

NUOVA **ANTOLOGIA** 
MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 4
2023

Fascicolo 16. Novembre 2023
Storia Militare Contemporanea

a cura di
VIRGLIO ILARI



Società Italiana di Storia Militare

Direttore scientifico Virgilio Ilari
Vicedirettore scientifico Giovanni Brizzi
Direttore responsabile Gregory Claude Alegi
Redazione Viviana Castelli

Consiglio Scientifico. Presidente: Massimo De Leonardis.

Membri stranieri: Christopher Bassford, Floribert Baudet, Stathis Birthacas, Jeremy Martin Black, Loretana de Libero, Magdalena de Pazzis Pi Corrales, Gregory Hanlon, John Hattendorf, Yann Le Bohec, Aleksei Nikolaevič Lobin, Prof. Armando Marques Guedes, Prof. Dennis Showalter (†). *Membri italiani:* Livio Antonielli, Marco Bettalli, Antonello Folco Biagini, Aldino Bondesan, Franco Cardini, Piero Cimbolli Spagnesi, Piero del Negro, Giuseppe De Vergottini, Carlo Galli, Marco Gemignani, Roberta Ivaldi, Nicola Labanca, Luigi Loreto, Gian Enrico Rusconi, Carla Sodini, Giocchino Strano, Donato Tamblé,

Comitato consultivo sulle scienze militari e gli studi di strategia, intelligence e geopolitica: Lucio Caracciolo, Flavio Carbone, Basilio Di Martino, Antulio Joseph Echevarria II, Carlo Jean, Gianfranco Linzi, Edward N. Luttwak, Matteo Paesano, Ferdinando Sanfelice di Monteforte.

Consulenti di aree scientifiche interdisciplinari: Donato Tamblé (Archival Sciences), Piero Cimbolli Spagnesi (Architecture and Engineering), Immacolata Eramo (Philology of Military Treatises), Simonetta Conti (Historical Geo-Cartography), Lucio Caracciolo (Geopolitics), Jeremy Martin Black (Global Military History), Elisabetta Fiocchi Malaspina (History of International Law of War), Gianfranco Linzi (Intelligence), Elena Franchi (Memory Studies and Anthropology of Conflicts), Virgilio Ilari (Military Bibliography), Luigi Loreto (Military Historiography), Basilio Di Martino (Military Technology and Air Studies), John Brewster Hattendorf (Naval History and Maritime Studies), Elina Gugliuzzo (Public History), Vincenzo Lavenia (War and Religion), Angela Teja (War and Sport), Stefano Pisu (War Cinema), Giuseppe Della Torre (War Economics).

Nuova Antologia Militare

Rivista interdisciplinare della Società Italiana di Storia Militare
Periodico telematico open-access annuale (www.nam-sism.org)
Registrazione del Tribunale Ordinario di Roma n. 06 del 30 Gennaio 2020
Scopus List of Accepted Titles October 2022 (No. 597).
Rivista scientifica ANVUR (5/9/2023)



Direzione, Via Bosco degli Arvali 24, 00148 Roma
Contatti: direzione@nam-sigm.org ; virgilio.ilari@gmail.com

©Authors hold the copyright of their own articles.

For the Journal: © Società Italiana di Storia Militare
(www.societaitalianastoriamilitare@org)

Grafica: Nadir Media Srl - Via Giuseppe Veronese, 22 - 00146 Roma
info@nadirmedia.it

Gruppo Editoriale Tab Srl -Viale Manzoni 24/c - 00185 Roma
www.tabedizioni.it

ISSN: 2704-9795

ISBN Fascicolo 9788892957930

NUOVA **ANTOLOGIA** 
MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 4
2023

Fascicolo 16. Novembre 2023
Storia Militare Contemporanea

a cura di
VIRILIO ILARI



Società Italiana di Storia Militare



Distintivo speciale del Dipartimento della Guerra concesso agli addetti al Progetto Manhattan per la Bomba A(Atomica) che hanno lavorato almeno sei mesi tra il 19 giugno 1942 e il 6 agosto 1945

Foto 1198 DOE Ed Westcott 1945 Oak Ridge Tennessee (Wikimedia Commons)

Il potere aereo e la Regia Aeronautica nel primo dopoguerra

Profili strategici e aspetti diplomatici

1919-1932

di DAVIDE BORSANI

ABSTRACT: This essay explores the swift progression of military aviation from the end of the Great War until the eve of the World Conference on Disarmament in 1932 with a focus on the international context and strategic thinking. The advent of aviation markedly reshaped defense systems and global security perceptions, notably the threats posed by air warfare to civilian populations. Despite the inherent humanitarian consequences, strategic thinkers championed the effectiveness of air bombardments for both military and political objectives. These discussions culminated in (unsuccessful) proposals for the abolition of air bombardment and the regulation of both military and civilian aviation. Nevertheless, they posed a significant challenge to Italian Air Minister Italo Balbo's attempts to strengthen the independence of the national Royal Air Force, which was born in 1923. In his view, military aviation was an inexpensive tool for deterrence and coercion, particularly valuable for economically constrained nations like Italy, thereby enhancing its strategic capabilities amidst an increasingly competitive international scenario.

KEYWORDS: AIR POWER; AIR BOMBING; DEVELOPMENT OF AIR FORCES, INTERWAR YEARS; REGIA AERONAUTICA; ITALO BALBO

1. *L'impatto della Grande Guerra*

La Prima guerra mondiale diede una significativa accelerazione allo sviluppo del mezzo aereo, segnando la nascita del moderno concetto di potere aereo. Se nel 1914 i velivoli erano utilizzati soltanto per la ricognizione e l'osservazione del tiro a favore dell'artiglieria – due missioni strettamente funzionali alla guerra di posizione e che avrebbero mantenuto la loro centralità per tutto il corso del conflitto¹ – tra il 1915 e il 1918 si svilupparono le specialità della

¹ Si veda, ad esempio, Basilio Di MARTINO, *Ali sulle trincee. Ricognizione tattica ed osser-*

caccia e del bombardamento, con quest'ultima a proiettare l'impiego del mezzo aereo oltre l'orizzonte della trincea a premessa di ulteriori sviluppi. Ciò avrebbe avuto riflessi in ambito sia politico che industriale².

Ancora oggi, le azioni delle aeronautiche hanno concettualmente molto in comune con i ruoli e le missioni svolte nel corso della Grande Guerra. Ciò che è cambiato è la tecnologia, ma la competenza ambientale, cioè la vera ragion d'essere di una forza aerea che si estrinseca non tanto nella capacità di volare quanto nella capacità di pianificare e condurre operazioni aeree per conseguire obiettivi militari, è nata in quegli anni e in quei cieli. La prima aeronautica a dare formale concretezza a questi concetti, acquisendo la dignità di forza armata indipendente da esercito e marina, fu la *Royal Air Force* (RAF). Essa fu creata il 1° aprile 1918 in risposta alla specifica esigenza emersa fin dal gennaio 1915 di garantire la difesa della madrepatria dalle incursioni aeree nemiche e di replicare allo stesso modo colpendo la Germania con operazioni offensive svincolate dall'azione delle forze di superficie³.

Nell'arco del conflitto, la Gran Bretagna, e soprattutto la regione di Londra, fu oggetto di 52 incursioni di dirigibili Zeppelin che causarono 556 morti e 1357 feriti, e di 27 incursioni di bombardieri con 836 morti e 1994 feriti. Gli attacchi aerei tedeschi provocarono dunque 1392 vittime⁴. L'opinione pubblica britannica, scossa da tali azioni, condannò le azioni della Germania, indicandole come attacchi vili e codardi verso vittime innocenti. D'altro canto, il primo obiettivo di Berlino non erano tanto le infrastrutture – difficilmente colpibili con preci-

vazione aerea nell'aviazione italiana durante la Grande Guerra, Roma, Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare, 1999 e, dello stesso autore, il più sintetico *L'aviazione italiana nella Grande Guerra*, in Carlo CORBINELLI *et al.*, *A cento anni dalla Grande Guerra. Fra diplomazia e Stati maggiori*, vol. III, Firenze, Firenze University Press, 2017, pp. 83-98.

