

Tullio Marcon

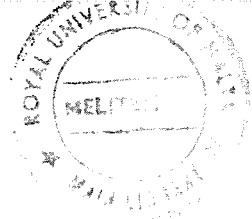
LA MANCATA OCCUPAZIONE ITALIANA DI MALTA

Il temuto intervento navale britannico in Mediterraneo, tendente a contrastare le operazioni per la conquista dell'Etiopia, indusse la Marina italiana ad occuparsi, per la prima volta in modo concreto, della presenza di Malta. È infatti del 1935 un documento dell'Ufficio Informazioni del Capo di Stato Maggiore, contenente l'ordine di precedenza degli obiettivi d'importanza navale dislocati nell'isola.

Anche se poi l'intervento britannico non andò oltre l'invio cautelativo di alcune unità da battaglia in Mediterraneo, i rapporti tra Italia e Gran Bretagna rimasero tesi, tanto che nel 1936 la Regia Marina diede inizio agli studi di talune operazioni ipotizzabili in un conflitto che avrebbe visto i due Paesi schierati, appunto, in campi avversi. Il documento che ne scaturì, anche se limitandosi ad enunciarlo, poneva tuttavia nei termini univocamente esatti quel problema a cui inutilmente, negli anni successivi, si sarebbe tentato di dare soluzione. Esso infatti affermava: "L'occupazione delle isole Maltesi priva il nemico delle già viste facilitazioni nel passaggio del Canale di Sicilia, e di un utilissimo punto d'appoggio dal quale gli sarebbe possibile agire, specialmente con forze aeree e sommergibili per menomare l'efficienza dello sbarramento, e con le forze aeree per rendere intenibile la base operativa di Augusta. Dal lato positivo dà in mano alla Marina italiana un punto strategico che rafforza in modo considerevole lo sbarramento del Canale e che risolve la questione, molto compromessa allo stato attuale, della base operativa dello Jonio. L'operazione però, tentata nel corso della guerra, può riuscire tardiva e può presentare forti elementi di insuccesso; sarebbe quindi necessario effettuare l'invasione delle isole Maltesi come atto iniziale all'accendersi del conflitto. Se si dovesse escludere l'operazione, dovrebbero essere attuate le più intense e frequenti azioni di offesa dall'aria per ridurre l'efficienza come base aerea e base navale; scarsi e di effetto limitato risulterebbero invece le eventuali azioni di offesa dal mare o d'incursione nei porti" (1).

In coerenza con tale orientamento, lo studio segreto D.G. 10/A2 datato dicembre 1938 ed avente per oggetto il trasporto di un corpo di spedizione in Africa settentrionale, ne vincolava la riuscita alla preventiva occupazione di Malta, anche senza scendere in dettagli.

Ma un primo piano operativo con la previsione dei modi e dei tempi d'uno sbarco, non tardava a venire. Il progetto, reso noto dalla Marina nella primavera 1940, e quindi nel periodo di neutralità dell'Italia, esaminava preliminarmente



le presunte difese dell'isola ed affermava poi che "per superare difese così formidabili occorre un'azione in grandissimo stile. La mancanza di un permanente dominio del mare non consiglia di fare assegnamento sopra l'invio di rinforzi nei giorni successivi al primo sbarco di sorpresa. Occorre pertanto mettere a terra nel giro di poche ore, la totalità delle forze" (2). E poichè si stimava che i difensori fossero 15.000, si riteneva che il corpo di spedizione non avrebbe dovuto comprendere meno di 40.000 uomini, da trasportarsi su un'ottantina di natanti di modesto pescaggio e dei quali era da prevedersi la quasi totale perdita per incaglio. Le zone di sbarco venivano individuate nella parte nord dell'isola, con successivo investimento della Victoria Line. Sbarchi secondari a Gozo e Comino sarebbero serviti per avere le spalle protette. Naturalmente, tutta la squadra navale ed una flotta aerea di 500 velivoli, soprattutto bombardieri, avrebbero preso parte all'operazione.

A questo punto, visto il complesso intervento delle tre Armi, sarebbe stato logico che, fissata la direttiva generale, l'Esercito e l'Aeronautica avessero per proprio conto approntato in dettaglio i piani relativi alle parti di loro competenza; parti tutt'altro che indifferenti, ove si pensi che fatta eccezione per l'appoggio aeronavale ed il trasporto dei contingenti sulle spiagge dell'obiettivo, il resto dell'operazione — e la sua sperabile riuscita — dipendevano dall'Esercito. Ma questi piani mancavano, così come mancavano i reparti preparati all'operazione. L'Esercito, infatti, non aveva addestrato alcuna Unità alle particolari tecniche della guerra anfibia, nè l'occupazione dell'Albania, avvenuta un anno prima praticamente senza contrasto, poteva in qualche modo offrire validi insegnamenti in un campo così nuovo. L'Aeronautica, per suo conto, sino all'aprile 1940 era addirittura schierata secondo le direttive del Piano P.R.8, il quale prevedeva un intervento contro la Germania! (3).

