercava di evitare il cozzo fatale manovrando o fuggendo, se era ancora in grado di governare. Ma quando ogni via di scampo era ormai preclusa, il suo inorridito equipaggio vedeva avanzare inesorabilmente la quinquereme nemica, percepiva il ritmo dei suoi remi che aumentava rapidamente, fino a raggiungere un regime parossistico di palate simile a un motore che stia andando fuori giri, fissava istupidito i propri occhi negli occhi apotropaici della prora nemica, che lo squadravano feroci come quelli di un mostro marino affiorato dall'abisso e rimirava impotente il mortale rostro nemico fendere snello l'onda a pelo d'acqua come un agile siluro dentato di bronzo. Il percorso in acqua delle palate nelle poliremi era molto breve, e pertanto il remeggio poteva raggiungere dei ritmi parecchio rapidi. Naturalmente non siamo in grado di calcolare il numero delle palate al minuto nelle arrancate prima di un impatto, ma possiamo stimare che superassero le quaranta.



Poi era la volta dell'urto. Entrambi gli equipaggi, marinai e fanti, si afferravano a tutto ciò che di solido c'era a bordo per non essere sbalzati malamente a terra. I rematori della nave attaccante spremevano fino all'ultimo ogni loro risorsa fisica per imprimerle la massima velocità in modo da causare il massimo danno. Quelli della murata della nave che si aspettava

l'urto urlavano lottando per abbandonare la corsia che sarebbe stata schiantata dal colpo. Un clamore immenso avrebbe accomunato per un istante vincitori e vinti.

Ma a bordo di quelle navi che ancora vagavano in cerca di un obiettivo, le orecchie dei loro marinai erano rintonate dallo scroscio degli scafi fracassati dai rostri, dalle grida degli equipaggi delle navi colpite, dalle acclamazioni trionfali

degli equipaggi delle navi che avevano messo a segno l'urto, dalle urla che salivano dalle migliaia di petti degli uomini lanciati negli arrembaggi, dal frastuono metallico delle mischie feroci sui ponti, dal muggito grave delle tube che incitavano i combattenti, dagli strepiti, dalle implorazioni di coloro che stavano annegando, trascinati a fondo dalle loro armature, dalle urla inumane dei trafitti, dai gemiti degli sgozzati, dai lamenti dei feriti e dai rochi ansiti degli agonizzanti.

E in tutta questa immensa bolgia, resa ancora più cupa dal fumo resinoso degli incendi, ecco spuntare i grovigli inestricabili – vere isole galleggianti sempre più grosse e agitate da un formicolio insensato di uomini – delle navi che, dopo aver speronato un nemico, erano state a loro volta speronate da altre navi, e di queste che a loro volta erano malamente urtate da nuovi sopravvenuti, o agganciate dai corvi, in una enorme catasta informe di legname scosso da schianti, dallo scroscio delle antenne che precipitavano sui ponti, circondato, come frangenti su una barriera corallina, dagli spruzzi degli uomini che cadevano o erano gettati in mare. Gli incendi in verità non dovevano esser troppi e quei pochi erano quasi sempre accidentali. Si preferiva catturare come preda una nave nemica, per poterla riusare dopo le opportune riparazioni, piuttosto che distruggerla con il fuoco. Allo stesso tempo si preferiva catturare un equipaggio nemico, invece di bruciarlo o colarlo a picco.



E dopo un'ora di battaglia, forse meno, relitti a decine di navi andavano alla deriva, assieme ad alberi e antenne affioranti cui gli uomini si attaccavano come mitili a uno scoglio, a centinaia di remi spezzati e sparsi, simili a un allucinante *shangai* di giganti, a confusi fasciami non più identificabili, a tonnellate di cordami attorcigliati come serpenti marini, a prue staccate di netto che galleggiavano perpendicolari a causa del peso dei rostri, a sveltanti coronamenti di poppa che ancora si ostinavano a coronare i loro scafi semi sommersi. Non più le urla della battaglia e il tonfo spumeggiante dei remi ferivano i sensi dei vincitori, ma gli straziati appelli dei naufraghi in acqua e le migliaia di corpi senza vita che gremivano il mare. Cadaveri che, dolcemente e silenziosamente, nella notte quieta che segue a ogni battaglia, le onde pietose avrebbero restituito, lividi e sfigurati, alla riva.

Manlii et Atilii concursus¹⁴³

Arrivati a questo punto della battaglia, per rendere chiara la situazione dobbiamo ripartire dall'ultimo inciso del brano precedente.

*“... respinto a forza, Amilcare prese la fuga con i suoi. Lucio [Manlio Vulzone] allora prese a rimorchio le navi tolte al nemico; Marco [Atilio Regolo] invece, visto che i triarii e le navi hippagoges erano impegnati in una lotta pericolosa [l'affermazione sottintende che le navi hippagoges erano in grado di manovrare], in tutta fretta accorse in aiuto dei suoi con le navi ancora intatte della seconda squadra. In seguito al suo attacco impetuoso alle forze di Annone i triarii, benché ridotti a mal partito, ben presto si rincuorarono e ripresero la lotta con rinnovata energia”*¹⁴⁴.

Il passo chiarisce alcuni aspetti ma apre altri dubbi.

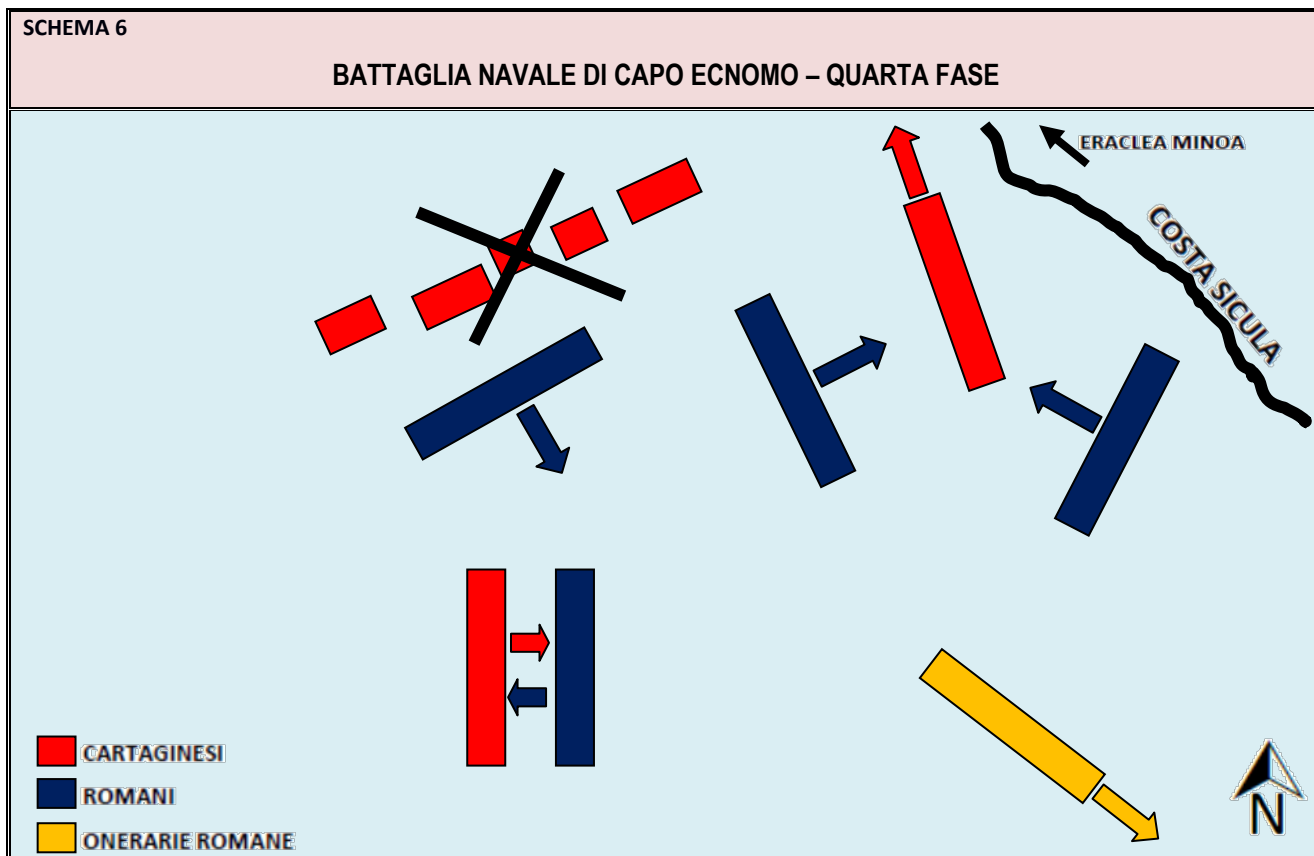
Innanzitutto veniamo a sapere che Atilio Regolo era al comando della seconda squadra; Manlio Vulzone di conseguenza doveva essere il comandante della prima. Poiché poi Atilio Regolo soccorre la squadra dei *triarii* mentre Manlio Vulzone prende a rimorchio le navi tolte al nemico, si può dedurre che, nella formazione dell'avanguardia romana – quella che per intenderci in origine formava un cuneo – la prima squadra di Manlio Vulzone era la più vicina al litorale, mentre la seconda di Atilio Regolo si estendeva verso il mare aperto.

Polibio non specifica se le navi cartaginesi prese a rimorchio fossero quelle di Amilcare o quelle di Annone, ma poiché il periodo in cui viene trattata la questione segue immediatamente a quello in cui si dice che Amilcare era in fuga, presumibilmente le navi erano di quest'ultimo.

143: *Sopraggiungono Manlio e Atilio.*

144: Pol., cit., I, 28, 8.

Capiamo poi, anche se Polibio trascura disinvoltamente di scriverlo, che lo scontro fra il centro romano e quello punico doveva essere stato brevissimo e doveva essersi inoltre concluso con una lampante vittoria dei romani. Infatti, tanto Atilio Regolo quanto Manlio Vulzone ebbero modo di giungere rapidamente in soccorso delle due squadre della retroguardia, determinando così la completa disfatta dei cartaginesi. Vittoria lampante, abbiamo detto, ma sicuramente non indolore, se Polibio scrive che Atilio Regolo sopraggiunse “... con le navi ancora intatte [superstiti] della seconda squadra ...”.



Per semplice deduzione si ricava anche il gravissimo errore tattico commesso da Annone, che avrebbe dovuto far proseguire ancora a lungo la finta fuga del proprio centro, in modo da allontanare sempre più i consoli romani – e soprattutto le loro due squadre – dalla retroguardia e dalle navi onerarie e *hippagoges*. Peraltro, Polibio testimonia che le navi cartaginesi erano più veloci e agili di quelle romane. Erano quindi in grado di continuare a fuggire davanti all'avanguardia romana senza essere ingaggiate o di volgere indietro le prue, raggiungerla e dare battaglia, se improvvisamente i due consoli avessero deciso di tornare sulle loro scie per accorrere al salvataggio della terza e quarta squadra (Vds. Schema 6 qui sopra).

Agli storici e agli archeologi navali sfugge in genere una semplice verità. Sapendo che tra le unità di una stessa classe di navi da guerra moderne non vi sono significative differenze di velocità, ritengono che la stessa cosa accadesse anche per le poliremi antiche. Invece gli storici – come nel nostro caso Polibio – ci informano ripetutamente che vi erano triere più lente e più veloci, e allo stesso modo vi erano quinqueremi più veloci di altre quinqueremi, pur appartenendo tutte alla stessa classe.

Ciò non valeva soltanto tra flotte e flotte – ad esempio le quinqueremi romane potevano essere più lente di quelle puniche perché i cantieri della Repubblica avevano solo di recente appreso la tecnica costruttiva di queste unità – bensì anche all'interno delle stesse flotte. La cantieristica del tempo, benché già molto standardizzata, era ancora ad un livello artigianale, sicché non esisteva una nave identica all'altra. Inoltre poteva benissimo accadere che il committente stesso ordinasse, per ragioni di economia o per soddisfare specifiche esigenze, quinqueremi più robuste e massicce o quinqueremi più snelle e veloci. Oppure quinqueremi con il solo albero maestro o con maestro e trinchetto.

Tornando all'errore del comandante cartaginese, notiamo che Annone, quando ricevette il segnale di Amilcare, stimò sufficiente per i suoi propositi la distanza che separava l'avanguardia romana dalla retroguardia – commettendo un altro errore di valutazione – e segnalò a sua volta all'ignoto comandante del centro cartaginese di fare conversione e attaccare battaglia contro gli inseguitori. Contemporaneamente si lanciò nel *periplous* insieme al collega.

Obbedì pertanto all'impazienza – l'identica impazienza che a Tyndaris aveva così mal consigliato Atilio Regolo, conducendolo quasi alla cattura – e, poiché gli errori tattici non concedono sconti e per di più si pagano subito, perse l'intera flotta.

Della battaglia tra il centro romano e quello punico sappiamo poco o nulla, grazie alla reticenza al limite dell'*omertà* di Polibio; tuttavia possiamo raggiungere alcune solide conclusioni in virtù delle poche notizie che – *sparsim sed apte* – è possibile raccogliere.



LEGIONARI ROMANI COMBATTONO SUL PONTE DELLA NAVE NEMICA "AFFERRATA" DAL CORVUS

Già sappiamo che il lungo centro fenicio era costituito da una sola linea di navi, e che si trattava di uno stratagemma per invogliare gli ingenui romani ad inseguirlo. Di un'esca insomma. Però, se lo schieramento punico era a bella posta esile per *ingolosire* i due consoli romani, è evidente che le loro due squadre – quelle del cuneo iniziale – dovevano essere ben più profonde, con al minimo due linee di quinqueremi. Il risultato fu che il debole centro fenicio, che avrebbe dovuto inchiodare quello romano mentre le due ali sbaragliavano la retroguardia, fu immediatamente sopraffatto. E i consoli poterono accorrere con tutto agio, unendo le loro forze a quelle delle altre due squadre.

Inoltre, se le due squadre romane sopraggiunsero in soccorso della retroguardia quando la battaglia era ancora in atto – e già avevano sconfitto il centro avversario – la distanza fra di esse e le altre due doveva essere veramente ridotta. La *dannata fretta*, come la definiva Bonaparte, aveva giocato ad Annone un brutto tiro.

Continuando, Polibio scrive che Manlio Vulzone "... prese a rimorchio le navi tolte al nemico ...", dopo la fuga di Amilcare. Analizzando il brano risulta molto facile comporre una sequenza temporale: la prima squadra di Manlio Vulzone era giunta sul luogo dello scontro a combattimento ancora in atto; aveva contribuito alla vittoria della terza squadra romana; aveva infine preso a rimorchio le navi tolte al nemico.

Interessante è anche il dettaglio che segue. Polibio scrive che Atilio Regolo, quando sopraggiunse, constatò che “... *i triarii e le navi hippagoges erano impegnati in una lotta pericolosa ...*” contro le navi di Annone. Strano, poiché le navi per il trasporto dei cavalli erano *a rimorchio della terza squadra*, impegnata contro Amilcare. Che ci facevano dunque le *hippagoges* insieme ai *triarri* dell'ultima squadra, che erano stati attaccati dal fianco destro punico?