- 2 Noble FRANKLAND, «The Emergence of Air Power», in Noble FRANKLAND (a cura di), *The Encyclopedia of Twentieth Century Warfare*, New York, Crown Publishers, 1989, pp. 193-208.
- 3 John H. MORROW JR., *The Great War in the Air*, Tuscaloosa, University of Alabama Press, 1993. Si veda, tra gli altri, anche Richard OVERY, *The Birth of the RAF, 1918*, Londra, Allen Lane, 2018; Ian M. PHILPOTT, *The Birth of the Royal Air Force*, Barnsley, Pen & Sword Military, 2013.
- 4 John. R. CARTER, *Airpower and the cult of offensive*, USAF CADRE Papers, Maxwell Air Force Base, Air University Press, ottobre 1998. Il primo raid aereo tedesco con uno Zeppelin nel corso della Prima guerra mondiale avvenne il 6 agosto 1914 su Liegi. Seguirono quelli su Antwerp, Parigi e Varsavia. Si veda anche Jeremy BLACK, *The World at War, 1914-1915*, Lanham, Rowman & Littlefield, 2019, p. 80.

Ritratto di Sir Hugh Trenchard, padre della Royal Air Force e importante teorico del potere aereo tra le due guerre. È stato Primo Maresciallo dell'Aria e Chief of the Air Staff. L'immagine è tratta da: <https://www.raf.mod.uk/our-organisation/stations/raf-college-cranwell/news/college-100-lord-hugh-trenchard/>



sione a causa di una tecnologia assai limitante – quanto la popolazione stessa. Fiaccarne il morale (dunque lo spirito) e la volontà di combattere con attacchi dal cielo aveva lo scopo di seminare panico e terrore, spingendo l'opinione pubblica a premere sul governo per terminare le ostilità. Nasceva così il bombardamento strategico⁵.

In realtà, l'offensiva aerea della Germania sortì l'effetto opposto, non solo rinsaldando l'unità nazionale attorno all'*Union Jack* contro il 'barbaro' tedesco, ma anche attraverso una presa

5 Rupert SMITH, *L'arte della guerra nel mondo contemporaneo*, Bologna, il Mulino, 2009, pp. 183-185. Si veda anche Carlo PREPOSITI, «Come nacque l'offensiva aerea nella guerra del mondo (il bombardamento)», *Rivista Aeronautica*, VI, 11 (novembre 1930), pp. 225-236.

di coscienza strategica che riorientava la geopolitica stessa della Gran Bretagna: non più un'isola protetta dai mari e dalla sua potente marina, bensì un territorio vulnerabile che richiedeva infrastrutture e forze aeree innovative sia per la difesa che per la (contro)offensiva nei cieli. Ciò fu prospettato al Primo ministro britannico, David Lloyd George, dal rappresentante sudafricano nell'Imperial War Cabinet, Jan Smuts, fin dal luglio 1917. Smuts fornì una serie di raccomandazioni per riorganizzare lo sforzo aereo britannico sia nel conflitto che in una prospettiva di medio-lungo periodo. Il suo rapporto suggeriva di fondare una forza aerea indipendente, invitava alla creazione di un sistema di difesa aerea integrata – che nel corso della Seconda guerra mondiale si sarebbe rivelato di vitale importanza – e sostenne l'utilizzo di attacchi a lungo raggio (i bombardamenti strategici) contro il nemico in una risposta parallela e simmetrica. Le indicazioni di Smuts vennero progressivamente raccolte da Whitehall sia nella fase conclusiva del conflitto che negli anni tra le due guerre⁶.

Se la Grande Guerra ebbe dunque un enorme impatto sullo sviluppo del potere aereo, d'altro canto le aviazioni non ebbero un ruolo decisivo, per quanto importante potesse essere il loro contributo a livello tattico. Fu comunque in quegli anni che si affermarono alcuni concetti chiave, a cominciare dall'idea che la superiorità aerea fosse un elemento imprescindibile nella conduzione delle operazioni militari. Iniziava poi a consolidarsi l'importanza del potere aeronavale, che avrebbe avuto cruciali ripercussioni sul posizionamento strategico delle grandi potenze oceaniche, come Gran Bretagna, Stati Uniti e Giappone. Persino il trasporto aereo delle truppe oltre le linee nemiche iniziò a essere valutato come opzione cui ricorrere per aggirare la staticità bellica. Fu tuttavia il bombardamento strategico che attirò le maggiori attenzioni del pubblico. Nonostante il fallimento sostanziale degli attacchi tedeschi sui cieli britannici, attribuibile *in primis* all'insufficienza qualitativa e quantitativa dei mezzi utilizzati, da più parti si individuò nel bombardamento aereo il primo – se non unico – strumento per giungere a una rapida conclusione di un futuro conflitto⁷.

6 Malcolm COOPER, *The Birth of Independent Air Power. British Air Policy in the First World War*, Londra, Allen & Unwin, 1986.

7 Frank LEDWIDGE, *Aerial Warfare. The Battle for the Skies*, Oxford, Oxford University Press, 2018, pp. 40-ss.

2. *Il pensiero strategico*

Tra i maggiori sostenitori della supremazia del bombardamento dal cielo nella strategia militare vi furono l'italiano Giulio Douhet, l'americano William 'Billy' Mitchell e il britannico Hugh Trenchard. Per ciascuno di essi, la carneficina prodotta dalla Prima guerra mondiale non costituiva solo un trauma profondo nella coscienza collettiva, ma anche un eccessivo dispendio di risorse, uomini e denaro alla luce delle nuove potenzialità dell'aeroplano. In particolare, riflettevano in parallelo i tre, ciò era ancor più vero di fronte alle nuove possibilità che dischiudevano il bombardamento a lungo raggio. Attaccare dal cielo rappresentava un rimedio alternativo (ed economico) alla perdita di soldati, tanto più in una fase storica, quella degli anni Venti, caratterizzata da una profonda e diffusa crisi socio-economica. Se fino allo scoppio della Grande Guerra il dibattito sul potere aereo non fu al centro del pensiero strategico, il conflitto mondiale non solo incentivò lo sviluppo quantitativo e qualitativo dell'aviazione, ma fornì anche le basi empiriche sulle quali scuole di pensiero poterono svilupparsi⁸.

I primi scritti del futuro generale Douhet sul potere aereo risalgono al 1910⁹. È tuttavia con il celebre *Il Dominio dell'Aria*, pubblicato per la prima volta nel 1921 e poi rivisto nel 1927, che il pensiero douhettiano ebbe un'importante eco in Italia e all'estero¹⁰. Douhet riteneva che, con l'avvento della guerra totale, non ci fosse più alcuna distinzione tra militari e civili, tra combattenti e popolazione. Dato che la guerra era divenuta uno scontro tra nazioni in cui queste impiegavano tutte le risorse a loro disposizione, le popolazioni si erano trasformate in obiettivi militari legittimi. Come il conflitto del 1914-1918 aveva dimostrato, poi, gli eserciti non erano più in grado di giungere a una rapida conclusione soverchiando il nemico sul campo di battaglia. La chiave per le guerre future era quindi l'aeroplano e, più precisamente, il bombardiere strategico, che avrebbe non solo salva-

8 Peter GRAY, *Air Warfare. History, Theory and Practice*, Londra-New York, Bloomsbury, 2016, pp. 37-ss.

9 Gregory ALEGI, «Icaro, Dedalo e i primordi dell'Aeronautica Militare», in Luciano Bozzo (a cura di), *Dal futurismo al minimalismo. Aeronautica e "potere aereo" nella politica internazionale tra XX e XXI secolo*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1999, pp. 45-58; Thomas HIPPLER, *Governing from the Skies. A Global History of Aerial Bombing*, Londra-New York, Verso, 2017, pp. 126-ss.