Alla base di queste carenze e delle apparentemente inspiegabili slegature, v'era in realtà una indecisione a livello politico sulla condotta da seguire nelle prossime settimane, indecisione che coinvolgendo lo Stato Maggiore Generale, gli impediva di impartire tempestivamente le precise disposizioni sulle operazioni che si sarebbero dovute attuare a breve termine.

L'Italia entrò in guerra di lì a poco, il 10 giugno 1940. A guardar bene, una traccia di quell'indecisione, o almeno un segno che si volesse più che altro fare in tempo a sedersi al tavolo della pace in condizioni di privilegio, stava anche in quell'inizio delle operazioni, rimandato allo scadere di mezzanotte, laddove altri — se più decisi — avrebbero immediatamente sfruttato il vantaggio della sorpresa, anche senza giungere agli estremi di Pearl Harbour. In sostanza, si rinunciava ad un atteggiamento chiaramente offensivo e si temporeggiava; la caduta della Francia entro giugno parve suffragare questo orientamento.

Ovviamente, l'atteggiamento verso Malta fu inquadrato nel contesto generale. La Marina, in data 18 giugno 1940, espose un nuovo studio per la occupazione dell'isola (4). Traendo le mosse da quello precedente, esso aggiornava

la situazione delle difese, fissava in 20,000 uomini appoggiati da carri armati il contingente da sbarcare prima sulla costa nordorientale dell'isola (baie di Mellieha e San Paolo), poi su quella occidentale, più aspra ma meno protetta; basi di partenza per l'operazione sarebbero stati i porti di Augusta e Siracusa, mentre si fidava sull'intervento di tutta la squadra navale per appoggiare l'operazione.

Questo progetto appariva tuttavia redatto all'insegna dell'incertezza, o quanto meno della previsione a lungo termine; infatti, mentre da un canto esagerava la stima delle capacità difensive di Malta in fatto di artiglieria e carri (tanto da far ritenere sommamente augurabile la ribellione dei 2.000 maltesi costituenti il reggimento indigeno) (5), dall'altro si affidava il trasporto del contingente da sbarco ad un centinaio di natanti a fondo piatto, di cui però mancava anche il progetto. E per togliere ogni residuo dubbio che si trattasse d'un piano *half-hearted*, vale riportare le considerazioni che lo concludevano: "Date le eccezionali difficoltà dell'impresa e le forze che dovrebbero esservi dedicate, essa sarebbe giustificata soltanto se Malta rappresentasse un obiettivo decisivo. Ma avendo da tempo l'Inghilterra rinunciato a servirsene come base principale d'operazioni, la minaccia che da Malta può essere esercitata contro le nostre comunicazioni e contro le nostre basi navali è di secondaria importanza. È sufficiente che con bombardamenti aerei, con agguati di sommergibili e (quando occorre) con crociere notturne di siluranti, continui ad essere resa impossibile la permanenza a La Valletta di importanti forze navali, ad essere insidiato il movimento di quelle poche che ci sono, ad essere impedito il rifornimento dell'isola, Malta cadrà nelle nostre mani come conseguenza della vittoria finale, ottenuta concentrando tutte le energie negli scacchieri contenenti obiettivi risolutivi".

Di fatto, era una rinuncia, offerta insperatamente allo Stato Maggiore britannico, che, fino ad un anno prima, aveva affermato: "Nothing can be done to defend Malta" (6); adesso valeva la pena tentare quella difesa, per trarne il massimo vantaggio possibile, anche se il suo prezzo sarebbe stato dei più elevati. Così doveva avvenire.

* * *

Dall'entrata in guerra dell'Italia era già trascorso un anno, durante il quale la Regia Aeronautica prima, e la Luftwaffe poi, s'erano accanite contro Malta, senza tuttavia causarne la capitolazione. Svanita la illusione della guerra lampo, persa la speranza d'un intervento spagnolo che sbarrasse agli inglesi lo stretto di Gibilterra, frustrati da tedeschi e francesi i tentativi di occupare la Tunisia per dominare da ambo le sponde il canale di Sicilia, era inevitabile che lo Stato Maggiore italiano dovesse finalmente guardare all'invasione di Malta, come all'unica possibilità di rendere incontrastato il flusso dei rifornimenti per l'Africa.