LEGIONARI ROMANI IRROMPONO SUL PONTE DELLA NAVE NEMICA “AFFERRATA” DAL CORVUS

Registriamo innanzi tutto che il passo in esame dimostra ancora una volta che le navi *hippagoges* non solo erano capaci di governare, come abbiamo già sostenuto. Erano anche capaci di difendersi da sole, sebbene da quello che scrive Polibio si capisce che erano ridotte a mal partito. Ciò significa che, oltre all'equipaggio civile, disponevano anche di un sia pur minimo contingente militare. Probabilmente – lo abbiamo già detto – gli stessi *equites* proprietari dei cavalli che erano a bordo.

Rispondiamo ora all'ultimo interrogativo. Sappiamo che le navi *hippagoges* erano state lasciate indietro – a badare a se

stesse, perché erano in grado di farlo – dalle quinqueremi della terza squadra che, ipotizziamo, avevano virato bruscamente verso nord per parare la minaccia dell'ala di Amilcare che le aggrediva dal litorale, anche se su questo fatto Polibio ci riserva una piccola sorpresa, che vedremo. Per esse quindi il pericolo non proveniva da Amilcare, separato da loro dalla terza squadra, ma dal mare aperto e da Annone. Egli infatti non solo aveva attaccato i *triarri* dell'ultima squadra, ma anche le ghiotte prede rappresentate dalle *hippagoges* che, orfane delle navi da cui erano state rimorchiate e consapevoli di essere solo dei fragili scafi da trasporto e non vascelli da guerra, cercavano forse protezione proprio fra le quinqueremi dei *triarri*.

Poenorum classis debellatur¹⁴⁵

Abbiamo letto per ultimo che “... *i triarii, benché ridotti a mal partito, ben presto si rincuorarono e ripresero la lotta con rinnovata energia*”. Polibio continua così il discorso:

“*I cartaginesi invece, già impegnati di fronte e assaliti anche alle spalle, trovandosi in difficoltà, minacciati anche di accerchiamento dai nemici sopravvenuti, ripiegarono e si ritirarono verso il largo. Contemporaneamente Lucio [Manlio Vulzone] che, ritornando al combattimento, trovò la terza squadra serrata verso terra dall'ala sinistra dei cartaginesi, e Marco [Atilio Regolo], che aveva lasciato al sicuro le navi hippagoges e i triarii, accorsero in aiuto ai pericolanti. La terza squadra era come assediata e i suoi componenti sarebbero certo tutti periti; senonché i cartaginesi, per timore [dei corvi], li avevano circondati ma non osavano attaccarli da vicino per non restare impigliati e, senza accostarsi troppo, li respingevano verso terra. I consoli, sopraggiunti ben presto, a loro volta circondarono i cartaginesi e si impossessarono di cinquanta navi nemiche con tutto l'equipaggio; soltanto poche riuscirono a insinuarsi lungo il litorale e a fuggire.*¹⁴⁶”

Innanzitutto partiamo dalla presunzione che quest'ultimo passo polibiano, che è il più analitico e meticoloso fra quelli dedicati all'ultima battaglia, sia anche il più aderente alla realtà; e che dunque i capitoli precedenti, dove sembrava che Amilcare fosse fuggito per primo dopo aver inutilmente attaccato la terza squadra romana dalla parte del litorale, siano invece quelli da ritenere storicamente assai meno affidabili, se non inaffidabili del tutto.

Esaminiamo il primo paragrafo, in cui non vi è nulla da eccepire poiché è sensato. I cartaginesi di Annone, impegnati contro le navi *hippagoges* e la pur debole squadra dei *triarri* – i cui ranghi, lo abbiamo già detto, erano la metà di quelli degli altri ordini – vengono assaliti alle spalle da Atilio Regolo e, minacciati di accerchiamento, rinunciano a combattere e si dileguano verso il mare aperto.

145: *Distruzione della flotta cartaginese.*

146: Pol., cit., I, 28, 8-12.

Come poi abbiano fatto a fuggire verso il mare aperto, se proprio dal mare aperto proveniva Atilio Regolo, che quindi si frapponeva tra loro e la salvezza, resta un quesito che non si può risolvere. Certo è che, con questo episodio, il fianco destro di Annone uscì definitivamente di scena e i due consoli poterono dedicarsi alla terza squadra romana, alle prese con l'ala sinistra di Amilcare che la fronteggiava. Precisamente quell'ala sinistra che nei capitoli precedenti sembrava già essere stata messa in fuga.

Desta subito sorpresa l'inciso "... *ritornando al combattimento* ..." con cui Polibio presenta Manlio Vulzone. Da quale combattimento ritornava? Da quello contro il centro cartaginese? Ma se fino a questa fase lo avevamo visto soltanto prendere a rimorchio le navi tolte ai nemici? Non certo un'operazione di combattimento, piuttosto un raccogliere i frutti di un combattimento altrui.

Al riguardo, cercando di interpretare l'asciutta prosa di Polibio, possiamo avanzare l'ipotesi che forse Manlio Vulzone *tornava al combattimento* dopo aver battuto il centro cartaginese insieme a Atilio Regolo e che – mentre questi aveva già messo in fuga le navi di Annone – non era giunto in tempo per portare soccorso alla terza squadra. Forse era arrivato più tardi sul luogo degli scontri e, trovando solo le navi tolte ai nemici da rimorchiare, quello aveva fatto. *Tolte ai nemici* poi, certo, ma da chi? da Atilio Regolo o dalla terza squadra? Polibio non lo dice.



ALTRA IMMAGINE DI UNA QUINQUEREME CARTAGINESE
"AFFERRATA" DAL CORVUS DI UNA QUINQUEREME ROMANA

Subito dopo, chiunque abbia seguito fin qui con diligenza la descrizione della battaglia, rimarrà sorpreso leggendo che Manlio Vulzone "... *trovò la terza squadra serrata verso terra dall'ala sinistra dei Cartaginesi* ...".

A rigor di logica sarebbe dovuto essere l'esatto contrario, poiché sappiamo che l'ala sinistra di Amilcare si era appunto incuneata in una lunga linea di fila tra il litorale e la terza squadra romana. L'unica spiegazione plausibile di questa palese discrepanza è che Polibio abbia trascurato di descrivere una complessa manovra condotta da Amilcare per trarsi d'impaccio.

Siamo quindi portati a supporre che l'ammiraglio cartaginese, dopo essere stato superato dal centro romano – lanciato all'inseguimento dell'altra componente della flotta punica – abbia fatto sfilare sottocosta una parte delle sue navi, come fin qui ci era dato di sapere, ma sia riuscito in qualche modo a far riguadagnare il largo al resto della sua squadra. In tal modo, a prezzo di un duro e serrato combattimento, sarebbe stato in grado di circondare la terza squadra romana e serrarla lentamente verso terra, in acque ristrette e pericolosissime, dove una manovra errata avrebbe potuto condurre le sue navi in secca o fra gli scogli.

Questa possibilità, ancorché basata su un nostro ragionamento soggettivo, non suffragato dal testo polibiano, sembra confermata dal passo successivo di Polibio che, sottolineando la solita paura cartaginese dei *corvi* – a nostro modo di vedere artatamente esagerata – scrive che "...[i cartaginesi] *li avevano circondati* [i romani della terza squadra] *ma non osavano attaccarli da vicino per non restare impigliati* [nei corvi] *e, senza accostarsi troppo, li respingevano verso terra*".

Attuare una complessa manovra di aggiramento mentre si è in acque ristrette vicino alla costa, per di più con il nemico sopravvento, sembra un'impresa veramente difficile. Inoltre, sul litorale siciliano tra Capo Lilibeo e Capo Ecnomo non esistevano golfi di ampiezza tale da permettere ad Amilcare di manovrare in acque sicure. *Sic stantibus rebus*, la terza squadra romana venne con ogni probabilità accerchiata da entrambi i lati e non soltanto dalla parte della terraferma.

Superato questo dubbio di carattere tattico, l'esito della battaglia non crea nessun problema d'interpretazione. I due consoli romani, ci dice Polibio, dopo aver circondata con le loro squadre l'ala sinistra di Amilcare, catturarono addirittura cinquanta navi nemiche. Un numero straordinario,

visto che l'intera ala era composta da non più di sessanta quinqueremi. Il che fa sospettare che la maggior parte delle navi cartaginesi si sia arresa senza combattere. Le poche superstiti, infine, come avevamo già ipotizzato, quasi sicuramente e secondo logica fuggirono seguendo la costa siciliana in direzione di Lilibeo, sulla medesima rotta presa da Annone.

PARS QUARTA ULTIMAQUE: PROELII APUD PROMUNTURIUM ECNOMUM EXITUS¹⁴⁷

“Così si svolse dunque il combattimento nei suoi particolari: nel complesso la battaglia riuscì favorevole ai romani. Questi perdettero infatti ventiquattro navi, mentre i Cartaginesi ne perdettero oltre trenta. Nessuna delle navi romane cadde con l'equipaggio nelle mani dell'avversario, mentre sessantaquattro navi cartaginesi furono prese dai romani con l'equipaggio al completo”¹⁴⁸.

Polibio chiude il capitolo dedicato alla battaglia in modo asciutto e sobrio, fornendo le cifre delle perdite navali, riepilogate nella sottostante Tabella 3.

TABELLA 3			
PERDITE NAVALI NELLA BATTAGLIA DI CAPO ECNOMO			
	AFFONDATE	CATTURATE	TOTALE PERDITE
NAVI ROMANE	24	-	24
NAVI CARTAGINESI	30	64	94

Da questo dato possiamo desumere le perdite di uomini, riepilogate nella sottostante Tabella 4.

TABELLA 4		
STIMA DELLE PERDITE UMANE NELLA BATTAGLIA DI CAPO ECNOMO		
ROMANI	450 uomini x 24 navi perse	10.800
	20-30 uomini x 64 navi cartaginesi arrembate e catturate	1.280-1920
	TOTALE PERDITE	11.000-12.000 ^(a)
CARTAGINESI	370-380 uomini x 30 navi perse	11.000-11.500
	370-380 uomini x 64 navi catturate dai romani	23.000-24.000 ^(b)
	TOTALE PERDITE	34.000-35.500 ^(c)
TOTALE DELLE PERDITE UMANE (morti)		34.000-37.500

(a) Di cui 4.000-5.000 legionari e *socii* delle *alae*.
 (b) Di cui 6.000-7.000 morti. Gli altri prigionieri.
 (c) Di cui 17.000-18.500 morti. Gli altri prigionieri.

Gli uomini imbarcati su una quinquereme (30 uomini di equipaggio e 300 rematori per romani e cartaginesi, 120 fanti per i romani e 40-50 per i cartaginesi) avevano scarsissime possibilità di

147: *Conclusioni della battaglia di Capo Ecnomo.*

148: Pol., cit., I, 28, 13-14.

sopravvivere alla distruzione della loro nave, poiché non esistevano lance di salvataggio né alcuna organizzazione di soccorso. I fanti inoltre erano gravati dal peso delle loro armature. Alcuni fortunati riuscivano ad aggrapparsi a qualche relitto galleggiante e qualche volta venivano tratti in salvo.

I romani subirono perdite anche nelle operazioni di arrembaggio e cattura delle navi puniche, pur essendo i loro fanti più numerosi e addestrati di quelli cartaginesi. Per ambo le parti non sono ovviamente da escludere altre perdite provocate da armi da lancio a distanza.

I cartaginesi persero quasi il 38% della loro forza navale e il 37% degli equipaggi, contro il 10% e l'11% dei romani.

I romani riuscirono a catturare, più o meno integre, molte navi cartaginesi – inserite poi nelle proprie compagini navali – mettendo a punto e utilizzando diffusamente tattiche di abbordaggio, rese possibili dall'impiego del *corvus* e dalla disponibilità di robusti manipoli di legionari imbarcati. Diversa la situazione per i cartaginesi, per i quali il combattimento navale doveva invariabilmente concludersi con lo speronamento delle navi avversarie. Si tratta di una differenza non da poco, che va adeguatamente sottolineata: una nave catturata può essere reimpiegata, con tutti i vantaggi che ne conseguono, mentre una distrutta non può più servire a nessuno.

Con ogni evidenza la tattica romana si rivelò migliore di quella cartaginese, come dimostrano, in primo luogo le numerose navi catturate dai romani – mentre i cartaginesi non ne catturarono nessuna – secondariamente le perdite per distruzione o affondamento subite dai cartaginesi, superiori – sia pure di poco – a quelle subite dai romani. In sostanza, non trova riscontro l'ipotesi che i punici fossero in grado di battere i loro avversari grazie alle maggiori capacità di manovra.



UNA QUINQUEREME ROMANA STA PER AVVENTARSI CONTRO LA FIANCATA DI UNA NAVE CARTAGINESE

I cartaginesi non riuscirono mai a catturare una nave romana con l'arrembaggio. Le numerosissime navi romane di cui si impadronirono a Drepanon, nel 249 a.C., nell'unica grande battaglia navale che riuscirono a vincere, caddero nelle loro mani perché furono costrette ad arenarsi.

Riflettendo su queste cifre, che non abbiamo ragione di ritenere artefatte, deduciamo tuttavia che la vittoria di Capo Ecnomo non fu affatto risolutiva per i romani, soprattutto se paragonata, ad esempio, a quella ottenuta l'anno successivo (255 a.C.) a Capo Ermeo. Le perdite subite dai cartaginesi a Capo Ecnomo – trenta quinqueremi – furono di molto inferiori a quelle sofferte a Mylae nel 260 a.C. – cinquanta quinqueremi – e soprattutto pressoché pari a quelle dei romani, che ne persero ventiquattro. Significativo invece il numero delle navi catturate: nessuna per i cartaginesi e ben sessantaquattro per i romani. Di queste, addirittura cinquanta appartenevano all'ala di Amilcare, che era stata circondata senza più vie di scampo. Ipotizziamo che si siano arrese senza combattere mentre erano ancora più o meno integre. Non c'è che dire: un ricco bottino.

Dunque la vittoria di Capo Ecnomo non fu strepitosa, perché non portò all'annientamento della flotta cartaginese che incrociava nel Canale di Sicilia, cosa che sarebbe stata assai auspicabile per Roma. Del resto l'annientamento della flotta avversaria in un'unica gigantesca battaglia – come, per

intenderci, avvenne ad Azio il 2 settembre del 31 a.C. – è il sogno di qualsiasi ammiraglio; esattamente come, da Napoleone in poi, l'annientamento dell'esercito nemico è l'ambizione di tutti i comandanti supremi.

Nel complesso la flotta fenicia, pur soffrendo danni consistenti, rimase comunque in grado di dare nuovamente battaglia. Partita con una disponibilità di duecentoquaranta navi – come abbiamo dimostrato – e non con le trecentocinquanta riportate da Polibio, ne aveva certamente perse novantaquattro, tra distrutte e catturate, ma gliene rimanevano ancora centoquarantasei.

Sicuramente poche – meno della metà – rispetto alle circa duecentottanta che formavano le squadre romane, potenziate anche dal naviglio nemico catturato e rimesso in linea; ma si trattava soltanto della flotta cartaginese che stazionava in Sicilia, che poteva tuttavia essere rinforzata dalle altre navi ancora disponibili in Africa. Lo dimostra il fatto che l'anno dopo Ecnomo, a Capo Ermeo, i punici potevano già schierare duecento quinqueremi. Viceversa la flotta romana che aveva vinto a Capo Ecnomo era composta da tutte le navi che Roma poteva mettere in campo, poiché al momento non aveva altre riserve.