10 Il volume *Il Dominio dell'Aria* fu adottato nelle accademie militari in Francia, Germania e Stati Uniti. Si veda Giampiero GIACOMELLO-Gianmarco BADIALETTI, *Manuale di studi strategici. Da Sun Tzu alle 'nuove guerre'*, Milano, Vita & Pensiero, 2009, p. 271.

to molte vite (della nazione all'attacco, anzitutto), ma avrebbe anche evitato un inutile sperpero di risorse.

Secondo Douhet, grandi formazioni di bombardieri, in una fase storica – quella della prima metà degli anni Venti – in cui le differenze qualitative con il caccia erano piuttosto ridotte, offrivano gli strumenti con cui condurre attacchi di ampie proporzioni sui centri industriali e demografici dell'avversario. Colpire al cuore il morale dei civili, anche attraverso l'utilizzo di armi chimiche, e infliggere danni alle infrastrutture economiche chiave avrebbe fatto collassare la volontà di combattere del paese nemico. Per raggiungere questo scopo, le forze aeree dell'avversario dovevano preliminarmente essere distrutte quando ancora erano al suolo, ottenendo così il dominio dell'aria. Di conseguenza, secondo Douhet, i governi avrebbero dovuto devolvere quante più risorse possibili allo sviluppo del potere aereo e in particolare dotarsi di una consistente flotta di bombardieri. Le attività della marina e dell'esercito diventavano dunque sussidiarie, se non addirittura controproducenti in caso avessero sottratto risorse all'aviazione. Si aprì così una nuova frontiera nella conduzione della guerra¹¹.

Oltre l'Atlantico, il colonnello Mitchell, che aveva comandato l'*US Army Air Service* in Francia tra 1917 e 1918 col grado di generale e che era un estimatore di Douhet, sostenne a sua volta l'utilizzo del bombardamento come fattore risolutivo nei conflitti futuri¹². Il suo entusiasmo per il bombardamento e, soprattutto, per la creazione di una forza aerea indipendente era fondato sulla convinzione che gli attacchi alle vie logistiche e ai centri industriali – ancor più che ai civili – potessero risultare decisivi nel determinare l'esito di un conflitto. Mitchell elaborò, infatti, il concetto di 'centri vitali' del nemico, la cui distruzione avrebbe reso del tutto ridondante qualsiasi ulteriore operazione terrestre o navale. Come per Douhet, il nemico con le spalle al muro avrebbe ammesso la sconfitta¹³.

Tra il 1919 e il 1921 Mitchell, divenuto emblema delle dispute interforze sul ruolo dell'aviazione, si scontrò con le alte sfere dell'*US Navy* arrivando a sostenere – e provandolo con i fatti benché in condizioni ideali difficilmente replicabi-

11 Il suo pensiero è in Giulio DOUHET, *Il Dominio dell'Aria e altri scritti*, Roma, Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare, 2002.

12 James S. CORUM, «U.S. Air Force Doctrine: The Search for Decisive Effect» nel numero monografico su *Airpower in 20th Century. Doctrines and Employment. National Experiences* della *International Review of Military History*, 89 (2011), pp. 335-351.

13 GIACOMELLO-BADIALETTI, *op. cit.*, p. 72.

li – che i bombardieri fossero in grado di affondare le corazzate, all’epoca l’indicatore principale della forza militare di una potenza navale come gli Stati Uniti, rendendole quindi in teoria obsolete. L’aviazione americana, nonostante fosse sostenuta da un imponente apparato industriale e tecnologico, in realtà non sarebbe divenuta indipendente fino all’indomani della Seconda guerra mondiale, nel 1947, quando il nome di Mitchell – che nel 1925 era stato sospeso dal servizio, deferito alla corte marziale per le critiche alla politica aeronautica dell’esercito e poi morto nel 1936 – era già stato riabilitato¹⁴. Tuttavia, l’idea che attaccare i centri vitali fosse un elemento decisivo per la strategia bellica, soprattutto in un conflitto tra stati industrializzati, si radicò negli ambienti dello *U.S. Air Corps* negli anni Trenta e avrebbe guidato l’azione statunitense durante la Seconda guerra mondiale¹⁵.

Nonostante l’influenza di Douhet sulle vicende italiane e americane, fu in Gran Bretagna che le teorie sul bombardamento ebbero la maggiore rilevanza per l’elaborazione di una dottrina di impiego. Le vicende nei cieli londinesi durante la Grande Guerra avevano esercitato una forte pressione sul governo – e di riflesso sullo Stato Maggiore Generale – per evitare che in futuro nuove guerre portassero ad altri attacchi aerei simili. D’altro canto, il bombardamento costituiva un’innovazione strategica difficilmente trascurabile per le potenzialità operative che dischiudeva. In un contesto in cui, a causa della crisi del dopoguerra, la lotta per l’accaparramento di risorse economiche si era fatta piuttosto accesa, la necessità della RAF di consolidarsi come forza indipendente aumentò inevitabilmente le tensioni interforze, come ad esempio avrebbe dimostrato la pianificazione della difesa della nascente base navale di Singapore¹⁶.

14 Nel 1941 il neonato North American B-25 – il bombardiere con cui nell’aprile 1942 il tenente colonnello James Harold ‘Jimmy’ Doolittle avrebbe guidato il celebre raid su Tokyo per ‘vendicare’ l’attacco giapponese alla base di Pearl Harbor – fu soprannominato proprio *Mitchell* in onore del colonnello scomparso nel 1936. Sul raid, si veda James M. SCOTT, *Target Tokyo. Jimmy Doolittle and the Raid that Avenged Pearl Harbor*, New York, W. W. Norton, 2015.

15 Thomas WILDENBERG, *Billy Mitchell’s War with the Navy. The Interwar Rivalry Over Air Power*, Annapolis, Naval Institute Press, 2013.

16 Su potere aereo nelle relazioni internazionali, si veda in sintesi Massimo DE LEONARDIS, «Aviazione e superiorità tecnologica tra nuovi conflitti e diplomazia», *International Review of Military History*, 89 (2011), pp. 17-24. Sul dibattito tra RAF e *Royal Navy* in relazione alla difesa della base di Singapore, in particolare tra 1921 e 1928, si veda W. David MCINTYRE, *The Rise and Fall of the Singapore Naval Base, 1919-1942*, Hamden, Archon

In questo scenario, la *Royal Air Force* riuscì a sviluppare una propria identità anzitutto grazie a una figura carismatica come quella di Sir Hugh Trenchard, capo di stato maggiore dal marzo 1919 al gennaio 1930. Come per Douhet e Mitchell, al centro del suo pensiero vi era l'idea che il bombardamento fosse una via rapida ed economica – cosa quanto mai importante negli anni della *Ten-Year Rule*¹⁷ – per giungere alla vittoria, colpendo il morale del nemico dove più era vulnerabile. Vista la recente esperienza nella Grande Guerra, Trenchard era però conscio che in una guerra tra paesi industrializzati l'attacco ai civili poteva anche avere effetti controproducenti, rinsaldando il morale del nemico. Secondo Trenchard, le chiavi per giungere alla vittoria erano la sorpresa causata da un attacco aereo, l'impreparazione psicologica di chi la subiva e l'efficacia delle armi utilizzate. Questi stessi fattori, insieme ai risparmi di risorse che il ricorso al potere aereo poteva garantire, furono gli elementi costitutivi della teoria dell'*Air Command* nonché dell'utilizzo del mezzo aereo in operazioni di contro-insurrezione in ambito coloniale. Quest'ultime, insieme alla generale attenzione sul tema del bombardamento strategico, permisero a Trenchard di salvaguardare l'esistenza della RAF nel difficile clima degli anni Venti¹⁸.

3. Il ruolo del bombardamento aereo

Nel corso degli anni successivi alla fine della Prima guerra mondiale, vi fu un ampio uso del potere aereo da parte non solo della Gran Bretagna ma anche di altri paesi europei, come la Francia, la Spagna e l'Italia, per combattere le insurrezioni nelle colonie. I britannici utilizzarono lo strumento del bombardamento, ad esempio, in Somaliland, Iraq e Afghanistan; i francesi lo fecero in Marocco, Siria e in Indocina; gli spagnoli in Marocco; gli italiani in Libia. Anche gli Stati Uniti impiegarono il potere aereo in funzione di contro-insurrezione in Nicaragua e

Books, 1979, pp. 69-85.