Invero, lo scotto che i convogli avevano pagato alle forze aeronavali dell'isola fino all'aprile 1941, era stato sopportabile; ma da quel mese (che coincideva con la dislocazione della Forza K a La Valletta) fino al dicembre successivo, le perdite si fecero pesanti (7), tanto da toccare l'allarmante proporzione di $\frac{1}{3}$ del tonnellaggio impiegato e da convincere alla fine anche i tedeschi che qualcosa di radicale andava intrapreso. Fu allora — era l'ottobre 1941 — che si cominciò a parlare della "Esigenza C.3 — Occupazione di Malta".

La Marina italiana non aveva mai accantonato gli studi iniziati al riguardo nell'anteguerra; solo che adesso appariva aleatorio confidare sulla sorpresa strategica, mentre bisognava attendersi una resistenza ancora più accanita, senza alcuna speranza che la popolazione maltese si sollevasse contro gli inglesi. Dopo l'esperienza di Creta, conquistata nella precedente primavera con un aviosbarco, non mancava chi auspicasse un simile colpo di mano anche su Malta; ma i tedeschi, che proprio a Creta avevano subito la decimazione dei loro reparti di paracadutisti, bocciarono la proposta. C'era comunque in Italia una Forza Navale Speciale (F.N.S.) creata già nell'ottobre 1940 per un previsto sbarco in Corsica; ad essa poteva invece affidarsi l'operazione, una volta che si fossero approntati i mezzi da sbarco indispensabili. Mentre si cercava di completare il quadro delle difese dell'isola (compito difficile per la mancanza di informatori) (8), si ritenne opportuno interpellare anche gli ufficiali della Marina giapponese presenti in Italia nella Commissione Tripartita; tra i tre alleati, infatti, era proprio il Giappone l'unico ad avere esperienza di guerra anfibia.

Il 6 marzo 1942, un'apposita commissione poté esaminare quattro diversi piani per la "C.3", redatti dalla Marina, dall'Esercito, dallo Stato Maggiore e dai giapponesi. A parte qualche divergenza sull'opportunità di sbarcare solo a sud dell'isola, od anche a nord come proposto dai giapponesi, e di invadere anche Gozo come proposto dagli italiani, i documenti concordavano in tutti gli altri elementi, e cioè: esecuzione della operazione in una notte di fine luglio 1942; impiego di 23 battaglioni e 6 gruppi d'artiglieria in parte aviotrasportati; indispensabilità del predominio aeronavale nella zona e del preventivo ammorbidimento delle difese (9).

In attesa che si pervenisse alla stesura definitiva dei piani, era intanto necessario e possibile iniziare proprio dall'ultimo elemento; così si trasferì in Sicilia un nuovo Corpo Aereo tedesco che dall'alba del 20 marzo iniziò il martellamento dell'isola. Per Malta si appressava l'ora decisiva; alle bombe s'univa la minaccia della fame.

In Italia, intanto, fervevano i preparativi. Sulla piana di Catania apparvero le strisce per il decollo degli alianti (10), ora che i tedeschi, definitivamente conquistati all'impresa (da essi denominata "Hercules"), si erano decisi ad impiegarvi i ricostituiti reparti di paracadutisti; sulle coste della Toscana, i reparti della F.N.S. si addestravano al difficile sbarco su un litorale alto e

roccioso, simile a quello maltese (11); in vari cantieri navali si costruivano motozattere e motolance speciali; nel Lazio, terminava l'addestramento la divisione paracadutisti "Folgore", il cui impiego doveva essere determinante nell'azione imminente.

A fine maggio 1942 il piano definitivo della C.3 poteva dirsi ultimato; in realtà si trattava di tre piani complementari, studiati dall'Esercito, dalla Marina e dall'Aeronautica, ognuno per la parte di propria competenza (12).

Il Corpo di spedizione, forte di 62.000 uomini, 1600 veicoli e 700 bocche da fuoco, si divideva in:

— Corpo d'Armata d'aviosbarco, sulle divisioni paracadutisti "Folgore" e VII germanica, e la divisione di fanteria aviotrasportata "La Spezia";

— XXX Corpo d'Armata, sulle divisioni di fanteria "Friuli", "Livorno", "Superga" ed il 10° Raggruppamento corazzato;

— XVI Corpo d'Armata, sulle divisioni di fanteria "Assietta" e "Napoli";

— Truppe Speciali da sbarco: reggimento "San Marco", battaglioni CC.NN., arditi, etc.