RICOSTRUZIONE DELLA PRUA DI UNA QUINQUEREME ROMANA. VISTA DI FRONTE E VISTA DI PROFILO

Sicuramente la battaglia navale di Capo Ecnomo non cambiò la storia, anche perché, nonostante l'immenso dispendio di forze da una parte e dall'altra, alla fine la situazione di Cartagine e della sua marina da guerra rimase più o meno immutata. E poi, a ben vedere, nessuna battaglia è mai riuscita a cambiare il corso della storia, che ha ritmi assai più lenti di quelli fulminei di un fatto d'arme. Per giunta, l'ambizioso corpo di spedizione che i romani avevano trasportato in Africa subì un drammatico smacco militare. Deve tuttavia essere ricordata con rispetto per due significativi motivi.

Uno lo abbiamo già visto: si trattò in assoluto della battaglia navale cui parteciparono più uomini e navi in tutta la storia della marineria mondiale.


Il secondo, di carattere operativo, appare ancor più straordinario. Ci troviamo infatti di fronte a una battaglia in cui una delle due flotte, quella dei romani, gravata dalla lentezza delle navi onerarie e *hippagoges* che aveva il compito di scortare fino alle coste africane, partiva da una posizione di netto svantaggio. La flotta della parte avversa invece, costituita soltanto da navi da guerra, aveva molte più possibilità di conquistare la vittoria.

La conquistarono invece i romani, che erano sì una potenza in terraferma, ma avevano tradizioni navali decisamente inferiori a quelle del nemico. Quest'ultimo aspetto non va assolutamente passato sotto silenzio – come è invece d'uso fare tra noi italiani, quasi vergognosi della fama militare dei nostri maggiori – poiché torna a gloria perenne delle armi, dei comandanti e dei soldati della Repubblica.

Proponiamo ora – nella Tabella 5 alla pagina seguente – un confronto tra Ecnomo e la più grande battaglia navale moderna, che ebbe luogo fra il 31 maggio e il 2 giugno 1916 nelle acque del Mare

del Nord e venne poi denominata Battaglia dello Jutland, *Skagerrakschlacht* per la Germania. Poiché essa fu l'ultimo importante scontro tra squadre di navi di linea, prima che facesse la sua comparsa l'arma aerea, il confronto può essere utile per ben comprendere quanto siano state superiori, oltre ventuno secoli prima, le vite perdute nella battaglia di Capo Ecnomo.

Non sono ovviamente confrontabili il numero delle navi e tantomeno il loro tonnellaggio. Le navi di linea romane e cartaginesi – le quinqueremi – erano molte di più di quelle schierate da inglesi e tedeschi, ma il loro tonnellaggio – circa 40/50 tonnellate – scompariva di fronte alle oltre 20.000 tonnellate delle navi corazzate britanniche e tedesche.

TABELLA 5				
CONFRONTO TRA LE DUE PIÙ GRANDI BATTAGLIE NAVALI DELLA STORIA CAPO ECNOMO E JUTLAND				
	ECNOMO		JUTLAND	
	ROMA	CARTAGINE	GRAN BRETAGNA	GERMANIA
DATI NUMERICI				
NAVI IMPEGNATE	230	240	149	99
TOTALE	470		248	
NAVI AFFONDATE	24	30	14 (115.025 t.)	11 (61.180 t.)
TOTALE	54		25 (176.205 t)	
NAVI CATTURATE	0	64	0	0
TOTALE	64		0	
PERDITE UMANE				
MORTI	11.000/12.000	17.000/18.500	2.551	6.094
TOTALE	28.000/30.500		8.645	
PRIGIONIERI	0	17.000/18.500	177	0
TOTALE	17.000/18.500		177	
PERDITE IN VALORI RELATIVI				
% NAVI PERDUTE	10%	38%	9%	11%
% MORTI	11%	18%	10%	7%
% PRIGIONIERI	-	19%	0,20%	-

GLI AVVENIMENTI POSTERIORI ALLA BATTAGLIA

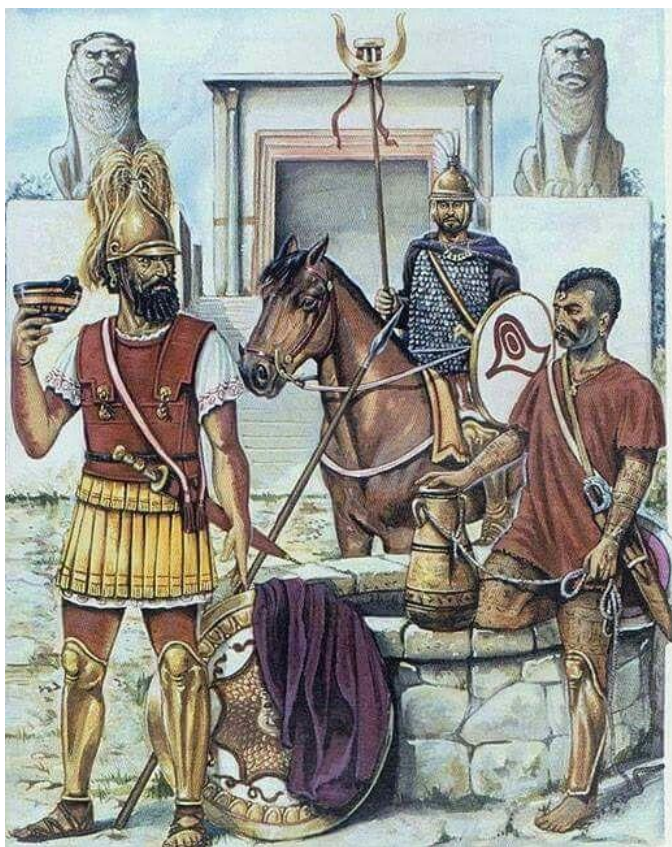
Per intendere appieno il significato strategico dello scontro navale di Capo Ecnomo è necessario prestare attenzione a ciò che accadde dopo. Infatti, una singola battaglia estrapolata dal resto della guerra in corso ha lo stesso senso di una locuzione avverbiale estratta da un discorso concreto. Dovremo dunque occuparci brevemente della campagna d'Africa dei due consoli romani e di alcune battaglie successive a quella presa in esame, sia terrestri che navali.

Dopo le operazioni di raddobbo delle navi, l'imbarco di nuovi effettivi e degli equipaggi per le quinqueremi puniche catturate, le dovute cerimonie funebri, i sacrifici agli dèi e i festeggiamenti per la vittoria, la flotta d'invasione riprese il mare e questa volta non trovò ostacoli lungo la sua rotta. Tutte queste operazioni ritardarono la partenza del corpo di spedizione, ma vennero sicuramente

svolte nel minor tempo possibile, in modo da non inoltrarsi troppo nella stagione estiva e sottrarre così tempo prezioso alla campagna militare in Africa.

Altrettanto sicuramente la flotta cartaginese, probabilmente ancora al comando di Annone e Amilcare, aveva lasciato le acque siciliane e si era schierata a protezione del Golfo di Cartagine, pronta ad intervenire nel caso che i romani tentassero uno sbarco in prossimità della città. Invece i due consoli – avuta forse notizia dalle navi esploratrici della presenza della squadra nemica nelle acque antistanti la capitale punica – evitarono lo scontro e, raggiunto Capo Ermeo (l'attuale Capo Bon, in Tunisia, noto anche come Capo Ermes), prudentemente diressero lungo la costa orientale del promontorio, al sicuro da ogni attacco navale cartaginese nel momento critico dello sbarco, approdando felicemente presso la città di Aspis¹⁴⁹, parecchio a est di Cartagine e separata dal suo golfo dal massiccio promontorio.

Tirate le navi in secco, i romani le cinsero con un fossato e una palizzata e posero subito l'assedio alla città, che si arrese dopo un breve tentativo di resistenza. Occupata Aspis e fattane la propria base operativa, l'esercito romano dette inizio alle operazioni di razzia, distruggendo numerosi centri abitati indifesi e catturando circa ventimila prigionieri.



FANTI E CAVALIERE LIBICI

A loro volta i cartaginesi, avuta notizia dell'inaspettato sbarco nemico in un tratto di costa su cui non lo attendevano e che era perciò rimasto sguarnito, si prepararono a difendere la propria capitale ed il territorio circostante. In primo luogo elessero generali Asdrubale, figlio di Annone, e Bostaro, personaggi del tutto sconosciuti, anche per la ben nota ripetitività e scarsa fantasia dei nomi punici. Asdrubale poteva essere il figlio dell'ammiraglio Annone di Capo Ecnomo, dell'Annone di Messene o anche di Annone di Akràgas. Arruolarono nel contempo la milizia cittadina e mandarono a chiedere aiuto in Sicilia ad Amilcare, che si imbarcò velocemente a Eraclea Minoa, salpando alla volta di Cartagine con cinquemila fanti e cinquecento cavalieri che, giunti in terra d'Africa, si disposero a difesa del territorio. Altri arruolatori furono intanto inviati in Grecia per assoldare validi mercenari.

Per i Cartaginesi era assolutamente imperativo guadagnare tempo in attesa della cattiva stagione, e in questo furono senz'altro aiutati dalle decisioni del Senato di Roma, che richiamò in patria Manlio Vulzone con la flotta e metà dell'esercito, lasciando in Africa

il solo Atilio Regolo con quindicimila fanti, cinquecento cavalieri e quaranta navi. Della sorte di queste navi Polibio non ci dice più nulla, ma è facile supporre che dovettero tornare anch'esse in Sicilia prima dell'arrivo della cattiva stagione.

Non crediamo che il Senato avesse dato un ordine del genere semplicemente perché era convinto che l'esercito consolare di Atilio Regolo fosse in grado di continuare la campagna da solo, dal momento che i Senatori non erano certo degli sprovveduti. Pensiamo piuttosto che l'ordine fu impartito avendo ben presenti le difficoltà logistiche proprie dell'epoca, che avevano frenato, o destinato al fallimento, già tante campagne militari, a cominciare da quella di Dario contro gli Sciti

149 L'odierna Kelibia, in Tunisia. Strabone, *Geographia*, XVIII, 3, 16, ci dice che la fondò Agatocle nel 310 a.C., insediandovi un nucleo di coloni siciliani. Per la configurazione della collina su cui sorgeva, che era a forma di scudo, i Greci la chiamarono Ἀσπίς, ovvero *Aspis*, Scudo, mentre i Romani la ribattezzarono *Clupea*.

del 514 a.C. I romani non erano infatti in grado di rifornire oltremare una massa di quasi trentamila uomini e mille cavalli nella tarda stagione autunnale o, peggio, nella stagione invernale, quando la navigazione era sospesa a causa delle burrasche e delle cattive o pessime condizioni meteo marine (Vds. Appendice 3). Giova ricordare che nell'antichità si consideravano adatti alla navigazione soltanto i mesi da aprile a ottobre.

D'altro canto non era neppure pensabile che quella ragguardevole massa di uomini e quadrupedi fosse in grado di procurarsi un autonomo sostentamento in territorio ostile per sei lunghi mesi. Il Senato fu pertanto obbligato a ritirare uno dei due eserciti consolari, nella speranza che l'altro riuscisse a svernare in qualche modo senza farsi sopraffare dalle forze nemiche.

Con l'inverno infatti, in Sicilia come in Africa, di solito tutte le operazioni militari venivano sospese. Per tale motivo non fu neppure presa in considerazione l'ipotesi di stringere d'assedio Cartagine, sia per le sue possenti difese, sia per la mancanza di adeguati mezzi ossidionali, sia soprattutto per l'ancora forte flotta nemica che incrociava nel golfo e poteva rifornire la città via mare. Atilio Regolo probabilmente si proponeva, più realisticamente, di riuscire ad incitare alla rivolta le popolazioni sottomesse dell'entroterra, per costringere Cartagine a una pace a condizioni favorevoli. Non come Agatocle, che una cinquantina di anni prima era quasi riuscito a espugnare la città. Ma lui, questo è vero, poteva contare sull'alleanza con Ofella¹⁵⁰ e con la colonia greca di Cirene.

Nonostante si trovasse a disporre del suo solo esercito consolare – e nemmeno a pieno organico – Atilio Regolo non pensò neppure minimamente a fortificarsi e a svernare, evitando di scontrarsi con il nemico. Era sicuro di avere ancora una forte superiorità numerica sui cartaginesi, ed era vero. I cartaginesi – imprevedenti come si

erano spesso dimostrati – erano così certi di poter distruggere la flotta d'invasione quando si trovava ancora in mare, prima che riuscisse ad arrivare sulle coste africane, che non avevano definito alcun piano alternativo. Tantomeno avevano pensato a raccogliere un potente esercito in Africa nel caso – improbabile ma non impossibile – di uno sbarco romano sul continente.

Grazie all'imprevidenza cartaginese, Atilio Regolo, all'inizio della sua campagna in Libia, si trovò di fronte – tra fanteria e cavalleria – non più di diecimila militi punici e, approfittando del loro stato di affanno e prostrazione, proseguì nella sua avanzata in territorio nemico, marciando verso sud sulla costa orientale del Capo Ermeo per piegare poi a occidente in direzione di Cartagine, devastando tutto ciò che incontrava. Giunto ad Adys – forse la romana Uthina – 15 chilometri a sud di Thuni (l'odierna Tunisi), la cinse d'assedio. I cartaginesi allora gli si fecero incontro con tutto l'esercito, che comprendeva anche un nutrito contingente di cavalleria e parecchi elefanti – tanto sia i cavalieri numidi che i pachidermi erano ... a portata di mano – trincerandosi su un'altura prossima alla città.

Il fatto che i comandanti fenici abbiano scelto di asserragliarsi su una collina, dove non avrebbero potuto sfruttare il vantaggio rappresentato dalla cavalleria e dagli elefanti presenti nei loro ranghi,



LEGIONARI ROMANI IN MARCIA

150: Ὀφέλλας, ovvero *Ophéllas*, Ofella, (Pella, 355 a.C. circa – Cartagine, 309 a.C.), militare macedone antico, fu generale al seguito di Alessandro Magno e governatore della Cirenaica.

evidenza un certo qual timore di affrontare l'avversario, dovuto verosimilmente all'inferiorità numerica complessiva delle loro forze rispetto a quelle di Atilio Regolo.

I romani a quel punto, decisi a mantenere l'iniziativa, attaccarono la collina su due lati, cercando di prendere di sorpresa il nemico per impedirgli di scendere in pianura o di manovrare ulteriormente. Avvistati gli aggressori, i mercenari cartaginesi uscirono rapidamente dal proprio campo e riuscirono – combattendo con valore – a respingere una delle due colonne romane, ma vennero poi aggirati dalla seconda colonna e costretti alla fuga.