17 Le necessità economiche del dopoguerra imposero una rigorosa linea di politica economica. La *Ten-Year Rule* fu approvata dal Gabinetto britannico nell'agosto 1919. Essa, da un lato, postulava l'assenza di un conflitto militare tra grandi potenze nel corso dei dieci anni seguenti; dall'altro, come conseguenza, intendeva liberare risorse da devolvere alla ricostruzione civile anziché alla spesa militare. Si veda Christopher J. BARTLETT, *British Foreign Policy in the Twentieth Century*, New York, St. Martin's Press, 1989, p. 33.

18 Scot ROBERTSON, *The Development of RAF Strategic Bombing Doctrine, 1919-1939*, Westport, Praeger, 1995.

Messico¹⁹. Anticipando una tematica assai dibattuta tra gli anni Novanta e l'inizio del XXI secolo, gli attacchi aerei nei territori oltremare erano visti come una soluzione rapida ed efficace che univa potenza di fuoco e mobilità nella lotta ai ribelli, evitando ai governi di impiegare nutriti contingenti di terra il cui dispiegamento non sarebbe stato pienamente compreso dalle opinioni pubbliche, soprattutto in tempi di sacrifici economici²⁰.

Se la RAF (così come le altre aviazioni coloniali) dimostrava di essere in grado di contribuire in prima linea a una vittoria 'al risparmio', allora ne conseguiva che le aeronautiche avevano ancor più ragioni per esistere e svilupparsi, anche sottraendo risorse alle più tradizionali forze di terra e di mare. Se da un lato, come riconosceva un rapporto del comando delle forze britanniche in Iraq redatto nel 1922, non bisognava sovrastimare il contributo della RAF all'esito delle operazioni militari – «i soli aeroplani sono incapaci di spingere alla resa o alla sconfitta le tribù ostili», si affermava, sottolineando il ruolo complementare delle unità terrestri²¹ – dall'altro le opinioni pubbliche occidentali apparivano ben liete di avere nel potere aereo un elemento costitutivo – e a buon costo – nell'esercizio di polizia della potenza imperiale, anche in termini di prestigio²².

Ben differente era invece l'atteggiamento della stessa opinione pubblica verso la possibilità che i bombardamenti potessero avvenire in forma massiccia sul suolo europeo. Nel corso degli anni Venti, l'ipotesi che i bombardieri nemici potessero sorvolare i cieli nazionali, attaccando milioni di civili inermi e distruggendo interi centri urbani pressoché indifesi, contribuì a dar vita a scenari apocalittici, come dimostra la letteratura dell'epoca²³. Lo sviluppo dell'aviazione aveva così due lati della medaglia. Il primo era quello della fascinazione. L'aeroplano, sia nella forma civile che militare, era l'immagine dello sviluppo moderno e tecno-

19 Messico e Nicaragua non erano colonie statunitensi, bensì, con le rispettive specificità, paesi sotto l'influenza di Washington.

20 Mark NEOCLEOUS, «Air Power as Police Power», *Environment and Planning D: Society and Space*, 31, 4 (2013), pp. 578-593.

21 Cit. in Jeremy BLACK, *Avoiding Armageddon. From the Great War to the Fall of France, 1918-40*, Londra, Bloomsbury, 2012, p. 53

22 Id., *Air Power: A Global History*, Lanham-Londra, Rowman & Littlefield, 2016, pp. 43-ss.

23 Tami D. BIDDLE, «Strategic Bombardment: Expectation, Theory, and Practice in the Early Twentieth Century», in Matthew EVANGELISTA-Henry SHUE (a cura di), *The American Way of Bombing. Changing Ethical and Legal Norms, from Flying Fortresses to Drones*, New York, Cornell University Press, 2014, pp. 27-46.

logico della nazione, era in grado di migliorare le comunicazioni, facilitare gli interventi imperiali e, in ultima istanza, aumentare il prestigio del paese. Dall'altro, laddove utilizzato in una guerra tra grandi potenze come arma strategica offensiva, avrebbe potuto portare alla distruzione della stessa civiltà occidentale. Mentre si utilizzava il bombardamento nei territori coloniali, era quindi compito dei governi trovare il mezzo per eliminare o, quantomeno, limitare tale pericolo in una guerra tra grandi potenze, tanto più in un quadro politico ed economico dove una qualunque corsa agli armamenti sarebbe stata insostenibile oltre che contraria ai principi della Società delle Nazioni²⁴.

Il tentativo di giungere a un accordo internazionale che regolasse l'utilizzo del bombardamento aveva preceduto la nascita del concetto stesso di potere aereo. La Convenzione dell'Aia del 1899 e, soprattutto, la successiva del 1907, con gli annessi trattati intesi a regolare in maggior dettaglio la conduzione della guerra terrestre e navale, proibivano di attaccare le proprietà civili, le città e i villaggi per via aerea. Gli accordi, benché firmati, in realtà furono immediatamente vanificati dalla mancata ratifica di molte delle grandi potenze, tra cui l'Italia o la Gran Bretagna. D'altro canto, la stessa Germania, che firmò e ratificò gran parte dei trattati, inclusi quelli sul bombardamento, li infranse fin dalle prime fasi della Grande Guerra²⁵.

Alla Conferenza di Washington del 1921-22, le potenze partecipanti decisero di istituire una Commissione incaricata di studiare le norme per regolamentare la guerra aerea. I tecnici si riunirono nel biennio successivo, dando vita nel 1923 alle Regole dell'Aia sulla Conduzione della Guerra Aerea (*The Hague Rules for Air Warfare*). Il bombardamento era disciplinato principalmente da due articoli. L'articolo 22 metteva fuori legge qualsiasi bombardamento deliberatamente inteso a distruggere proprietà civili o a uccidere non combattenti. L'articolo 24 limitava i bombardamenti a obiettivi militari noti e identificabili, consentendo il bombardamento degli obiettivi civili solo nelle immediate vicinanze delle operazioni delle forze di terra. Una sfumatura che, in realtà, rendeva soggetto a interpretazione pressoché qualunque bombardamento nel quadro di una più ampia

24 Si veda il primo capitolo *Bombing before 1940: Imagined and Real* di Richard OVERY, *The Bombing War. Europe 1939-1945*, Londra, Penguin, 2014.

25 Cesare FELICETTI, «Il bombardamento aereo nel diritto di guerra», *Rivista Aeronautica*, X, 1 (gennaio 1934), pp. 243-245.

**THE HAGUE RULES
OF AIR WARFARE, 1923**
(The Rules of Aerial Warfare, 1923, Drafted by a
Commission of Jurists at The Hague, December, 1922–
February, 1923.)¹

CHAPTER I

APPLICABILITY: CLASSIFICATION AND MARKS

Article 1

The rules of aerial warfare apply to all aircraft, whether lighter or heavier than air, irrespective of whether they are, or are not, capable of floating on the water.

Article 2

The following shall be deemed to be public aircraft:

- a) Military aircraft.
 - b) Non-military aircraft exclusively employed in the public service.
- All other aircraft shall be deemed to be private aircraft.

Article 3

A military aircraft shall bear an external mark indicating its nationality and military character.

I primi articoli del testo delle Hague Rules of Aerial Warfare, concordate nel 1923 ma mai divenute legalmente vincolanti.

operazione militare. Benché nessun paese ratificasse le Regole dell'Aia, queste avrebbero successivamente costituito un punto di riferimento nelle discussioni diplomatiche²⁶.