Le truppe, a parte quelle aviotrasportate aventi a disposizione varie centinaia di alianti tedeschi, sarebbero state trasportate da 16 piroscafi, 270 mezzi da sbarco vari, una cinquantina di altri natanti, tutti scortati da una trentina di siluranti. L'appoggio diretto sarebbe stato fornito da due navi da battaglia, mentre la squadra italiana scaglionata nei porti di Napoli, Cagliari, Messina, Reggio e Augusta, avrebbe fornito la protezione strategica. Consumo previsto di nafta: almeno 40.000 tonn., fornite dalla Germania. Per la parte aerea, si prevedeva l'impiego di 900 velivoli così suddivisi: 300 bombardieri e 180 caccia dislocati in Sicilia, Calabria e Puglia; 60 aerosiluranti concentrati a Pantelleria; 60 assaltatori e 300 trasporti, su vari campi.

La previsione operativa ordinava il raduno dei mezzi da sbarco destinati a Malta, nei porti di Catania, Licata e Porto Empedocle, e di quelli per Gozo nel porto di Siracusa; tutto questo da ultimarsi entro due giorni dall'inizio. Il giorno X avrebbe visto il lancio in tre ondate successive delle due divisioni paracadutisti nella zona Dingli/Zurrieq, e l'aviosbarco in serata di alianti a Kalafra e Forte Benghisa. Nella nottata, sarebbero sbarcati dal mare: il XXX C. di A. sulle spiagge di Qrendi; la divisione "Superga" sulle coste di Gozo; i reparti speciali a Marsaxlokk. Finti sbarchi sarebbero avvenuti a nord di Sliema e sui due versanti di Mellieha, mentre nelle zone centrali dell'isola sarebbero stati aviolanciati molti manichini per ingannare le difese. Il giorno X+1 avrebbe visto lo sbarco del XVI C. di A. e l'avanzata delle truppe verso le coste orientali dell'isola, con successivo accerchiamento di La Valletta; a Gozo, si sarebbe puntato su Vittoria e Nadur.

Il piano era dunque pronto e non v'era che da fissare il fatidico giorno X. Alla proposta italiana che lo voleva entro la prima metà del mese di giugno, l'Alto Comando tedesco obiettò che per quell'epoca non sarebbero stati disponi-

bili nè i paracadutisti, nè i mezzi navali, nè la nafta: tra l'altro — dissero — v'era un'altra operazione cui conveniva dare la precedenza assoluta: l'imminente controffensiva in Africa.

Per l'Italia fu giocoforza accettare. Ma c'era dell'altro: infatti, nei primi di maggio, molti dei reparti aerei tedeschi dislocati in Sicilia dovettero essere trasferiti su altri fronti, tra cui quello russo, lasciando alla ben più debole Regia Aeronautica il compito di continuare il martellamento di Malta (13). Ma l'isola, aiutata dall'invio massiccio di aerei da caccia, era nuovamente in grado di contrattaccare dal mare e dall'aria. Inoltre, l'Inghilterra decisa più che mai a non perderla, inviò in suo soccorso due convogli a metà giugno; su 17 piroscafi, solo 2 raggiunsero tra mille peripezie La Valletta, troppo poco per alimentare la guarnigione e la popolazione, ridotte agli estremi. Tuttavia, per ottenere questo risultato, la squadra navale italiana dovette dar fondo alle sue residue riserve di nafta, rimanendo quindi alla mercè dell'aiuto alleato, dilazionato di settimana in settimana (14).

Bastava questo a far naufragare la C.3, anche se ancora non lo si voleva dire chiaramente. Ma quando Tobruk cadde inaspettatamente il 21 giugno, i tedeschi non esitarono più a chiedere la posposizione della "C.3" alla conclusione africana, che si riteneva imminente e vittoriosa. In realtà, però, non erano solo essi a cedere alla suggestione della "ora storica che non si ripeterà", come si disse; anche in Italia molti credettero che la partita infine fosse vinta e che, con l'Egitto conquistato, Malta avrebbe perso la sua funzione.

E allora, tutto fu gettato nella lotta, anche le forze ed i mezzi destinati alla "C.3"; al limite, poteva considerarsi uno storno temporaneo. Sicchè motozattere, aerei da caccia, alianti e la stessa divisione "Folgore" vennero avviati verso il deserto, per non farvi più ritorno.

Luglio volgeva al termine; in Africa qualcosa sembrava incrinare l'ottimismo iniziale. Forse era stato tutto un errore, come all'inizio della guerra: Malta, era quello l'obiettivo prioritario!