SOLDATI CARTAGINESI

Persi i combattenti migliori, il resto dell'esercito punico, compresa la cavalleria e gli elefanti, abbandonò l'accampamento – che venne subito saccheggiato dai romani – e si ritirò senza più ostacolare il nemico. I legionari, rimasti padroni del campo, continuarono a devastare il territorio, mentre i numidi si ribellavano, arrecando, dice Polibio “... danni maggiori di quelli provocati dai romani ...”¹⁵¹. Subito dopo la città di Thuni, posta in posizione strategica a poco più di diciotto chilometri da Cartagine, venne attaccata e conquistata dalle legioni di Atilio Regolo, mentre a Cartagine scoppiava un'epidemia, dovuta al sovraffollamento della città, provocato dalla massa di gente che vi si era rifugiata dalle zone circostanti per sfuggire all'invasore.

Secondo Polibio, a questo punto Atilio Regolo propose una tregua ai cartaginesi, perché temeva di dover lasciare il merito della vittoria – che riteneva imminente – al console che lo avrebbe sostituito di lì a pochi mesi. Si era dunque alla fine del 256 a.C., poiché nel III secolo a.C. le elezioni consolari si tenevano tra gennaio e marzo. La testimonianza di Polibio contrasta però con quanto scritto da altri storici. Diodoro, Orosio e Zonara dicono che furono i cartaginesi a

chiedere un negoziato, mentre Livio, Frontino e Valerio Massimo affermano che ad Atilio Regolo fu prolungato il comando contro il suo volere.

Le condizioni di pace – sempre secondo Polibio – furono considerate inaccettabili e vennero rigettate dai cartaginesi, che in quel frangente mostrarono “... un atteggiamento nobile e virile”¹⁵². Dei termini della proposta di tregua romana parla solo Dione Cassio¹⁵³, secondo il quale tra le varie clausole era compresa anche la cessione della Sardegna, cosa che sembra molto poco verosimile, tanto più che la cessione dell'isola non fu richiesta dai romani neppure dopo la determinante vittoria delle Isole Egadi, che pose fine alla I Guerra Punica.

Ma la fermezza del senato di Cartagine potrebbe essere stata prodotta da un motivo più concreto, anche se meno *nobile* e *virile*: erano infatti finalmente arrivati in forze i mercenari reclutati in Grecia, guidati dallo spartiate Xantippo. Quest'ultimo, dotato di una buona esperienza bellica, aveva convinto i vertici militari cartaginesi a modificare lo schieramento dell'esercito, per meglio sfruttare la forza di sfondamento degli elefanti e la cavalleria, superiore quantitativamente e qualitativamente a quella romana, specialmente in campo aperto. Li aveva inoltre indotti – dice

151: Pol., cit., I, 31, 2.

152: Pol., cit., I, 31, 8.

153: Dione Cassio, *Storia Romana*, 43, 22-23.

Polibio – a nominarlo comandante sul campo, anche se ci sembra impossibile, perché in tutta la precedente storia di Cartagine – e anche nei secoli successivi – il comando assoluto non era mai stato ceduto ad un mercenario. Si tratta probabilmente di un tentativo di Polibio – pur sempre greco – di esaltare le capacità di un suo connazionale.

In ogni caso Xantippo, chiunque fosse realmente il comandante delle forze cartaginesi, non si limitò a dare consigli, ma fece in modo che le legioni di Atilio Regolo venissero attratte in una vasta pianura presso il fiume Bagradas, dove aveva fatto schierare le proprie truppe. In prima linea aveva collocato i quasi cento elefanti di cui disponevano i cartaginesi, in seconda linea le fanterie puniche – dodicimila uomini – sull'ala destra la fanteria pesante mercenaria e, alle due ali di questa, la fanteria leggera mercenaria frammista alla cavalleria, forte di quattromila cavalieri.

Il console Atilio Regolo, vista la disposizione delle forze nemiche, schierò in ordine sparso davanti alla fanteria pesante i *velites*, disponendo il resto dei legionari su più linee scaglionate in profondità, per meglio resistere all'attacco degli elefanti. La scarsa cavalleria, come al solito, era posta ai lati della fanteria.



GLI ELEFANTI CARTAGINESI TRAVOLGONO I MANIPOLI ROMANI

Appena gli elefanti iniziarono ad avanzare, i romani levarono il grido di guerra e si gettarono contro di essi, ma si trovarono ben presto a mal partito, perché i massicci pachidermi penetrarono profondamente nella parte centrale del loro schieramento e, pur senza riuscire a sfondarlo completamente, fecero strage dei legionari. Contemporaneamente l'ala sinistra romana, evitato l'attacco degli elefanti, si lanciò contro la fanteria pesante mercenaria, che teneva l'ala destra, sbaragliandola e costringendola a ripiegare. La momentanea vittoria fu tuttavia inutile, poiché la cavalleria cartaginese, che aveva avuto rapidamente la meglio sulla debole e scarsa cavalleria legionaria, travolta e messa in fuga, era tornata indietro e, insieme alla fanteria leggera mercenaria, aveva attaccato alle spalle lo schieramento romano, già scompaginato dalla carica degli elefanti.



FANTE ROMANO

A questo punto la seconda linea cartaginese, una compatta falange di fanterie, irruppe sui provati manipoli legionari, che alla fine, presi tra due fuochi, cedettero rovinosamente. La battaglia era tragicamente perduta. Rimasero sul campo dodicimilacinquecento romani, lo stesso Atilio Regolo cadde in mani nemiche assieme ad altri cinquecento soldati e solo duemila legionari riuscirono a sfondare l'accerchiamento e a raggiungere Aspis, nonostante fossero inseguiti dalla cavalleria punica. I cartaginesi invece persero solo ottocento mercenari, quelli schierati all'ala destra.

Dopo la vittoriosa battaglia di Bagradas Xantippo scompare dal testo polibiano. Non se ne fa più cenno, anche se lo storico aveva promesso che ne avrebbe ancora narrato in seguito. Secondo alcuni autori il mercenario greco venne ucciso dai cartaginesi mentre ritornava in patria.

Informato della disfatta subita in Libia, il Senato dispose subito l'invio di una squadra navale, per portare in salvo i duemila romani scampati al massacro. Ciò significa – come abbiamo già osservato – che le quaranta navi lasciate ad Aspis a disposizione di Atilio Regolo non erano più lì, altrimenti non ci sarebbe stata la necessità di inviarne altre per reimbarcare i superstiti. Non è dato sapere che fine abbiano fatto quelle navi, ma è lecito presumere che siano state distrutte da un'incursione nemica.

Sgominato l'esercito legionario, i cartaginesi, smaltita l'esaltazione della vittoria, attaccarono Aspis, ultimo caposaldo romano in Africa, ma non riuscirono a conquistarla per il valore e la determinazione dei difensori. Venuti poi a conoscenza della decisione dei romani di mandare sulle loro coste una squadra di soccorso, si affrettarono a riattare tutte le quinqueremi disponibili e ne misero in costruzione altre, mettendo insieme una flotta di duecento navi di linea. Con esse si apprestarono ad affrontare nuovamente il nemico.

All'inizio dell'estate del 255 a.C. la squadra navale di soccorso – che secondo Polibio era forte di trecentocinquanta navi – era pronta. Prese quindi il mare, diretta in Sicilia, da dove raggiunse la costa africana seguendo la medesima rotta dell'anno precedente, senza trovare opposizione alcuna, né nelle acque ioniche dell'isola e neppure nell'attraversamento del canale di Sicilia. La comandavano i consoli Marco Emilio Paolo e Servio Fulvio Petino Nobiliore.

I cartaginesi, con le loro duecento quinqueremi, la attendevano al largo di Capo Ermeo, perché sapevano che i due consoli avrebbero dovuto inevitabilmente doppiare proprio quel capo se volevano arrivare ad Aspis per recuperare i superstiti dell'esercito di Atilio Regolo. E fu lì che avvenne lo scontro.



LEGIONARIO ROMANO

Purtroppo non possediamo nessuna descrizione della battaglia, ma la vittoria arrise ai romani. Ben centoquattordici navi cartaginesi furono catturate con tutto l'equipaggio, confermando così la superiorità tattica dell'arrembaggio rispetto allo speronamento, anche perché gli equipaggi punici, arruolati in tutta fretta, possedevano poca o nessuna esperienza di combattimento. I romani non persero nessuna nave.

Per i cartaginesi – la cui flotta fino a pochi anni prima aveva fama di essere invincibile – si trattò di un'altra gravissima sconfitta, per di più inflitta da una marineria senza alcuna tradizione mediterranea. In un solo anno Cartagine aveva perso oltre duecento quinqueremi – di cui ben centosettantacinque erano state catturate, e quindi rappresentavano una perdita doppia, perché la maggior parte di esse erano andate ad aggiungersi alla flotta nemica – e settantamila tra rematori, marinai e soldati imbarcati. Per ben descrivere il disastro del

256-255 a.C., occorre anche aggiungere che, ad eccezione dei fanti di marina, quasi sempre dei mercenari, tutti gli altri combattenti erano cittadini cartaginesi.

I romani avevano perso solo le ventiquattro navi di Capo Ecnomo, anche se l'ardito tentativo d'invasione della Libia era miseramente fallito e un intero esercito consolare era andato distrutto, a fronte delle relativamente basse perdite subite dai cartaginesi nelle due battaglie terrestri di Adys e Bagradas, ma per loro si profilava all'orizzonte un'altra immane catastrofe. Se ne stupisce, per le sue spaventose dimensioni, lo stesso Polibio, quando descrive la vicenda.

Dopo la vittoriosa battaglia navale di Capo Ermeo la flotta romana – forte ormai, secondo Polibio, di quattrocentosessantaquattro navi (le 350 originali più le 114 catturate) – raggiunta Aspis e imbarcati i legionari superstiti, aveva preso la via del ritorno, ripercorrendo la medesima rotta seguita all'andata. Non che ci fossero molte altre possibilità, dal momento che tutta la Sicilia occidentale e settentrionale era solidamente in mano cartaginese e permanevano intatte le pericolose basi navali puniche di Lilibeo, Drepanon e Panormo.

Costeggiare la costa orientale della Sicilia orientale – attraversando quello che oggi chiamiamo Stretto di Messina – fu pertanto una scelta obbligata e non un errore dei consoli, dovuto alla volontà di ostentare alle popolazioni siceliote i successi riportati. Appare quindi poco plausibile la critica che Polibio rivolge loro, accusandoli di non aver dato ascolto ai piloti, che avrebbero suggerito di non navigare lungo la costa orientale in quel periodo dell'anno “... perché una costellazione non era ancora tramontata e un'altra stava subentrando. Effettuavano, infatti, la navigazione fra la levata di Orione e quella del Cane”¹⁵⁴. È evidente l'intento retorico dello storico, che tenta di giustificare la catastrofe addossandone la responsabilità alla fallace scelta dei comandanti e non ai marinai.

Quale che fosse il motivo per il quale era stata scelta quella rotta, sulla via del ritorno, al largo di Kamarina – fiorente colonia siracusana fondata alla foce del fiume Ippari, sulla costa meridionale della Sicilia, oggi in provincia di Ragusa – la flotta romana incappò in una burrasca estiva e nella catastrofe, una delle più gravi della storia della marineria. Dice Polibio che “... incapparono in una tempeste così violenta e in una sciagura così grave che non si potrebbe descriverle in modo appropriato data l'eccezionalità dell'accaduto”¹⁵⁵.

Di quattrocentosessantaquattro navi – se accettiamo il numero fornito da Polibio – o di trecentosessantaquattro – secondo i nostri calcoli (vds. pagg. 147-148) – se ne salvarono solo ottanta. Le altre vennero “... fracassate dai flutti contro gli scogli e i promontori [riempiendo] la costa di corpi e di relitti del naufragio”¹⁵⁵.

Naufragarono quindi ben trecentottantaquattro navi – duecentottantaquattro secondo i nostri calcoli – e perirono circa ottantacinquemila tra soldati, rematori e marinai. Tra quelli che erano a bordo delle navi naufragate, romani o cartaginesi che fossero, è poco probabile che vi siano stati molti superstiti, anche se non si può del tutto escluderlo.

Ovviamente non sappiamo quante, tra le navi affondate, fossero romane e quante cartaginesi catturate a Capo Ermeo, ma possiamo azzardare un'ipotesi. Le navi catturate infatti – così dice Polibio – venivano sempre prese a rimorchio, mentre tutto il personale che era a bordo, destinato alla prigionia o alla schiavitù – marinai, rematori e soldati – viaggiava immobilizzato a bordo della



RAPPRESENTAZIONE PITTORICA
DI UNA POLIREME NELLA TEMPESTA

154: Pol., cit., I, 37, 3.

155: Pol., cit., I, 37, 4.

nave rimorchiante o era distribuito fra le diverse unità della flotta. Possiamo quindi presumere che a Kamarina, all'avvicinarsi del fortunale, le navi romane che trainavano le prede tagliarono i cavi di tonneggio per poter manovrare meglio, determinando la perdita di quasi tutte le navi cartaginesi catturate, che nessuno governava.

La tempesta aveva beffardamente pareggiato, d'un sol colpo, le perdite romane e quelle subite dai cartaginesi nelle due grandi battaglie navali che avevano perso. Nell'estate del 255 a.C. a Roma e a Cartagine rimanevano più o meno un'ottantina di navi a testa. In definitiva le forze navali dei due contendenti erano tornate ai livelli antecedenti la battaglia navale di Capo Ecnomo.

CONGEDO

Pensiamo di aver proposto con il nostro saggio un esempio adeguato di ciò che intendiamo per *analisi di una battaglia*, nella quale devono essere certamente vagliate e criticamente comparate le fonti storiche e tutti i documenti disponibili, ma deve essere lasciato largo spazio anche alla capacità interpretativa, induttiva e deduttiva degli storici. E quando l'acribia e la logica non bastano, gli storici medesimi devono mostrarsi tanto umili da confessare la loro *ἔποχῆ*, sospendere il giudizio e ammettere sinceramente la loro incapacità di ricostruire fedelmente le fasi dello scontro e di interpretare correttamente le azioni dei comandanti.

Se il nostro lavoro è apparso a taluni troppo lungo, ingrato o eccessivamente capzioso, si tenga presente che condurre una ricerca che non trascuri neanche i minimi particolari e che ponga in discussione le verità superficialmente accettate dovrebbe far parte, in fondo, della deontologia di qualsiasi storico. Si consideri inoltre che l'approccio scientifico – ovvero rigorosamente storico e razionale – a una battaglia antica, non può ridursi a un'agile ricostruzione bellamente illustrata e di gradevole lettura, come quelle che propongono le comuni riviste di storia militare.

Vogliamo auspicare che la lettura di questa nostra rivisitazione della battaglia navale di Capo Ecnomo spinga quelli che hanno avuto la pazienza di seguirci fino alla fine a rivolgere almeno un pensiero alle migliaia di uomini trafitti, combusti e annegati che qui, in qualche modo, sono stati commemorati.



DOPPIO SHEKEL D'ARGENTO CARTAGINESE. AL RECTO PROBABILE IMMAGINE DI AMILCARE BARCA, PADRE DI ANNIBALE. AL VERSO ELEFANTE AFRICANO GUIDATO DA UN MAHOUT

TRIEMI, QUADRIEMI, QUINQUEREMI E HIPPAOGES

A Capo Ecnomo si affrontarono tutte e tre queste classi di poliremi, mentre le *hippagoges* vennero coinvolte nella battaglia loro malgrado. Riteniamo opportuno fornire ai lettori qualche informazione su ciascuna di esse, affinché ne possano comprendere caratteristiche e prestazioni.