²⁶ Hamilton DESAUSURE, «The Laws of Air Warfare: Are There Any?», *The International Lawyer*, 5, 3 (July 1971), pp. 527-548; Heinz M. HANKE, «The 1923 Hague Rules of Air

Eppure, nel corso degli anni Venti, nonostante il bombardamento aereo fosse un'importante componente del dibattito politico, militare e giuridico, nessuna delle grandi potenze ritenne opportuno dotarsi di un'imponente flotta di bombardieri a lungo raggio. Oltre a quanto si è già osservato, un'ulteriore problematica era rappresentata dall'evoluzione della tecnologia. Il veloce sviluppo dell'aeroplano in termini di potenza e velocità rendeva rapidamente superati modelli da poco messi in produzione – motivo per cui si preferiva realizzare solo pochi prototipi da inviare all'occorrenza alla produzione in serie. L'evoluzione in atto prospettava un incremento graduale della vulnerabilità degli aerei più pesanti e lenti, soprattutto a pieno carico, come il bombardiere a lungo raggio. Più gli anni passavano, più la tecnologia evolveva e più i bombardieri dipendevano dalla caccia di scorta per essere efficaci²⁷.

Gli investimenti industriali si concentrarono in primis sui motori per incrementarne la potenza anche in relazione alle possibili ricadute che il conseguente aumento di velocità e capacità di carico poteva avere sul settore civile. Secondo i dati riportati da John Buckley (v. figura 1), tra il 1920 e il 1930 la potenza media di un motore raddoppiò passando da 200 a 400 CV. Una crescita, questa, che fece sentire i suoi effetti soprattutto sugli aeroplani più leggeri in termini di velocità e di quota. In altre parole, negli anni Venti considerazioni di natura economica e politica limitarono lo sviluppo delle flotte di bombardieri pesanti, troppo costosi oltre che lenti e vulnerabili, mentre le linee di volo si popolavano di caccia e di bombardieri a breve-medio raggio più economici e acquisibili in maggior numero a parità di investimenti. A livello dottrinale, la centralità del bombardiere strategico veniva dunque compromessa, rendendo nella sostanza impraticabile la teoria della guerra proposta da Douhet²⁸.

Per quanto il tema del bombardamento strategico rimanesse centrale nel dibattito politico-strategico, sul piano pratico molti dei progressi più significativi nel campo aviatorio furono il risultato di finanziamenti privati e del successo delle compagnie aeree commerciali, le cui esigenze di efficienza e velocità imponevano un avanzamento tecnologico rapido per rimanere redditizie e competitive.

Warfare. A contribution to the development of international law protecting civilians from air attack», *International Review of the Red Cross*, 33, 292 (March 1993), pp. 12-44.

27 OVERY, *The Bombing War*, cit., p. 40.

28 John BUCKLEY, *Air Power in the Age of Total War*, Londra, UCL Press, 1999, pp. 109-110.

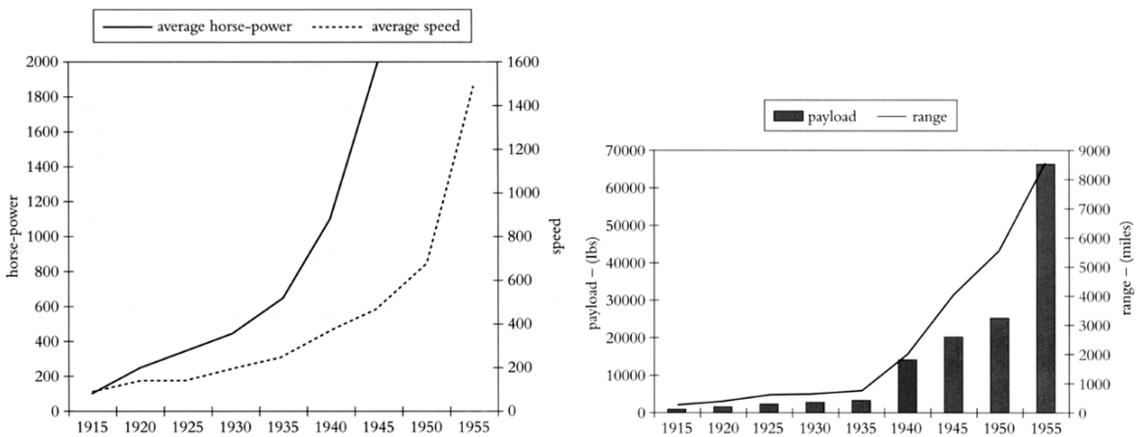


Figura 1 – L'evoluzione tecnologica dei velivoli tra 1915 e 1955.

L'innovazione tecnologica fu poi anche il risultato della corsa ai record e ai primati sportivi che caratterizzò gli anni Venti, nei quali ebbe un ruolo centrale, anche a livello politico, la celeberrima Coppa Schneider²⁹.

In particolare fu la Germania, soggetta alle restrizioni militari del Trattato di Pace, a concentrarsi sulla costruzione dell'aviazione civile per mantenere elevati standard aeronautici. Nel 1927 le compagnie aeree tedesche coprivano le maggiori distanze con il più alto numero di passeggeri rispetto alla somma dei loro concorrenti britannici, francesi e italiani. Questo sforzo a maggior ragione era utile per i tedeschi laddove i velivoli per il trasporto passeggeri avrebbero richiesto uno sforzo industriale limitato per essere trasformati, in caso di conflitto, in bombardieri. D'altra parte, fin dal dopoguerra si riteneva che «lo sviluppo dell'aviazione civile in un paese è un indice apprezzabile della potenza militare aeronautica di questo paese», e dunque non era da ritenersi fortuito che le varie potenze si fossero interessate della questione, come la Conferenza del Disarmo avrebbe poi dimostrato³⁰.

Berlino non si limitò, però, allo sviluppo dell'aeronautica civile. Nel 1922 il

29 Jerry MURLAND, *The Schneider Trophy Air Races. The Development of Flight from 1909 to the Spitfire*, Philadelphia, Pen & Sword, 2021.

30 Si veda l'articolo dal titolo «L'importanza militare dell'aviazione civile», scritto dalla redazione della *Rivista Aeronautica* per il n. 2 del febbraio 1932 (pp. 300-305), che riassume quello del russo Evgenii Tatarchenko pubblicato per il n. 7 del 1931 della rivista *Samolet*.

governo della Repubblica di Weimar stipulò infatti un protocollo segreto con l'Unione Sovietica allegato al Trattato di Rapallo, che prevedeva tra l'altro, al fine di aggirare le clausole di Versailles, di utilizzare il territorio sovietico per sviluppare un'aeronautica militare tedesca, la cui esistenza era stata proibita. Dopo una serie di negoziati durati due anni, Mosca e Berlino decisero che gli aviatori tedeschi sarebbero stati addestrati a Lipetsk, a sud-ovest della capitale sovietica. La base fu in effetti operativa tra il 1924 e il 1932, gettando le fondamenta della futura *Luftwaffe* sia in termini di addestramento del personale che di sperimentazione dei velivoli³¹.

La potenza maggiormente preoccupata dagli sviluppi – clandestini e non – dell'aeronautica tedesca e della sua crescente competitività tecnologica fu naturalmente la Francia. Fin dalla conclusione della guerra, il governo di Parigi aveva optato per il mantenimento di una flotta aerea numerosa ma inserita nei quadri dell'esercito, rinunciando così, a differenza di Gran Bretagna e Italia, a istituire una forza aerea indipendente³². Le funzioni e il budget riservato all'arma aerea venivano quindi decisi dal capo di stato maggiore dell'Esercito di comune accordo col Ministero della Guerra. Di riflesso, a livello di dottrina di impiego, ai velivoli erano riservati principalmente compiti tattici e di supporto alle unità terrestri nel contesto di una strategia prettamente difensiva che avrebbe avuto la sua massima espressione nella Linea Maginot, e dunque ben lontani dalle concezioni douhettiane del bombardamento strategico³³. L'esperienza della guerra di trincea orientò le scelte strategiche di lungo periodo della Francia, ma va sottolineato che l'idea del bombardamento strategico quale strumento di dissuasione e deterrenza sarebbe poi riemersa nel corso degli anni Trenta, in concomitanza della nascita della *Armée de l'Air*³⁴.