Ma ormai era troppo tardi, e lo scioglimento dello Stato Maggiore della "C.3" avvenuto il 27 luglio, ne fu l'amara conferma.

1. Ved. M. Gabriele, *Operazione C.3: Malta*, Ufficio Storico della Marina Italiana, Roma 1965, p.13. La mancata occupazione di Malta nella 2a guerra mondiale gode in Italia d'una vasta letteratura. Tuttavia si ritiene che l'opera definitiva sull'argomento sia quella del prof. Mariano Gabriele.

2. Ved. M. Gabriele, *op. cit.*, p. 304.
3. Il Piano P.R. 12, aderente invece alla situazione che poi doveva determinarsi, sarebbe infatti divenuto operante solo una settimana prima dell'entrata in guerra.
4. Ved. M. Gabriele, *op. cit.*, p. 307.
5. La presunta entità delle difese comprendeva: 84 batterie navali, 19 delle quali con calibro tra 305 e 406 mm; oltre 40 batterie antiaeree; almeno 100 carri armati; inoltre, si riteneva che a Gozo e Comino vi fossero altre batterie navali di grosso calibro, per colpire alle spalle o di fianco gli eventuali attaccanti sulla costa nord-orientale di Malta.
6. Ved. I Cameron, *Red Duster, White Ensign*, London 1975, p.15.
7. Buona parte degli studi dedicati alle vicende marittime in Mediterraneo e, di riflesso, alle operazioni in Africa Settentrionale, attribuiscono a Malta un peso strategico determinante nell'aver causato il tracollo dell'Asse. Tuttavia, nel volume di G. Giorgerini, *La battaglia dei convogli in Mediterraneo*, edito da Mursia, Milano, 1977, si dimostra che l'isola rappresentò realmente una grave minaccia solo in alcuni periodi, e soprattutto — appunto — nell'ultimo trimestre del 1941.
8. L'esigenza di conoscere l'esatta entità delle difese di Malta nelle varie fasi della guerra, non venne mai soddisfatta in pieno. Non essendovi dislocato nell'isola alcun agente per l'Italia, ci si dovette sempre basare sui soli risultati della ricognizione aerea che, anche per la presenza di vari apprestamenti in caverna, risultarono solo in parte esaurienti. I tentativi di studiare gli approcci marittimi dell'isola con mezzi navali insidiosi, furono limitati per non creare allarmi prematuri, mentre l'unico sbarco di due informatori dal mare (notte del 17/5/42) si risolvette negativamente, con l'immediata cattura d'entrambi e la condanna a morte d'uno di essi, l'irredento Carmelo Borg Pisani.
9. Ved. M. Gabriele, *op. cit.*, pp. 320 e 321.
10. La ricognizione aerea di Malta si accorse per la prima volta di queste strisce il 21/4/42, come risulta a p. 64 di *The Air Battle of Malta*, HMSO, London 1944; esse risultarono ultimate entro la prima decade di maggio. Ne vennero contate tre, tutte parallele alla pista di Gerbini, ma per essere certi che non ve ne fossero altre, furono fotografate 300 miglia quadrate della Sicilia.
11. Fu necessario prevedere scale da pompieri e passerelle lunghe fino a 30 metri, abbattibili dalla prora dei mezzi come ponti levatoi.
12. I tre piani sono descritti in dettaglio nella citata opera di M. Gabriele.
13. Come rilevasi dal volume di G. Santoro, *L'Aeronautica Italiana nella Seconda Guerra Mondiale*, Ed. Esse, Milano 1957, la Regia Aeronautica poté destinare a questo ultimo ciclo su Malta solo 45 bombardieri, 15 Stukas ed una settantina di caccia. Oltre l'attacco dei temibili *Spitfires* in aria, gli italiani dovettero anche subire qualche tragica vicenda a terra. Vedasi in *One Man's Window*, di D. Barnham, NEL, London 1975, p. 159, la sorte toccata a tre uomini lanciatisi con il paracadute da un bombardiere S.84 del 4° Gruppo BT il 12/5/42 ed atterratì incolumi su una rupe: "...all that was found of the Italians was crushed bodies, pulp and blood — some one had deliberately rolled rocks over the cliff top".
14. Detta carenza di nafta fu anche la causa della mancata partecipazione delle corazzate italiane alla battaglia di mezz'agosto. A tal proposito, vedasi la traduzione italiana di P. Smith, *Pedestal; the Malta Convoy of August 1942*, edita da Longanesi, Milano 1972, p.90.