Precisiamo che *classe* è un termine moderno, che abbiamo adottato perchè non ve n'è un altro che possa sostituirlo. Triemi, quadriemi e quinqueremi – in greco rispettivamente *τριήρεις* (*triéreis*, triere), *τετρήρεις* (*tetréreis*, tetrere) e *πεντήρεις* (*pentéreis*, pentere) – potrebbero alla lontana essere paragonate, anche per le funzioni tattiche loro affidate, alle moderne classi di cacciatorpediniere (o fregate), incrociatori e corazzate, così come vennero definite a partire dal XIX secolo.

Precisiamo anche – e si tratta di una notazione linguistica – che in attico, al singolare, triere si pronunciava *triéres* (*τριήρης*) ed era un nome della terza declinazione in -es (-ες). Poiché le regole della lingua greca sono tratte dalla cosiddetta *koiné* attica, non vediamo perché la si debba trascrivere e pronunciare in italiano *triera* e non *triere*. La medesima regola vale per la *tetrere* e la *pentere*. I nomi *tetrere* e *pentere*, come anche *triere*, derivano dal numerale e dalla radice del verbo *ἔρέσσω* (*eréssō*, remare).

La *triere*, massima espressione della nave-arma, comparve tra il 550 e il 525 a.C. in Grecia, per essere poi adottata anche da fenici e romani. Ideata e realizzata essenzialmente per speronare la nave nemica, doveva essere rapida e agile nella manovra ed essere dotata di una forte accelerazione. I soldati imbarcati avevano un ruolo assolutamente secondario.

A partire dal IV secolo a.C. iniziarono a comparire navi di maggiori dimensioni, quadriemi e quinqueremi nella dizione latina. Esse erano in grado di imbarcare un maggior numero di soldati, che potevano essere impiegati nel combattimento conseguente all'abbordaggio. Venivano anche utilizzate come piattaforme per armi da lancio.

Questo cambiamento non fu dettato esclusivamente da innovazioni tattiche, ma anche da motivazioni socio-economiche. Una triere aveva infatti centosettanta remi, manovrati da altrettanti rematori posti su tre ordini o corsie, che dovevano essere tutti assolutamente padroni della tecnica remiera e in possesso di una grande esperienza, entrambe indispensabili per poter contromanovrare rapidamente, allo scopo di evitare gli assalti delle navi nemiche e portare a termine con successo lo speronamento. La sincronia tra gli ordini del pilota e l'azione dei rematori doveva essere dunque perfetta, poiché l'errore di uno solo poteva rendere vana l'intera manovra e mettere a rischio la sopravvivenza della nave.

Era sempre più difficile, tuttavia, trovare un numero di rematori esperti sufficiente per armare centinaia di navi, ragion per cui si iniziarono a costruire vascelli i cui remi potevano essere manovrati da più rematori, uno solo dei quali doveva essere esperto, in modo tale da poter guidare i compagni di voga.

Plinio¹⁵⁶ e Clemente Alessandrino¹⁵⁷ riferiscono che, secondo Aristotele, furono i cartaginesi a realizzare per primi la tetrere, mentre la pentere, secondo Diodoro¹⁵⁸ fu progettata dai siracusani



BASSORILIEVO LENORMANT DEL 412 a.C. CHE RAPPRESENTA 9 DEI PROBABILI 25 TRANITI DI UNA TRIERE ATENIESE

156: *Naturalis Historia*, VII, 207.

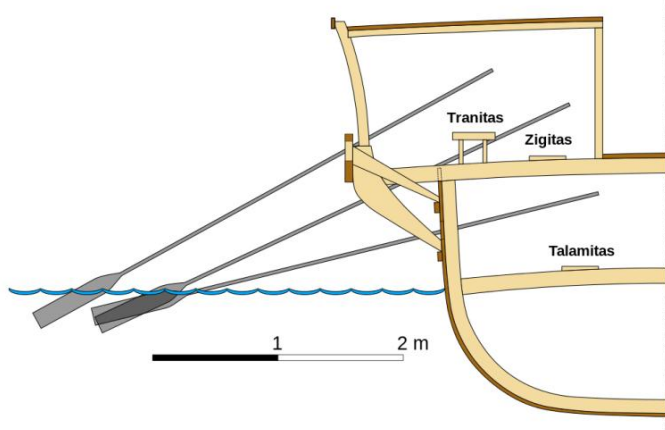
157: *Stromateis*, I, 16, 75.

158: *Bibliotheca Historica*, XIV, 41, 3, 42.

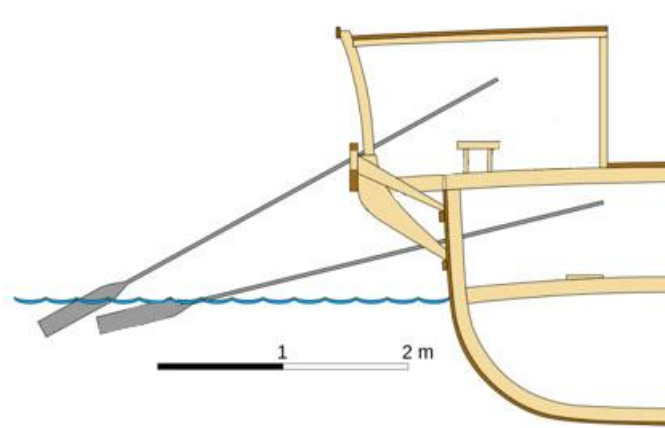
nel 399-398 a.C., all'epoca di Dionisio I. In ogni caso, nella battaglia navale di Katane, del 397 a.C., le triere e le tetrere cartaginesi sconfissero le nuove pentere siracusane.

Ben presto triere e tetrere divennero le principali unità di linea delle flotte del periodo ellenistico, mentre nelle guerre puniche prevalsero le pentere. Di queste ultime – come del resto di quelle che le avevano precedute – non conosciamo molto, perché gli storici non si sono mai curati di descriverne i dettagli, dato che la struttura e l'organizzazione di bordo di queste *corazzate* dell'antichità doveva essere ben nota ai lettori dell'epoca. Tantomeno si sono soffermati sul loro sistema di remeggio.

Se le fonti storiche sono carenti, disponiamo però di una vasta iconografia, di origine sia greca che romana. Anch'essa tuttavia non è sufficiente a darci informazioni dettagliate, perché in genere mostra solamente l'aspetto esteriore delle navi, per cui, per definire ciò che più ci interessa, ovvero il numero di ordini di remi e il numero di rematori per remo, dobbiamo necessariamente fare delle ipotesi.



SISTEMAZIONE IPOTETICA DEL SISTEMA DI REMEGGIO ALL'INTERNO DI UNA TRIERE, SU TRE CORSIE DI REMATORI (TRANITI, ZIGITI, TALAMITI). TALE SISTEMA È STATO ADOTTATO DA MORRISON E COATES NELLA RICOSTRUZIONE DELLA TRIERE OLYMPIÀS



SISTEMAZIONE IPOTETICA DEL SISTEMA DI REMEGGIO ALL'INTERNO DI UNA PENTERE, SU DUE CORSIE DI REMATORI

Iniziamo dicendo che difficilmente una poliremi poteva avere più di tre corsie sovrapposte di remi. Ogni corsia in più avrebbe infatti comportato un innalzamento della sua opera morta – ovvero della parte di essa fuori dell'acqua, perché è ovvio che i remi, per agire, dovevano essere al di sopra della superficie marina – con il conseguente eccessivo innalzamento del suo baricentro. E in una nave con poco pescaggio e con una chiglia poco pronunciata, nella quale il momento raddrizzante era affidato alla zavorra – generalmente pietre – ammassata nella parte più bassa dello scafo, un baricentro troppo alto avrebbe prodotto una grave instabilità e aumentato il rischio di capovolgimento.

Secondo l'interpretazione corrente, generalmente accettata, la denominazione di tetrere e pentere non può quindi derivare dal numero di ordini di remi – che nell'eventualità sarebbero stati rispettivamente quattro o cinque, in ogni caso troppi – bensì dal numero di rematori per unità di voga. Qualche dubbio permane ancora su come tali unità di voga fossero costituite.

L'opinione più diffusa è che le tetrere avessero due ordini di remi, con due rematori per ciascun remo, quindi quattro per ogni unità di voga, e che le pentere ne avessero tre, con un rematore per ciascuno dei remi dell'ordine più basso e due rematori per ciascuno dei due remi dei due ordini superiori.

Altri [tra i quali uno dei due autori del presente saggio, n.d.r.] invece avanzano l'ipotesi¹⁵⁹ – basandosi sul fatto che tutta l'iconografia numismatica e tutti i bassorilievi romani mostrano soltanto navi con due ordini di remi – che le pentere e le quinqueremi, greche o romane che fossero, ne avessero appunto due e non tre. In questo caso ci sarebbero stati tre rematori per ciascuno dei remi che poggiavano sull'apposticcio – *parexeiresía* in greco, ovvero la corsia superiore – e due rematori per ciascuno dei remi che fuoruscivano dalla murata, ovvero la corsia inferiore.

È possibile che all'inizio ci fosse un solo ordine di remi – con quattro o cinque rematori per remo – e

159: Cfr. Piero Pastoretto e Umberto Maria Milizia, *Le quinqueremi, Roma alla conquista del Mediterraneo*, cap. V, pp. 88-105.

che solo in seguito si passasse a costruire navi a due ordini di remi per avere maggiore spinta, velocità e agilità. Ma nel periodo che trattiamo – secondo la maggior parte degli storici moderni – le marine da guerra mediterranee avevano già acquisito una grande esperienza in costruzioni di navi a tre ordini di remi. Pertanto in genere si può ritenere che le pentere avessero tre ordini di remi.

Le navi di linea cartaginesi – e quindi anche quelle romane che ne erano una copia – durante la prima Punica erano prevalentemente pentere e in minor misura triere pontate, più rapide e manovriere ma meno adatte all'arrembaggio per la minore altezza dello scafo e per il minor numero di armati che potevano imbarcare. Si pensa che ogni flotta fosse costituita da dieci squadre di dodici navi ciascuna – otto di pentere e due di triere – per un totale di centoventi navi. Anche la prima flotta messa in mare dai romani era costituita da cento quinqueremi e venti triremi.

I cartaginesi, a differenza dei romani, usarono anche delle tetrere particolarmente veloci ed agili, che non erano statali ma private, e che comparvero nelle acque della Sicilia occidentale durante il blocco di Lilibeo da parte di Roma. Probabilmente erano a due ordini di remi leggermente sfalsati in altezza e con due rematori per remo, disposizione che permetteva di realizzare navi assai snelle. La flotta romana che risultò vincitrice nella battaglia delle isole Egadi fu costruita prendendo come modello questa tipologia di nave.



RICOSTRUZIONE DI FANTASIA DI PENTERE GRECHE DI EPOCA POSTERIORE AL IV SECOLO a.C.

La lunghezza totale della pentere doveva essere compresa tra i 50 e i 55 metri; la larghezza tra i 7 e gli 8 metri, ma si tratta di dati presunti e tutt'altro che certi. I dati ricavabili da due cale ricovero del porto circolare militare di Cartagine danno delle dimensioni leggermente inferiori: 46-48 metri di lunghezza e 6,70-6,90 metri di larghezza. Tuttavia la marina cartaginese, dopo la seconda Punica, era stata declassata a media potenza navale, quindi disponeva soprattutto di triere e di pochissime pentere, queste ultime probabilmente di dimensioni inferiori rispetto alle quinqueremi romane.

Più volte abbiamo avuto occasione di menzionare nel corso del saggio le navi *hippagoges*, davanti al cui nome, lo riconosciamo, la maggior parte del pubblico sarà rimasta esitante come Don Abbondio di fronte al nome Carneade.

Purtroppo non esiste alcuna documentazione storica o archeologica su questo tipo di imbarcazioni; non sappiamo neppure se le *hippagoges* presenti a Capo Ecnomo erano navigli speciali o semplici navi onerarie adattate al trasporto dei quadrupedi (cavalli e ovviamente anche muli). Né tantomeno sappiamo come questi quadrupedi fossero sistemati a bordo. Si potrebbe supporre sotto coperta, dal momento che tutte le navi mercantili erano pontate. Un bassorilievo della Colonna Traiana¹⁶⁰ mostra due cavalli disposti testa contro coda, allo scoperto, sopra un'imbarcazione, ma non può comunque fare testo, sia perché in essa la componente artistica prevale su quella realistica,



PARTICOLARE DI UN BASSORILIEVO DELLA COLONNA TRAIANA IN CUI SI VEDONO DUE CAVALLI SU UNA PICCOLA IMBARCAZIONE

160: I bassorilievi della Colonna Traiana si sviluppano in modo elicoidale attorno al fusto della colonna stessa, dalla base alla cima. Si tratta del racconto, visto dalla parte dei romani, della conquista della Dacia da parte dell'imperatore romano Traiano.

sia perché si trattava dell'attraversamento di un fiume – il Danubio – e non di un mare.

Tucidide, nel riportare il numero delle navi della spedizione ateniese contro Siracusa del 415 a.C., lascia pensare che l'unica nave *ippagoga* fosse una triere modificata. Egli infatti elenca dettagliatamente tutte le navi che vennero impiegate: sessanta per la scorta, quaranta per il trasporto degli opliti – cinquanta su ciascuna nave – e una per trasportare trenta cavalli e i relativi cavalieri. Se ciò è vero, è evidente che, per lasciare spazio ai cavalli, la triere *ippagoga* ateniese doveva essere priva delle corsie dei rematori e forse persino dell'albero maestro. Per muoversi, doveva per forza essere rimorchiata.

Al di là di questa testimonianza, non sappiamo neppure lontanamente quali fossero le dimensioni delle *hippagoges* del periodo ellenistico, né quanti quadrupedi potessero imbarcare. Quel che resta certo, però, è che essi venivano trasportati, e anche in notevole quantità, tanto da garantire una congrua disponibilità di quadrupedi alle forti cavallerie di intere spedizioni. Nelle secolari guerre tra i cartaginesi e i greci sicelioti, che precedettero quelle puniche, i cavalli dei punici attraversarono il Canale di Sicilia a decine di migliaia, sicuramente non nell'esiguo numero di trenta, come nella spedizione ateniese.



ELEFANTE CARTAGINESE IN ASSETTO DA COMBATTIMENTO

venivano imbarcati direttamente nelle stive. Come fosse sistemato questo *uscio* poppiero è veramente difficile immaginare, dal momento che nel Medioevo esisteva già la timoneria verticale, ma esso viene citato per la prima volta da Dino Compagni¹⁶¹ a proposito della IV Crociata (1202-1204).

Così come per le navi *hippagoges* dell'antichità, nulla sappiamo degli *uscieri* medievali, poiché non ce n'è pervenuta nessuna descrizione fisica, né immagine, né resto archeologico. Sarebbe seducente pensare che i secondi fossero un'evoluzione delle prime, ma l'ipotesi non è suffragata da alcuna prova.