Secondo i dati presentati alla Camera dei Comuni nell'aprile 1930 dal Sottosegretario dell'Aeronautica, Frederick Montague, nel quinquennio 1925-1930 la

31 Chaz BOWYER, *Air War over Europe, 1939-1945*, Barnsley, Cooper, 2003, pp. 15-16.

32 Giorgio LANDI, «Sic vos non vobis: l'Aeronautica francese», *Rivista Aeronautica*, IX, 6 (giugno 1933), pp. 389-402.

33 Guillaume DE SYON, «French Air Doctrine», in Walter J. BOYNE (a cura di), *Air Warfare. An International Encyclopedia*, vol. I, Santa Barbara-Denver-Oxford, ABC Clio, 2002, pp. 235-237. Si veda anche Ugo FISCHETTI, «Dottrina ed organizzazione dell'Aeronautica di Francia», *Rivista Aeronautica*, VIII, 3 (marzo 1932), pp. 399-409.

34 Robert J. YOUNG, «The Strategic Dream: French Air Doctrine in the Inter-War Period, 1919-39», *Journal of Contemporary History*, 9, 4 (October 1974), pp. 57-76.

SIC VOS NON VOBIS: L'AERONAUTICA FRANCESE

Dott. GIORGIO LANDI

Da pochi mesi si sta verificando un avvenimento di capitale importanza nei riguardi dell'equilibrio internazionale delle forze armate.

L'Aeronautica francese, convinta che i concetti d'impiego ed i metodi di organizzazione che finora aveva seguiti sono sorpassati ed erronei, ha deciso coraggiosamente di cambiare strada e sta attuando, a colpi di miliardi, un ordinamento ricalcato su quello italiano, cercando febbrilmente di riguadagnare il tempo perduto in sette anni, e di oltrepassarci.

Giova esaminare, almeno nelle linee generali, le caratteristiche di tale mutamento per rendersi conto delle conseguenze che da questo fatto possono derivare.

I.

DOPO LA GUERRA

Nel 1915 l'Italia non aveva una aviazione nazionale. Erano stati irrisi e scoraggiati i precursori che con fede ardente e guidati dalla sicura previsione dell'avvenire, ci avrebbero saputo dare fino da allora il dominio dell'aria. La moda seguiva in quel tempo il figurino germanico: la Germania costruiva gli Zeppelin e noi raccoglievamo i pochi mezzi concessi alla navigazione aerea per fabbricare quei dirigibili che il più comune buon senso faceva prevedere inutilizzabili in guerra.

Durante la guerra, l'Aviazione che penosamente raccogliemmo fu, soprattutto all'inizio, di marca e di ispirazione straniera e straniera ne fu la dottrina d'impiego. Per le circostanze troppo note che seguirono la smobilitazione, l'Arma aerea fu lasciata decadere fin quasi all'annientamento.

Francia era stato il paese europeo che aveva visto il maggior incremento su base percentuale della spesa per lo sviluppo dell'arma aerea (+114%), dietro solo agli Stati Uniti (+140%) ma davanti all'Italia (+31%) e alla Gran Bretagna (-2%). Per quanto riguardava i velivoli di prima linea, nel 1930 le forze di Parigi erano di gran lunga le più numerose (1.300), ben superiori a quelle britanniche (780) e anche a quelle statunitensi (950) e italiane (1.100). Quest'ultime erano però quelle maggiormente cresciute dal 1925 in termini assoluti, registrando un +500³⁵. Al di là della correttezza delle cifre, non di rado distorte nei dibattiti parlamentari per ottenere maggiori stanziamenti economici, è importante sottolineare che non era dunque solo la Germania da cui la Francia avrebbe dovuto guardarsi le spalle. L'Italia, difatti, «occupava un posto molto alto tra le potenze aeree mondiali»³⁶.

4. *L'Italia e la sua forza aerea*

Dopo la Gran Bretagna, fu l'Italia – prima grande potenza dell'Europa continentale a farlo – a creare una forza aerea indipendente. Al fianco del Regio Esercito e della Regia Marina, il 28 marzo 1923 nacque la Regia Aeronautica. Per quanto l'aspirazione all'indipendenza fosse uno degli elementi che costituivano l'identità aviatoria, questa decisione si collocava nel quadro delle iniziative adottate da Mussolini per rafforzare l'immagine di modernità del regime fascista e di rottura con i governi precedenti, in piena coerenza con la necessità di consolidare il sostegno interno in una diffusa situazione di caos politico, sociale ed economico. Il mito aeronautico e la sua aura di dinamismo, vitalità e modernità – alla cui creazione contribuirono celebri personaggi come Gabriele D'Annunzio e Filippo Tommaso Marinetti – ben incarnavano la retorica fascista di un necessario rinnovamento nazionale nella logica dell'ordine³⁷.

L'aviazione e gli aviatori, balzati alla ribalta con le loro imprese eroiche durante la Grande Guerra, avevano una forte presa sull'opinione pubblica, che guardava al progresso tecnologico e all'eroismo come spinte propulsive per sopravvivere la staticità, le difficoltà e le paure del dopoguerra. Tanto più che l'immagine

35 *Air Forces (International Comparisons)*, 15 aprile 1930, in HOUSE OF COMMONS, Hansard, vol. 237, Written Answers, Royal Navy.

36 Claudio G. SEGRÉ, *Italo Balbo*, Bologna, il Mulino, 1988, p. 183.

37 Ferdinando ESPOSITO, *Fascism, Aviation and Mythical Modernity*, Basingstoke-New York, Palgrave Macmillan, 2015.

dei ‘cavalieri alati’ liberi nel cielo era in chiaro contrasto con la realtà della guerra di trincea, paludosa e soffocante. Il parallelismo, nella prospettiva di Mussolini, funzionava anche a un livello più ‘tecnico’. Le sincronie meccaniche che permettevano il volo ad alta quota costituivano in termini simbolici un modello di perfetto ordine da perseguire a livello istituzionale al fine di reregistrare i meccanismi socio-politici che il dopoguerra aveva messo in crisi. In altri termini, secondo Mussolini, lo sviluppo dell’aviazione era una metafora dello stesso fascismo in rampa di lancio³⁸.

Non una coincidenza insomma che, all’indomani dell’istituzione della Regia Aeronautica, il Duce stesso assumesse la carica di Commissario dell’Aeronautica e, con la nascita del Ministero nel 1925, quella di Ministro. Al suo fianco, fino al 1926 si alternarono come Vice-Commissari – di fatto, al vertice della struttura aeronautica considerati i molteplici impegni di Mussolini – prima Aldo Finzi, che aveva volato su Vienna con D’Annunzio nell’agosto 1918, e in seguito il generale dell’Esercito, Alberto Bonzani³⁹. A differenza di quanto accadde per i dicasteri della Guerra e della Marina – i cui rispettivi Ministri nella prima fase del Ventennio furono il generale Armando Diaz e l’ammiraglio Paolo Thaon di Revel – Mussolini fu ben attento a non privarsi del controllo politico della neonata Regia Aeronautica, almeno fino al 1929 quando verrà sostituito dal ‘fedelissimo’ Italo Balbo, già Sottosegretario dal 1926⁴⁰.

Mussolini aveva inizialmente valutato di riservare a Douhet un ruolo di primissimo piano (Direttore Generale) all’interno del nascente Commissariato⁴¹. I legami tra il futuro generale e il Duce si erano consolidati nel 1921, anno della prima edizione de *Il Dominio dell’Aria*. Nell’autunno del 1922, Douhet fu particolarmente attivo sulle pagine del quotidiano fascista *Il Popolo d’Italia*, dove espone le sue teorie e sostenne l’irrelevanza delle forze terrestri e navali nella guerra del futuro. Mussolini decise infine di non dargli un ruolo istituzionale in

38 Mario ISNENGI, *L’Italia del Fascio*, Firenze, Giunti, 1996, pp. 233-ss.

39 Alessandro FRASCHETTI, *La prima organizzazione dell’Aeronautica militare in Italia dal 1884 al 1925*, Roma, Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell’Aeronautica, 1986, pp. 109-ss.