Ma gli antichi trasportavano sul mare soltanto le cavallerie? No di certo, poiché Pirro dall'Epiro – e i cartaginesi dall'Africa – attraversarono il mare anche con i ben più ingombranti e collerici elefanti. Nel 261 a.C. ben sessanta di questi enormi animali, insieme a seimila cavalieri, parteciparono ad esempio alla battaglia di Akragas (l'odierna Agrigento) contro i romani, cinque anni prima della battaglia navale di Capo Ecnomo. Quali ingegnose imbarcazioni furono usate per il loro trasporto? È purtroppo una domanda destinata a rimanere per sempre senza una risposta.

Un'ultima annotazione a corollario di quanto abbiamo già detto. Nel tardo Medioevo si usavano, per il trasporto dei cavalli, delle navi apposite, chiamate *uscieri* perché dotate a poppa di un portello – *uscio*, da cui il nome – per mezzo del quale i quadrupedi

161: Dino Compagni (1255 – 1324), *Cronica delle cose occorrenti ne' tempi suoi*.

LE TRIERE

Durante la prima Punica le navi da guerra più grandi erano le pentère, ma i cartaginesi continuavano ad utilizzare anche un certo numero di triere, circa il 20% del totale del naviglio in linea. Essendo navi agili e veloci, esse venivano impiegate in avanscoperta, nelle ricognizioni, nelle manovre avvolgenti e nel contrasto alle pari classe nemiche. Assolvevano, in pratica, i compiti che secoli dopo verranno affidati alle fregate nella marina velica o agli incrociatori nella I e II Guerra Mondiale. Per le loro caratteristiche venivano spesso impiegate anche in tempo di pace per la protezione del traffico mercantile e delle rotte commerciali.

Non sappiamo con certezza da chi furono ideate. Tucidide ne attribuisce la paternità agli elleni¹⁶², ma una più attenta lettura ci fa ritenere che lo storico intendesse piuttosto affermare che i primi ad introdurre le triere in Grecia furono i corinzi, che a loro volta le avevano mutate da altri popoli mediterranei. È quindi ipotizzabile che le *polis* che per prime vennero a contatto con le flotte fenicie e cartaginesi – già dotate di triere – si resero conto che le nuove navi surclassavano decisamente le pentecontere a cinquanta remi che costituivano la massa delle loro flotte e ne copiarono il progetto. Del resto le triere sono un'evoluzione delle pentecontere.

I greci però, dovendo operare soprattutto nel Mar Egeo e nel Mar Ionio, molto ricchi di isole e approdi a breve distanza, costruirono triere più *leggere* di quelle fenicie e cartaginesi, che dovevano affrontare navigazioni più lunghe nell'intero Mare Mediterraneo.

Secondo una documentata ricostruzione di Lucien Basch¹⁶³, sviluppata sulla base dei dati storici disponibili e delle immagini di navi riportate sulle monete, le triere fenicie disponevano di un ponte di coperta ed erano prive di apposticcio, per cui i remi dell'ordine superiore erano posizionati direttamente sullo scafo. La maggiore altezza della fiancata, pur se parzialmente limitata dalla disposizione trasversale dei banchi di ogni unità di voga su tre livelli leggermente sfalsati in altezza – dalla murata verso l'asse centrale della nave – comportava la realizzazione di uno scafo più largo per non comprometterne la stabilità.



DOPPIO SHEKEL D'ARGENTO FENICIO, DI GEBAL, DATABILE AL 365-350 a.C. AL RECTO UNA NAVE CON LA PRUA A TESTA DI LEONE CON TRE OPLITI A BORDO, UN IPPOCAMPO E UN MUREX. AL VERSO LEONE CHE AZZANNA UN TORO

È molto probabile che anche le triere cartaginesi fossero simili a quelle fenicie, almeno nell'età classica. Nei secoli successivi possiamo ritenere che greci e cartaginesi copiarono gli uni dagli altri, cosicché le differenze tra le loro navi si andarono sempre più riducendo. Le triere greche vennero dotate di un ponte di coperta, forse non completo, anche se Tucidide ci dice che quelle inviate in Sicilia per la guerra contro Siracusa imbarcavano cinquanta soldati, cosa possibile solo se il ponte di coperta fosse stato completo. Quelle cartaginesi adottarono il rostro trifido di origine greca, abbandonando quello classico fenicio a forma di cono.

Per quanto riguarda le dimensioni delle triere cartaginesi, facendo anche in questo caso riferimento alle misure di alcune cale ricovero del porto circolare militare di Cartagine, possiamo ipotizzare che, dopo la seconda Punica, avessero all'incirca una lunghezza di 33 m e una larghezza di 4,70-4,90 m. Erano quindi leggermente più piccole delle triere greche classiche, con la conseguente riduzione di tre o quattro unità di voga. Ricordiamo però quanto abbiamo già detto a proposito delle pentère, ovvero che a quell'epoca Cartagine, già battuta due volte dai romani, era divenuta una potenza navale di secondo ordine. Poteva quindi permettersi di tenere in linea quasi esclusivamente triere, per giunta sottodimensionate.

Le triere romane, costruite nei cantieri italoti, erano certamente del tipo greco.

162: Tucidide, *La guerra del Peloponneso*, I, 13, 2-3.

163: Lucien Basch, *Trières grecques, phéniciennes et égyptiennes*, *The Journal of Hellenic Studies*, 1997.

LA TRIERE OLYMPIÀS

Abbiamo già avuto modo di osservare che non ci è giunto alcun resto archeologico delle antiche poliremi, tranne i rostri e le ancore. Qualsiasi ricostruzione dei loro scafi, delle loro dimensioni e del loro sistema di remeggio è pertanto del tutto concettuale e ipotetica, fondata su sparse testimonianze scritte, su ancor più scarse raffigurazioni antiche e soprattutto su tante deduzioni. Noi per primi ne abbiamo dato un esempio, accennando all'aspetto che avrebbero potuto avere le quinqueremi e le quadriremi coinvolte nella battaglia di Capo Ecnomo.



LA TRIERE OLYMPIÀS IN NAVIGAZIONE



LA PRUA DELLA OLYMPIÀS. EVIDENTI IL ROSTRO IN BRONZO E LE TESTE DEI NUMEROSI CHIODI DELLO STESSO METALLO

Il legname utilizzato per la costruzione della nave è stato selezionato tra essenze americane e africane, poiché risultava impossibile, per ragioni economiche, usare legname europeo di caratteristiche analoghe a quello impiegato nei cantieri ateniesi. Sono stati quindi scelti il pino dell'Oregon e la quercia della Virginia per il fasciame, l'iroko dell'Africa equatoriale per la chiglia. Il rostro, del peso di 200 kg, è stato realizzato in bronzo. Con lo stesso metallo sono stati realizzati anche i numerosi chiodi utilizzati nell'assemblaggio dello scafo.

Questo discorso vale per tutte le poliremi dell'epoca classica e romana, tranne per un unico caso: la triere Ὀλυμπιάς (*Olympiàs*, Olimpia), costruita tra il 1985 e il 1987 grazie ad un finanziamento concesso dalla marina militare ellenica e da una società privata.

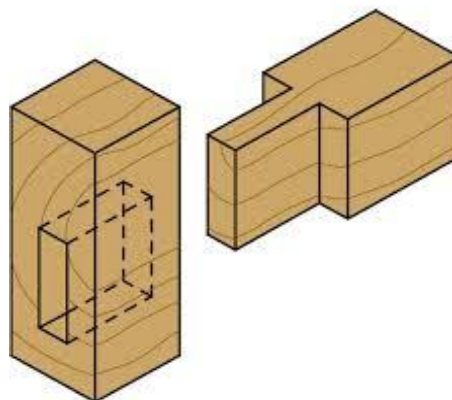
Essa è attualmente l'unica ricostruzione esistente di una triere ateniese ed è un importante esempio di architettura navale sperimentale, che tra il 1987 e il 1992 ha persino intrapreso varie crociere di sempre maggior durata – fino a sei giorni – nel Mare Egeo. In seguito, prima di essere messa a secco, ha partecipato a varie manifestazioni. Il progetto porta la firma dell'architetto navale britannico John Coates, che si è avvalso della collaborazione del noto storico inglese della civiltà greca John S. Morrison.

Poiché nella Grecia antica le triere potevano essere significativamente diverse da città a città, e le loro caratteristiche – soprattutto per quanto attiene alle dimensioni – mutano con il trascorrere del tempo, è necessario specificare che l'*Olympiàs* è la "fedele" ricostruzione di una triere ateniese della guerra del Peloponneso, quindi della fine del V secolo a.C.

Le sue dimensioni sono state ricavate da quelle delle cale ricovero rinvenute nel corso degli scavi dell'antico porto di Zea, il secondo porto più grande del Pireo, d'uso esclusivamente militare, dove erano situati i ricoveri, gli scali e i cantieri di costruzione e raddobbo delle triere ateniesi. Gli altri due porti del Pireo erano Munichia e Kantaro. Poiché tali cale ricovero, nel IV secolo a.C., misuravano 37-38 m di lunghezza e 6 m di larghezza, l'*Olympiàs* misura 36,80 m di lunghezza fuori tutto – 33 m al galleggiamento – per 5,45 di larghezza al baglio massimo.

Il legname utilizzato per la costruzione della

In merito all'eccessivo uso di chiodi sull'*Olympiàs* ci permettiamo un'obiezione, che si aggiunge alle tante altre formulate da emeriti storici e ingegneri navali. Gli antichi usavano il meno possibile i chiodi nelle loro costruzioni navali, anche quelli di bronzo, molto costosi ma non soggetti ad arrugginirsi. I chiodi infatti potevano facilmente saltare dai loro alloggiamenti dopo un forte impatto, come per esempio un colpo di rostro, dato o subito che fosse. Inoltre attorno al chiodo il legno, prima o poi, marciva, con le evidenti conseguenze. Preferivano quindi usare, soprattutto per unire il fasciame alle ordinate e queste al madiere, il sistema a mortase e tenoni, un tipo di incastro che si usa ancor oggi e che è formato da un maschio (tenone) e dall'alloggiamento corrispondente (mortasa).



ESEMPIO DI INCASTRO A TENONE E MORTASA, NORMALMENTE UTILIZZATO NELLE COSTRUZIONI NAVALI DELL'ETÀ CLASSICA

Per motivi di praticità, le due ancore di cui dispone l'*Olympiàs* erano di tipo *ammiragliato*, quindi del tutto anacronistiche, perché le prime ancore di questo tipo risalgono alla fine del XV secolo, mentre all'epoca la marina greca – come pure tutte le altre marine mediterranee – impiegava semplici blocchi di pietra assicurati da una cima.

La triere greca era così fragile che la struttura portante era mantenuta in tensione da una cima, l'*υποζωμα* (*ypozoma*, letteralmente *cintura*), che univa prua e poppa in due corse e serviva a ridurre le sollecitazioni di flessione della chiglia. Nell'*Olympiàs* l'*ypozoma* – con una ulteriore concessione alla tecnologia moderna – è stata realizzata in acciaio, in sostituzione delle cime tessili usate dagli antichi greci, ricavate dalla canapa. Le caratteristiche tecniche dell'*Olympiàs* sono le seguenti:

PESO	LUNGHEZZA (fuori tutto)	LARGHEZZA (baglio massimo)	PESCAGGIO
30 t	36,80 m	5,45 m	1,25 m

La propulsione della nave era assicurata da due vele quadre e da 170 rematori posti su tre ordini, che erano in grado di sviluppare una velocità massima di oltre 9 nodi (17 km/h), mantenendola per brevi periodi. La velocità di crociera, con frequenti cambi di rematori, era di 2,15 nodi. L'*Olympiàs* era in grado di effettuare virate di 180° in un minuto, con un raggio di evoluzione non superiore a due volte e mezza la lunghezza della nave. Occorre precisare che i rematori erano studenti dei college inglesi, scelti tra quelli che praticavano il canottaggio.

La presenza di donne tra di essi, normale nella nostra epoca, venne criticata da molti puristi – al pari dell'uso di materiali non esistenti nella Grecia classica, come l'acciaio e le essenze arboree provenienti dal continente americano – perché le donne non erano assolutamente prese in considerazione per un compito di tale fatta, nemmeno se schiave.

Il fisiologo Harry Rossiter, dell'Università di Leeds, coadiuvato da Boris Rankov, professore di storia classica dell'Università di Londra, nel corso di uno studio ha misurato – utilizzando analizzatori metabolici portatili – il consumo energetico di un gruppo campione dei rematori dell'*Olympiàs*, mentre vogavano a diverse velocità.

Confrontando i risultati ottenuti – riferiti ad atleti moderni – con i testi classici, è emerso che i rematori dell'antichità dovevano



DETTAGLIO DELLA SISTEMAZIONE A BORDO DELL'OLYMPIÀS DEGLI STUDENTI/REMATORI

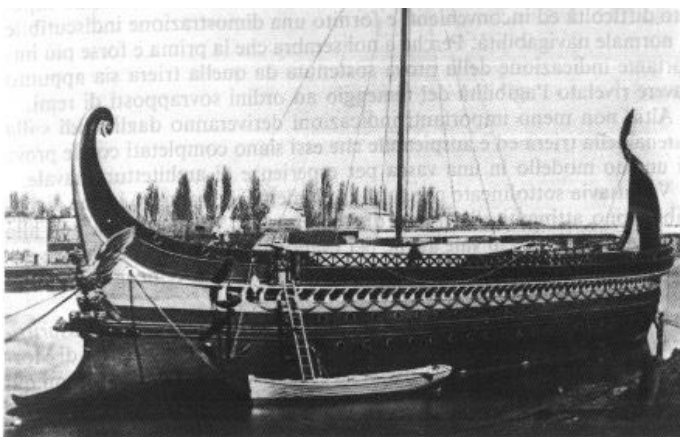
avere una resistenza eccezionale, nonostante non appartenessero certo ad una limitata *élite*. A titolo di esempio, per armare le duecento triremi della marina ateniese occorrevano ben trentaquattromila uomini, che rappresentavano una rilevante percentuale della popolazione ateniese dell'epoca. Se corrispondono al vero i dati forniti dagli antichi in merito alle prestazioni delle poliremi, dobbiamo concludere che oggi sarebbe assai arduo per qualsiasi paese riuscire a reperire un numero così elevato di atleti.

La più elevata prestazione velocistica di un'autentica triere greca di epoca classica – non della ricostruita *Olympiàs* – rimane quella riferita da Tucidide, relativa al 427 a.C.

“Avendo l'Ecclesia cambiato idea sull'opportunità del massacro già deliberato di tutti i cittadini maschi di Mitilene nell'isola di Lesbo, stabilì di inviare una triere all'inseguimento della spedizione già partita”¹⁶⁴.

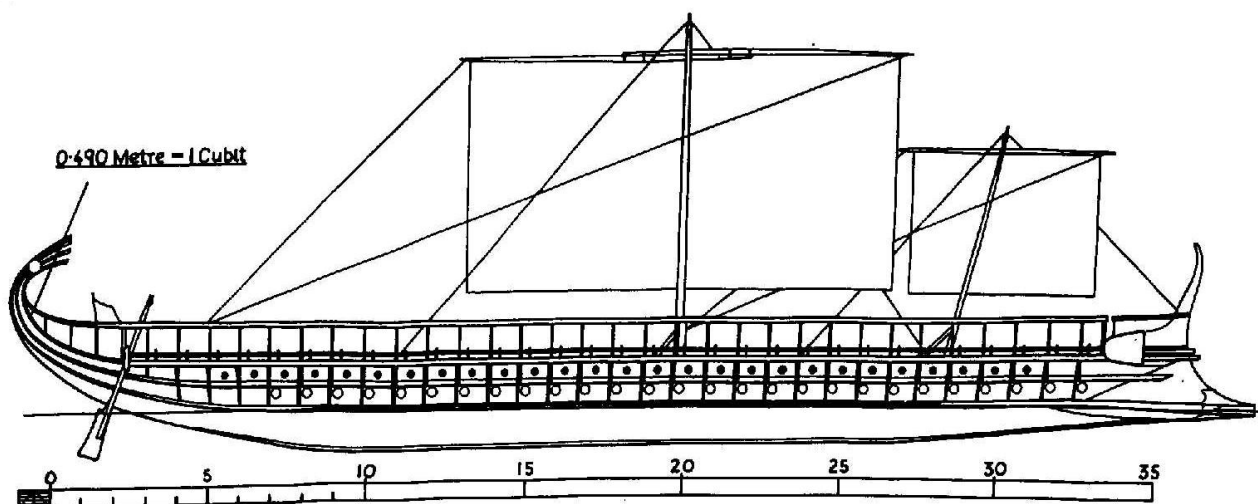
Con un incredibile *tour de force* – continua Tucidide – la nave inseguitrice percorse senza sosta i 340 km che separavano l'Attica dall'isola in sole ventiquattrore circa, a una media di 7,6 nodi. Velocità elevatissima, soprattutto se rapportata alla modesta velocità di crociera dell'*Olympiàs*.

In realtà, prima dell'allestimento dell'*Olympiàs*, c'era già stato in età moderna un tentativo di costruire una triere romana. Lo avevano esperito gli architetti navali Henri Dupuy de Lôme e Auguste Jal per conto di Napoleone III in occasione dell'esposizione internazionale di Parigi del 1867.



COPIA DI TRIREME ROMANA REALIZZATA PER L'ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DI PARIGI DEL 1867

La nave venne costruita a Clichy e fu varata nel marzo del 1861, ma non arrivò mai a Parigi per l'esposizione. Infatti, anche se i calcoli teorici si dimostrarono corretti, la loro trasposizione in pratica si risolse in un fallimento, probabilmente a causa dell'impiego di materiali non adatti e di tecniche di costruzione non adeguate. In definitiva la nave risultò troppo pesante, troppo alta sull'acqua e quindi oltremodo instabile.



UNA DELLE TAVOLE DEL PROGETTO DELL'ARCHITETTO NAVALE JOHN COATES PER L'OLYMPIÀS

164: Tucidide, *La guerra del Peloponneso*, III, 49.

LE CONDIZIONI METEO

È fuori discussione che le battaglie combattute dalle marinerie a vela venivano influenzate dalle condizioni meteorologiche locali molto di più di quanto non lo siano state – in tempi più recenti – quelle affrontate dalle moderne flotte militari, equipaggiate con navi a motore, indipendenti dai capricci dei venti e delle maree. E questo vale non soltanto a partire dal IX-X secolo d.C., quando le navi – in crociera o in combattimento – si affidavano unicamente alla forza del vento, ma anche per le navi dell'epoca classica, che in combattimento ammainavano le poche vele di cui disponevano e usavano soltanto la propulsione a remi.



RAPPRESENTAZIONE DI FANTASIA DI UNA TRIREMI – PRESUMIBILMENTE GRECA – NELLA TEMPESTA

Ragioniamo quindi, quasi *per iocum*, sul possibile regime dei venti a Capo Ecnomo, allo scopo di comprendere quanta parte ebbe il loro spirare nel determinare l'esito dello scontro.

In primo luogo cerchiamo di stabilire quale sia stata la stagione in cui si svolse la battaglia, che Polibio esplicitamente colloca “*nell'estate seguente* [quella del 256 a.C.]”. Al riguardo notiamo che:

- nell'età greco romana il mese di marzo segnava l'inizio del periodo ufficialmente propizio alla navigazione, che nelle località marittime veniva addirittura celebrato con pubbliche cerimonie religiose. Dopodiché le navi potevano navigare in relativa tranquillità – confidando in condizioni di tempo atmosferico generalmente favorevoli – fino alla fine del mese di ottobre. Per tale motivo una spedizione importante come quella comandata da Atilio Regolo e Manlio Vulzone, destinata ad affrontare una lunga navigazione per raggiungere le coste africane, si sarebbe dovuta mettere in mare dopo il mese di marzo, ad aprile o addirittura a maggio, quando la stagione prometteva una ragionevole clemenza di vento e di mare.
- nel periodo della Repubblica, il mese in cui si tenevano i *comitia centuriata* per le elezioni consolari variò diverse volte, cadendo sempre alle *idus* (giorno 15) o alle *calendae* (giorno 1), ma di mesi diversi: da luglio (*quintilis*), agosto (*sextilis*), settembre (*september*) o ottobre (*october*) dell'anno precedente all'entrata in carica dei consoli, a gennaio (*ianuarius*) o marzo (*martius*) dell'anno di insediamento dei medesimi. Tuttavia, sappiamo con certezza – perché ce lo dice Tito Livio – che dal 223 a.C. le elezioni dei consoli romani avvenivano alle idi di marzo, dopo di che essi assumevano collegialmente l'*imperium* e procedevano al reclutamento delle quattro legioni consolari romane. Sappiamo anche che dal 153 a.C. fu finalmente stabilito una volta per tutte che le elezioni avvenissero sempre alle *calendae* di gennaio. Quindi, anche se non conosciamo la data esatta in cui si tennero i *comitia centuriata* nel periodo compreso tra il 327 a.C. e il 224 a.C. – che comprende anche l'anno che ci interessa: il 256 a.C. – possiamo presumere che fosse più o meno quella che venne definitivamente fissata poco più di trenta anni dopo, nel 223 a.C., ovvero le *idus* di marzo. Se Atilio Regolo e Manlio Vulzone, “*nell'estate seguente*”, erano nel pieno delle loro funzioni e al comando delle loro legioni, già reclutate, addestrate e perfino dislocate in Sicilia, dovevano essere trascorsi almeno due mesi dalla metà di marzo. Con ogni probabilità l'enorme flotta, composta dalle navi da battaglia e da quelle *logistiche*, partì dai porti del Lazio cominciando la sua lenta navigazione lungo le coste della penisola, verso la Sicilia, all'incirca alla metà del mese di maggio.

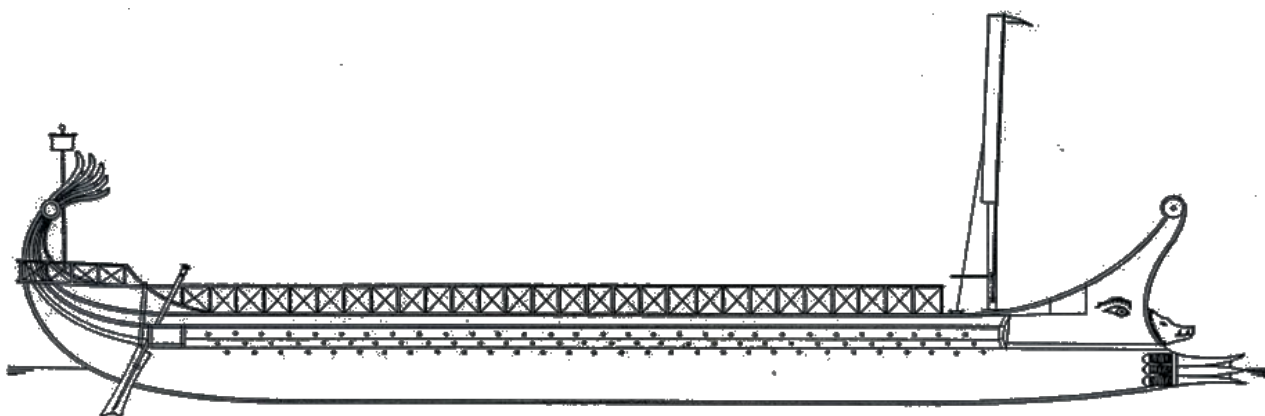
Ora, calcolando approssimativamente il tempo necessario alle squadre navali romane per raggiungere l'isola – con i frequenti scali per i rifornimenti d'acqua e di viveri freschi – aggiungendo la sosta logistica a Messene, la navigazione sino a Capo Ecnomo e il tempo necessario all'imbarco dell'esercito, possiamo con ragionevole sicurezza affermare che la battaglia ebbe luogo

dopo la metà di giugno o, più facilmente, alla fine del mese o ai primi del successivo mese di luglio. Per concludere, le condizioni meteorologiche che caratterizzavano il tratto di mare in cui si sviluppò lo scontro dovevano essere quelle tipicamente estive.

Continuando le nostre meditazioni, affrontiamo il probabile regime dei venti e la sua influenza nello scontro navale. Nel periodo estivo, in assenza di perturbazioni – e la flotta non sarebbe certo partita con una perturbazione in atto – lungo le coste mediterranee i venti sono moderati e la loro direzione è prevedibile: la mattina, quando la terra si è raffreddata più delle acque, i venti spirano in regime di brezza da terra verso la superficie del mare, e questo di conseguenza è piatto. Con il riscaldamento solare dell'aria sovrastante la terra si verifica il fenomeno opposto, quindi a partire dalle ore meridiane la brezza comincia a spirare dal mare verso l'interno e le acque s'increspano. Infine, quando il sole declina verso il tramonto, si ha una calma totale di vento.

Vediamo adesso come questo regolare andamento delle brezze estive ha potuto influire sulla battaglia.

Gli antichi erano degli esperti navigatori e conoscevano perfettamente i regimi dei venti costieri in estate: regimi che peraltro comprendono subito anche i bagnini e persino i pescatori della domenica, che si allontanano dalla spiaggia su una barchetta in vetroresina. Gli antichi avranno anche sacrificato all'Enosigeo e alle divinità marine prima di salpare, ma non si affidavano certo alla sola superstizione. Anzi, si può presumere che fossero padroni delle basi fondamentali della meteorologia, pur con mezzi empirici e osservazioni molto semplici.



RIPRODUZIONE GRAFICA DI UNA QUINQUEREME ROMANA MUNITA DI CORVUS

Di conseguenza i romani salparono con ogni probabilità di primo mattino, in maniera da avere parecchie ore di luce davanti, e soprattutto per sfruttare le leggere brezze di terra che favorivano l'allontanamento a vela dalla costa. Successivamente, avendo sempre il litorale sopravvento, fecero presumibilmente rotta per ovest-sud-ovest, in maniera da passare molto al largo di Capo Lilibeo, che era in mano punica.

I Cartaginesi, viceversa, salparono da Eraclea Minoa nelle ore notturne e, in assenza di vento, avanzarono a forza di remi, poiché li troviamo già nei pressi di Capo Ecnomo quando la flotta Romana aveva da poco iniziato la navigazione. Anch'essi comunque, quando cominciò ad alzarsi la brezza da terra, che soffiava più o meno al loro traverso, alzarono le vele, tenendo una rotta opposta a quella romana, ovvero est-sud-est. L'ora dell'inizio della battaglia può essere pertanto collocata nella mattinata o al massimo nella tarda mattinata.

Veniamo adesso alla manovra di Amilcare, la più significativa per la nostra analisi, perché avvenne sotto costa. Abbiamo detto che la sua ala sinistra navigò in colonna in direzione est-sud-est, in modo da intercettare la terza squadra dei romani. Questa prima mossa, compiuta a forza di remi, non dovette comportare rischi particolari, poiché avveniva con la costa sopravvento. Altrettanto scevra di rischi fu la mossa successiva, quando l'ala di Amilcare piegò verso sud per attaccare la squadra dei *trarii* con le *hippagoges* a rimorchio.

Ma successivamente? Se lo scontro finale con i sopraggiunti Atilio Regolo e Manlio Vulzone avvenne nelle ore pomeridiane – come probabilmente fu – Amilcare dovette inevitabilmente

combattere con la costa sottovento, che è la condizione più temuta da qualsiasi navigante di tutti i tempi, dal mozzo di bordo in su.

Se all'irruenza della prima e seconda squadra romana, unita alla schiacciante disparità di numero che era venuta a crearsi – dal momento che il fianco sinistro di Amilcare era formato da solo un quarto delle navi puniche – sommiamo anche il vento che spingeva le navi cartaginesi verso terra e favoriva quelle nemiche che operavano dal largo, si può spiegare sia la facile vittoria romana, sia l'alto numero di unità di Amilcare che, costrette nei bassi fondali e sotto il pericolo dell'imminente incagliamento, si arresero senza combattere.

Piero Pastoretto è nato alla Spezia e dal 1969 risiede a Roma. Laureato in Storia e Filosofia alla Sapienza, per trentaquattro anni ha insegnato queste materie nei licei della capitale e della provincia. Socio fondatore della SCSM, ne è da quindici anni anche il Segretario.

Cultore di storia militare, ha pubblicato decine di saggi in riviste specializzate quali "Panoplia", "Il Carabiniere" e "I Quaderni della SCSM" e sul sito arsmilitaris.org. Ha al suo attivo anche alcuni volumi, tra i quali *Venti di guerra*, *Le grandi battaglie della storia*, in collaborazione con Livio Agostini e *Le quinqueremi – Roma alla conquista del Mediterraneo*, scritto insieme a Umberto Maria Milizia.

Lanfranco Sanna è nato a Roma e risiede alla Spezia dal 1961. Laureato in Medicina e Chirurgia e specializzato in Chirurgia d'Urgenza e P.S. presso l'Università degli Studi di Pisa, è stato Ufficiale medico di complemento della Marina Militare. Attualmente è tutore universitario alla Facoltà di Medicina e Chirurgia dell'Università di Genova e docente al Corso di Formazione Specifica in Medicina Generale della Regione Liguria. Esercita la professione di Chirurgo e di Medico di Medicina Generale da oltre 40 anni.

Cultore di storia militare, socio della SCSM, ha pubblicato numerosi saggi su riviste specializzate come "Panoplia" e i "Quaderni della SCSM" e sul sito arsmilitaris.org. Studioso di filologia e dei dialetti liguri, ha pubblicato per conto di Italia Nostra un dizionario del dialetto di Comano (MS). Tiene lezioni di storia all'Università del "Tempo libero" di Bolano.

Bibliografia

- Bash L., *Trières grecques, phéniciennes et égyptiennes*, "The Journal of Hellenic Studies", 1997.
Carro D., *Classica. Storia della Marina di Roma*, Rivista Marittima, Roma, 2000.
Lazenby J.F., *The First Punic War*, London, A Military History, 1996.
Le Bohec Y., *Histoire militaire des guerres puniques*, Monaco, 1996.
Mommsen T., *Storia di Roma*, Milano, Casini editore, 1988.
Morrison J.S., Coates J.F., *Greek and Roman Oared Warships*, Oxford, 1966.
Pastoretto P. e Milizia, U.M., *Le Quinqueremi. Roma alla conquista del Mediterraneo*, Roma, Artecem, 2008.
Polibio, *Storie*, Roma, Newton & Compton, 1998.
Warmington B.H., *Storia di Cartagine*, Torino, Einaudi, 1968.
Goldsworthy G., *The Punic Wars*, London, Cassell Military, 2001.
Bagnall N., *The Punic Wars*, Oxford, Osprey, 2002.
Medas S., *La Marineria cartaginese, le navi, gli uomini, la navigazione*, Sassari, Delfino editore, 2000.
Tarn W.W., *The Fleet of the First Punic War*, "J.H.S.", 27, 1907.