40 Giuseppe D’AVANZO, *Ali e poltrone*, Roma, Ciarrapico, 1976, pp. 66-ss.

41 Andrea UNGARI, «Il dibattito politico precedente la nascita dell’Aeronautica italiana», in Romain H. RAINERO-Paolo ALBERINI (a cura di), *Le Forze Armate e la Nazione italiana (1915-1943)*, Roma, Commissione Italiana di Storia Militare, 2004, pp. 71-102.

quanto giunse alla conclusione che Douhet rappresentava una figura troppo divisiva e destabilizzante negli equilibri tra le forze armate, soprattutto agli occhi della Regia Marina. Nel corso del decennio successivo (e anche oltre), Douhet avrebbe tuttavia costituito un punto di riferimento nel dibattito sul ruolo della Regia Aeronautica, e le sue teorie, per quanto mai davvero sposate a livello dottrinale, furono uno strumento cruciale in quanto funzionali nel consolidare l'indipendenza della forza aerea⁴². I vertici della Regia Aeronautica ne sostennero la validità proprio in tale prospettiva. Lo stesso Balbo riconobbe l'importanza delle teorie di Douhet, soprattutto il fatto che nelle guerre future l'aviazione avrebbe avuto un ruolo predominante. Non ne fu, però, «un devoto discepolo»⁴³.

La Regia Aeronautica dunque non abbracciò mai *in toto* le idee douhettiane. Emblematico fu il dibattito che si sviluppò tra la scuola di Douhet e quella facente capo all'allora tenente colonnello Amedeo Mecozzi. Questi sviluppò compiutamente il proprio pensiero sulle pagine della celebre *Rivista Aeronautica*, fondata nel 1925 e divenuta rapidamente il punto di riferimento nel dibattito italiano sul potere aereo⁴⁴. Mecozzi negava il valore assoluto del bombardamento, sostenendo il concetto di velivolo d'assalto in grado di colpire con precisione anche obiettivi puntiformi a volo rasente. Questa forma di impiego era più adatta a integrarsi in operazioni interforze, e ciò ha indotto a sostenere che Mecozzi fosse un sostenitore dell'impiego tattico del mezzo aereo. In realtà, Mecozzi credeva nel valore strategico del potere aereo, benché ne avesse una visione meno dogmatica a confronto di Douhet⁴⁵.

Mecozzi, poco conosciuto ai contemporanei all'estero, condivideva con Douhet l'idea che un'aeronautica forte e indipendente fosse assolutamente necessaria per la difesa nazionale. Tuttavia, ne enfatizzava la complementarità con la marina e l'esercito in una visione olistica che avrebbe dovuto portare le tre forze

42 Thomas HIPPLER, *Bombing the People. Giulio Douhet and the Foundations of Air Power Strategy, 1884-1939*, New York, Cambridge University Press, 2013, p. 33.

43 SEGRÉ, *op. cit.*, pp. 186-188.

44 Massimo FERRARI, «La stampa aeronautica in epoca fascista», in Massimo FERRARI (a cura di), *Le ali del ventennio. L'aviazione italiana dal 1923 al 1945. Bilanci storiografici e prospettive di giudizio*, Milano, FrancoAngeli, 2005, pp. 31-110.

45 Ferruccio BOTTI-Virgilio ILARI, *Il pensiero militare italiano dal primo al secondo dopoguerra, 1919-1949*, Roma, Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito, 1985, pp. 124-ss.

armate ad agire su base sinergica, massimizzando così l'azione di ciascuna⁴⁶. Se da un lato, dunque, il pensiero di Douhet appariva come un elemento irrinunciabile dell'identità aeronautica, dall'altro le idee di Mecozzi indicavano una strada diversa, più funzionale a una visione interforze e alla contestuale pianificazione congiunta in seno al neonato Stato Maggiore Generale⁴⁷. Secondo Balbo, «nessuna» di queste due teorie poteva «essere completamente scartata» poiché vi era «qualcosa di buono in entrambe»⁴⁸.

L'avvento di una terza forza armata, così innovativa nell'immaginario collettivo e 'sponsorizzata' dal fascismo, mise alla prova gli equilibri interforze. La diatriba si consumò su due piani: il ruolo delle aviazioni ausiliarie dell'esercito e della marina, e la ripartizione delle risorse finanziarie. Alla sua nascita, la Regia Aeronautica comprendeva «tutte le forze aeree militari del Regno e delle colonie», come recitava il Regio Decreto che la istituì nel 1923. Il cosiddetto ordinamento Bonzani del maggio 1925 le attribuì «compiti di guerra aerea offensiva e difensiva», precisando però che «l'aeronautica per il Regio Esercito» e quella «per la Regia Marina» avevano «compiti che in pace e in guerra» sarebbero stati assegnati loro rispettivamente «dai comandi del Regio Esercito» e «dai comandi della Regia Marina»⁴⁹. Era, questa, una situazione che lasciava una qualche ambiguità, che non poteva soddisfare coloro i quali sostenevano l'indivisibilità dello strumento aereo. Come sosteneva Douhet, assegnare un'aviazione ausiliaria a esercito e marina rappresentava un'inutile dispersione di risorse. D'altro canto, tale ambiguità invitava indirettamente a un dialogo interforze nella preparazione e conduzione della guerra aerea. Come si vedrà, tale dialogo – per quanto farr-

46 Al centro delle teorie di Mecozzi vi era la proposta di organizzare la forza aerea in tre unità: una forza di bombardamento strategico per attaccare la nazione nemica, una forza aerea navale per contrastare la marina dell'avversario, e una terza forza, la più importante, per opporsi all'esercito nemico. Si veda James S. CORUM, «Airpower Thought in Continental Europe between the Wars», in Phillip S. MEILINGER (a cura di), *The Paths of Heaven. The Evolution of Airpower Theory*, New Delhi, Lancer Publishers, 2000, pp. 151-182.

47 Sul pensiero di Mecozzi, si vedano Ferruccio BOTTI-Mario CERMELLI, *La teoria della guerra aerea in Italia dalle origini alla seconda guerra mondiale (1884-1939)*, Roma, Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare, 1989, pp. 359-392 e 469-494; Igino MENCARELLI, *Amedeo Mecozzi*, Roma, Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare, 1979.

48 Cit. in SEGRÉ, *op. cit.*, p. 187.

49 Mario MONTANARI, *Politica e strategia in cento anni di guerre italiane*, vol. III: *Il periodo fascista*, t. I: *Le guerre degli anni trenta*, Roma, Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito, 2005, pp. 84-ss.

ginoso – avrebbe avuto luogo negli anni successivi nell’ambito dello Stato Maggiore Generale.

In termini economici, i fondi riservati dal governo alla Regia Aeronautica al momento della sua nascita si attestavano sui 200 milioni di lire. Sarebbero complessivamente aumentati negli anni successivi, salendo a 450 nel 1925-26 e 630 nel 1926-27. Tuttavia, per quanto celebrata a livello propagandistico, alla forza aerea erano riservate cifre assai minori rispetto alle altre due forze armate. Nei bilanci 1925-26 e 1926-27, ad esempio, l’esercito e la marina ebbero a disposizione rispettivamente 2.795 e 3.112 milioni il primo, 1.080 e 1.320 milioni la seconda. Nel momento in cui Balbo fu nominato Sottosegretario al Ministero dell’Aeronautica, dunque, all’arma ‘fascistissima’ erano assegnati tra il 10 e il 12% dei fondi della spesa militare⁵⁰.

5. *La prospettiva di Balbo*

Balbo, come prima di lui Finzi e Bonzani, ha osservato Giorgio Rochat, «esercitò tutte le funzioni di ministro sin dall’inizio del suo sottosegretariato, ad esempio trattando le questioni del bilancio dell’aeronautica con Mussolini come se questi fosse soltanto il capo del governo e non anche il ministro responsabile». Inoltre, «ebbe carta bianca nell’impostazione e risoluzione di tutti i problemi di dottrina, armamenti e uomini», riferendo con continuità al Duce e prendendo da questi ordini «per una serie di questioni importanti per i riflessi che potevano avere sull’opinione pubblica più che sull’efficienza dell’aviazione»⁵¹.