Sitografia

Poliremi.altervista.org/punici3.html

ATTIVITÀ SOCIALI

Studio congiunto ANUTEI/SCSM sul contributo fornito alla Guerra di Liberazione dagli ingegneri militari e civili del Fronte Militare Clandestino

Nel numero 2/2016 dei Quaderni avevamo dato notizia che, nel quadro della ormai consolidata collaborazione fra la SCSM e l'Associazione Nazionale Ufficiali Tecnici dell'Esercito Italiano (ANUTEI), era stato avviato uno studio congiunto avente come oggetto: *Le Forze Armate italiane nella guerra di Liberazione e nella Resistenza romana*. Tale lavoro si è felicemente concluso e i risultati sono comparsi sul N.2/2017 dell'*Elmo di Minerva*, rivista dell'ANUTEI. I nostri soci ne troveranno allegata una copia al presente numero dei Quaderni della SCSM.

Attività dei Soci – 1

Il Socio Lanfranco Sanna ha tenuto, l'1 e il 15 marzo, due lezioni all'Università del tempo libero di Bolano, aventi come oggetto la storia civile e militare di Cartagine.

Ricordiamo ai Soci che sull'argomento Lanfranco Sanna ha già pubblicato i saggi: *I cartaginesi in Sardegna* e *La Seconda Guerra Punica*, entrambi reperibili sul nostro sito www.arsmilitaris.org

Attività dei Soci – 2

Domenica 23 aprile 2017, presso il Tempio Sacratio della Cavalleria Italiana, in Voghera, è stata celebrata la ricorrenza di San Giorgio, Santo Patrono dell'Arma di Cavalleria. Erano presenti alla significativa cerimonia i nostri Soci Silvia Maria Rivetti Barbò, Vladimiro Alexitch e Cecilia Adriana Rendini.

Come sempre in queste occasioni, il Tempio ha ospitato un considerevole numero di cavalieri provenienti da tutta Italia, al seguito degli Stendardi dell'Associazione Nazionale Arma di Cavalleria e con i colori dei loro reggimenti in bella evidenza sui baveri delle loro giacche. Accanto ad essi hanno seguito la cerimonia diversi cavalieri in servizio, rappresentanti delle Autorità cittadine e delle forze di polizia.

È toccato al Priore – il Generale di Brigata (ris.) Dario Temperino – prima dell'inizio della Santa Messa, rievocare brevemente la figura del Santo protettore dei cavalieri, del quale poche sono le notizie certe, confuse le tracce, diverse e discusse le fonti documentali.

SAN GIORGIO

Si crede che San Giorgio sia nato tra il 250 e il 273 d.C. in Cappadocia, nella città di Mitilene, dal persiano Geronzio e da Policronia, nativa della Cappadocia. Benché la sua vita rimanga ancor oggi avvolta dal mistero, il suo culto si propagò rapidamente in tutto il mondo sin dall'inizio della cristianità, rendendolo oggetto di una diffusissima venerazione popolare nel solco di una tradizione consolidatasi attraverso i secoli.

Di lui narrano, nei primi secoli dopo Cristo, la *Passio Georgii* – uno scritto apocrifo che la Chiesa non ha mai considerato attendibile – ed altre opere letterarie ad esso coeve o posteriori, altrettanto imprecise. Secondo questi scritti Giorgio, ancora fanciullo, dopo la morte del padre, fervente cristiano che l'aveva allevato nella propria fede, venne portato dalla madre, facoltosa possidente, in Palestina. Qui il giovane venne educato secondo i costumi delle famiglie patrizie ed avviato alla vita militare. Ben presto l'Imperatore romano Diocleziano, che ne ignorava il credo, lo innalzò alla dignità di tribuno nella sua armata.

Ma Giorgio avvertiva che gli ideali di vita in cui credeva erano in netto e violento contrasto con quelli imposti dalla ferrea legge di Roma, soprattutto quando Diocleziano iniziò a perseguire i cristiani in tutte le regioni dell'Impero. Decise quindi di rinunciare a cariche ed onori, di donare tutti i suoi beni ai poveri e di fare pubblica testimonianza della sua fede in Cristo.

Dapprima invitato con promesse e lusinghe a recedere dal suo proposito e ad abiurare, fu infine, vista la sua ferma convinzione, arrestato suppliziato e messo a morte. Si pensa che la data più probabile del martirio sia quella del 23 aprile del 303 d.C., l'anno in cui Diocleziano formalizzò le persecuzioni contro i cristiani con l'Editto di Nicomedia.

Dopo la morte, il resoconto della vita del Santo si arricchì progressivamente di vicende miracolose, molte delle quali frutto di esasperate fantasie. Si raccontò che fosse riuscito a convertire il mago Atanasio, che per questo fu anche lui martirizzato; che avesse convertito il *Magister Militum* Anatolio con tutti i suoi soldati, anche loro messi a morte per ordine dell'Imperatore; che avesse abbattuto con un soffio tutti gli idoli di pietra di un tempio pagano.

Fra i diversi strabilianti miracoli attribuitigli, secondo la *Leggenda Aurea* di Iacopo da Varagine, vi fu anche quello della conversione di Alessandra, moglie di Diocleziano, che per questo motivo ordinò che fosse flagellata e poi uccisa.

Verso l'XI secolo iniziò a prendere consistenza la leggenda che più ha dato valore e popolarità alla figura del prode cavaliere Giorgio, ovvero quella che lo raffigura in lotta vittoriosa con il drago, che già sette secoli prima Eusebio di Cesarea identificava come *inimicum generis humani*.

In Libia, nei pressi della città di Silene, in un grande stagno, viveva un famelico drago, che con il suo soffio infuocato uccideva tutti quelli che avevano la sventura di incontrarlo. Gli indigeni, terrorizzati, per placarne la rabbia ed evitare un'orribile morte avevano stabilito di offrirgli giornalmente due pecore. Ben presto le pecore cominciarono a scarseggiare, così i cittadini, impotenti e rassegnati, decisero di consegnare alla bestia un animale e un giovane, estratto a sorte tra tutti quelli che vivevano in città.

Ma un giorno la sorte matrigna volle che il sorteggio consegnasse alla morte nelle fauci del drago la giovane figlia del Re e per risparmiarla a nulla valsero promesse e pianti.

La principessa venne portata allo stagno ma, mentre attendeva il compimento del suo triste fato, apparve Giorgio, che affrontò il drago, lo catturò e lo portò in città, tranquillizzando gli atterriti cittadini con queste parole: "Iddio mi ha mandato a voi per liberarvi dal drago: se abbraccerete la fede in Cristo e riceverete il battesimo, io ucciderò il mostro". Tutti si convertirono, così Giorgio uccise il drago, salvando la fanciulla da un'orribile morte e liberando da un tragico destino l'intera città.

Nel Medioevo la lotta di san Giorgio contro il drago divenne il simbolo della lotta del bene contro il male. Fu proprio per questo motivo che il mondo della cavalleria vide incarnati in lui i suoi ideali. Nel 1937 Papa Pio XII, con una bolla papale, proclamò San Giorgio martire protettore dell'Arma di Cavalleria dell'Esercito Italiano – *Sanctus Georgius Equitum Patronus* – proponendolo ai cavalieri come modello di vita ed esempio di altruismo e solidarietà.



**SAN GIORGIO CHE UCCIDE IL DRAGO
VETRATA SOVRASTANTE IL PORTONE
DEL TEMPIO SACRARIO DELLA CAVALLERIA**

RECENSIONI

Emilio Bonaiti, *Momenti di Storia Napoletana*, Editrice Esperia, Napoli, 2006, pagg. 290, € 16. (Volume inviato in omaggio alla SCSM)

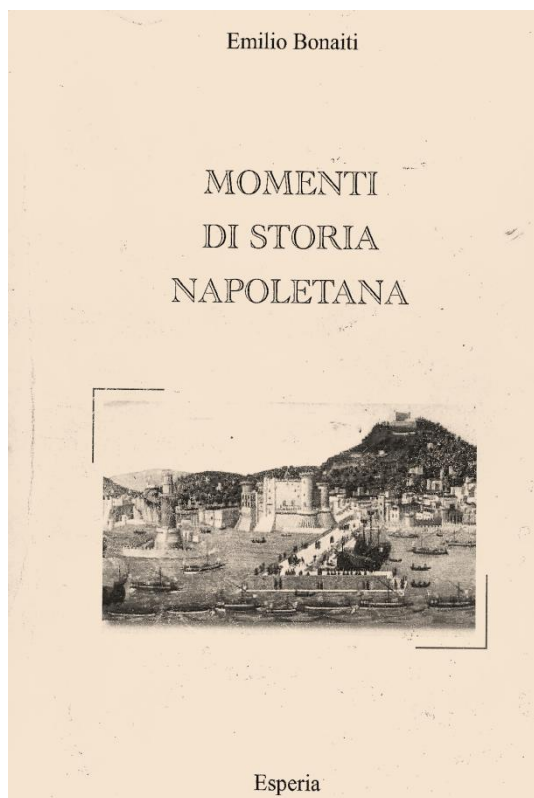
Il saggio è diviso in tre parti: Parte I: *Napoli Spagnola (1503 – 1707)*; Parte II: *La Repubblica Napoletana: Una Cronaca per la Storia*; Parte III: *L'Esercito Borbonico e la Fine del Regno*. Ogni parte è completata da una breve bibliografia.

A distanza di dieci anni dalla pubblicazione ci è sembrato utile ricordare il saggio *Momenti di Storia Napoletana* di Emilio Bonaiti, Socio della SCSM, perché, ancora una volta, tanto per cambiare, il Sud d'Italia è chiamato, anzi costretto, a sostenere l'economia del Nord. Questa volta non ad arricchirla, ma almeno a farla sopravvivere un poco. E mentre nella Milano dell'Expo consolano i disoccupati, proclamando puerilmente che la città è la "vera capitale d'Italia", i napoletani devono ancora, dopo oltre 160 anni, arrangiarsi, dopo aver sostenuto, con le loro tasse, inutili, faraoniche e costosissime fiere alimentari, in un paese in cui il poco che si produce viene proprio dal Sud.

Perché questa premessa? Perché l'accurato saggio di Bonaiti ci svela nella prima parte – *Napoli spagnola* – che è la più sviluppata, momenti della storia del Regno in cui i napoletani dovettero sostenere, col loro sangue e con i loro soldi, le manie di grandezza della Corona di Spagna. Una storia, quella del Regno di Napoli e della sua capitale, punteggiata perciò da ribellioni ed esplosioni di violenza quasi feroce, che gli Spagnoli fecero fatica a contenere.

Ma non si trattò solo di ordine pubblico, e se si confrontano le cronache riportate da Bonaiti con quelle spagnole contemporanee, viene fuori come Napoli fosse, al confronto di Madrid, una città

vivacissima sia dal punto di vista economico che, soprattutto, culturale: vera capitale ideale d'Italia (escludendo Roma) soprattutto nel XVII e nel XVIII secolo, dopo la relativa decadenza di Firenze. La Spagna, al confronto di Napoli, era un vero mortorio. Interessanti, a questo proposito, le pagine sull'Inquisizione, che a Madrid aveva poteri quasi superiori a quelli della Corona, mentre, ricordiamo, a Napoli erano i re a mettere e levare vescovi ed abati. Come del resto continuarono a fare i Savoia sino al concordato del 1929, visto che con la *Legge delle Guarentigie* i nuovi sovrani si erano riservate le prerogative dei Borboni in materia di diritto ecclesiastico.



Dal punto di vista che riguarda maggiormente la nostra associazione, molto interessante è proprio il primo capitolo della prima parte, che parla della battaglia di Cerignola, mentre la terza ed ultima parte, su *L'esercito borbonico e la fine del Regno*, ci sarebbe piaciuta, egoisticamente, ancora più sviluppata.

La parte centrale invece, *La Repubblica napoletana, una cronaca per la storia*, mostra come le popolazioni del Sud, e i napoletani in particolare, non avessero certo nulla da invidiare in combattività a nessuno: le carenze erano tutte in alto e, se si studia l'impresa dei Mille di Garibaldi anche alla luce dei documenti pubblicati dopo oltre un secolo di menzogne, risulta evidente che solo un'opera di corruzione poté inquinare un'impresa nata dai più alti ideali ed umiliare un esercito che, quando era ormai troppo tardi, arrivò a fucilare i propri generali per codardia.

Non a caso, si iniziò a rimettere i fatti nella loro giusta prospettiva solo dopo la fine dei Savoia, del Fascismo, della Democrazia Cristiana e del Partito Comunista. A titolo di esempio ricordiamo solo la fola che nel Regno di Napoli non ci fosse il servizio militare: c'era, eccome, tanto che molti per sfuggirlo si rifugiavano negli Stati Pontifici.

Per concludere, il libro è scritto in capitoli brevi, chiari nella forma e nei contenuti; anche divertenti, il che non guasta certo, ed è consigliatissimo sia a chi voglia informarsi sulla storia napoletana sia a chi abbisogni di un punto di partenza per studi più approfonditi.

Se, come abbiamo detto, ci sarebbe piaciuto che tutto fosse maggiormente sviluppato, è per egoismo intellettuale. Altre erano le intenzioni dell'autore e non possiamo non concordare con le scelte del nostro socio Bonaiti, che non ha voluto scrivere una noiosa enciclopedia di fatti, ma una garbata introduzione alla storia di una popolazione bistrattata, in grado di interessare chiunque, magari anche un leghista vecchia maniera.

Ci sia lecito scherzare!

Umberto Maria Milizia

Abbiamo letto per voi (... e recensiremo nei prossimi Quaderni):

- <i>Storia delle armi</i>	William Raid	Odoya Bologna 2011
- <i>Storia della guerra a cavallo. Dall'apogeo alla fine della cavalleria</i>	Tristano Gambini	Odoya Bologna 2014
- <i>Legnano 1176, una battaglia per la libertà</i>	Paolo Grillo	Editori Laterza Milano 2010

INDICE

Presentazione <i>a cura della Redazione</i>	pag.	3
Editoriale <i>di Gianpaolo Bernardini della Massa</i>	pag.	5
Gennaio-dicembre 1916, secondo anno di guerra per l'Italia – cronologia <i>a cura della Redazione</i>	pag.	7
Sulle ali della Grande Guerra, la storia, gli aerei, gli assi. Parte III/1, gli assi Baracca – Scaroni – Piccio – Baracchini <i>di Angelo Nataloni e Mauro Antonellini</i>	pag.	79
Riflessioni critiche e ipotesi oggettive sulla narrazione polibiana della battaglia navale di Capo Ecnomo. Parte II, Περὶ τῆς Ναυμαχίης τοῦ Ἐκνομῶντος <i>di Lanfranco Sanna e Piero Pastoretto</i>	pag.	141
Attività Sociali <i>a cura del Comitato Direttivo</i>	pag.	198
Recensione <i>di Umberto Maria Milizia</i>	pag.	199