Con Mussolini, Balbo condivideva la visione di un’aeronautica che fosse strumentale all’affermazione del prestigio internazionale. Tale immagine non poteva essere conseguita solo attraverso imprese individuali, ovvero con il raggiungimento di record sportivi. Un obiettivo, quest’ultimo, che Balbo progressivamente decise di accantonare in quanto tali primati erano poco longevi per via del progresso tecnologico. Erano invece necessarie imprese collettive, intese a esaltare la superiorità organizzativa e il concetto di squadra. A tal fine, a partire dal 1928, iniziò la stagione delle ‘crociere’. La prima fu nel Mediterraneo occidentale, per

50 I dati sono in Giorgio ROCHAT-Giulio MASSOBRIO, *Breve storia dell’esercito italiano dal 1861 al 1943*, Torino, Einaudi, 1978, pp. 216-ss.

51 Giorgio ROCHAT, *Italo Balbo. Aviatore e ministro dell’aeronautica, 1926-1933*, Ferrara, Italo Bovolenta Editore, 1979, p. 51.



Ritratto di Italo Balbo, Ministro dell'Aeronautica dal 1929 al 1933 e tra i principali protagonisti delle vicende aeronautiche italiane tra le due guerre.

Fu insignito del grado di Maresciallo dell'Aria nel 1933.

L'immagine è tratta da: https://it.wikipedia.org/wiki/Italo_Balbo

poi culminare nel 1933 con la crociera del Decennale oltreatlantico, che valse a Balbo la promozione a maresciallo dell'aria⁵², elevandolo al livello di Diaz, Thon di Revel, Luigi Cadorna e Pietro Badoglio⁵³. Tali iniziative permisero a Balbo di imporre la Regia Aeronautica al centro dell'attenzione dell'opinione pubblica, conseguendo l'obiettivo indicato da Mussolini fin dal 1923 di identificare lo sviluppo della forza aerea con lo slancio modernizzante perseguito dalla retorica fascista. L'aviazione divenne così «simbolo e sintesi di tutte le virtù tecniche e morali della nuova Italia»⁵⁴.

Il 'settennato' di Balbo, per quanto importante nel consolidare l'immagine della Regia Aeronautica e nel plasmarne l'identità, fu comunque un periodo di transizione, che fu condizionato – non diversamente da quanto accadeva in Francia e in Gran Bretagna – da una limitata disponibilità di risorse e dal tentativo, in Italia mai davvero portato a termine, di costruire una dottrina. Anche perché, a onor del vero, il dibattito sull'impiego del potere aereo manteneva una portata limitata e le teorie esistenti al riguardo, tra loro talvolta contrastanti, restavano in larga misura ancora da testare sul campo. Fu quindi un periodo di evoluzione e di sperimentazione interrotto dall'allontanamento di Balbo dal Ministero dell'Aeronautica (e dall'Italia) alla fine del 1933. Dal punto di vista economico, poi, l'industria italiana si concentrò sulla produzione volta a soddisfare le richieste del mercato civile, privilegiando le commesse per i velivoli più leggeri. D'altro canto, i soli prototipi di bombardieri, per quanto promettenti, implicavano costi e una produzione su larga scala troppo dispendiosi per il governo⁵⁵.

L'opera ministeriale di Balbo si svolse in un tale contesto. Nel primo discorso pronunciato alla Camera dei Deputati il 29 marzo 1927 per presentare il bilancio del Ministero, Balbo dipingeva un primo quadro della Regia Aeronautica dopo la gestione Finzi-Bonzani⁵⁶. Lo faceva partendo dalla premessa che se «la offesa»

52 Sulle crociere di Balbo, si veda il recente Edoardo GRASSIA, *Italo Balbo e le grandi crociere aeree, 1928-1933*, Milano, Mursia, 2021. Con autore lo stesso Balbo si vedano: *Da Roma a Odessa sui cieli dell'Egeo e del Mar Nero*, Milano, Fratelli Treves, 1929; *Storni in volo sull'oceano*, Milano, Mondadori, 1931; *La centuria alata*, Milano, Mondadori, 1934.

53 Badoglio era intanto divenuto nel 1925 capo di stato maggiore generale.

54 ROCHAT, *Italo Balbo*, cit., p. 67.

55 ID., «Le origini della Regia Aeronautica», in BOZZO (a cura di), *op. cit.*, pp. 39-45.

56 Si esporranno in questa sede i principali contenuti funzionali all'oggetto dello studio. I discorsi di Balbo furono in realtà ben più articolati, soprattutto quelli pronunciati tra il 1927 e il 1931, ed abbracciavano con una particolare enfasi anche la dimensione civile.

anziché la difesa era per «la forza armata dell'aria» una «legge» tanto «assoluta» quanto «perentoria», per l'Italia la situazione geostrategica non era certo ottimale, anzi. La penisola era infatti geograficamente del tutto vulnerabile a possibili incursioni aeree nemiche, sia da est – da parte della Jugoslavia – sia da ovest – a opera della Francia, indicando così i nemici da cui guardarsi, in linea con l'impostazione della politica estera. «Ponete una punta di compasso ad Aosta o a Trieste, a Roma o a Siracusa o a Brindisi», affermò Balbo, «tracciate dei semicerchi con un raggio di trecento o quattrocento chilometri e non riuscirete a comprendere in questo raggio d'azione di velivolo bombardatore, nessun veramente importante centro demografico o industriale delle nazioni che ci circondano. Fate la stessa cosa, ponendo la punta del vostro compasso a Nizza o ad Ajaccio, a Lubiana, a Biserta o a Cattaro», ovvero tutte città francesi o jugoslave, «e potrete constatare che quasi l'intera superficie del nostro territorio è esposta all'offesa aerea di un velivolo che possa percorrere 350 chilometri di andata ed altrettanti di ritorno»⁵⁷.

Il discorso proseguiva prospettando alcune linee guida nell'impiego della Regia Aeronautica. Nel dibattito tra Douhet e Mecozzi, Balbo non prendeva le parti né dell'uno né dell'altro. Riconosceva invece che le tesi di entrambi costituivano fondamenta importanti su cui poter edificare la dottrina dell'arma aerea. Se da un lato, infatti, Balbo sosteneva la supremazia dell'aeronautica rispetto alle altre forze armate – «Sono intimamente convinto infatti che nell'arma aviatoria stia la garanzia più valida della nostra potenza e della nostra sicurezza» – dall'altro comprendeva la rilevanza di un suo impiego in ambito interforze in quanto «l'aviazione aumenta il potere bellico delle forze terrestri e delle forze navali», perciò «aumentando l'efficienza delle forze corrispondenti».

Con tali presupposti, era dunque necessario dare una nuova spinta allo sviluppo della forza aerea, soprattutto di fronte ai progressi compiuti in Francia, Gran Bretagna e, oltre Atlantico, negli Stati Uniti. Ciascuno di essi, secondo Balbo, nel corso degli anni precedenti aveva investito maggiori risorse economiche rispetto all'Italia sia nella produzione di velivoli che nel reclutamento del personale. Data poi l'importanza che il bombardiere era destinato ad avere in futuro, sarebbe stato necessario «avere un tipo di velivolo da bombardamento capace nel contempo

57 L'anno seguente, nel 1928, Balbo identificò in Francia e Jugoslavia le prime due potenze con cui l'Italia doveva confrontarsi in termini di risorse e di bilancio. La terza era la Gran Bretagna.

di gran carico, di grande autonomia, e di una notevole capacità d'ascesa». Concesso, questo, tipicamente douhettiano, benché al momento l'obiettivo era il raggiungimento entro il 1930 di una flotta composta per meno di un terzo da «apparecchi da bombardamento», anche per ragioni economiche⁵⁸.

Benché, come sottolineò l'anno successivo, nel 1928, la Regia Aeronautica non si fosse dotata di «una vera e propria dottrina di guerra fissata in canoni rigidi e immutabili», il bombardamento rimaneva infatti uno strumento centrale nella guerra futura: «una massa di apparecchi simili», ovvero i bombardieri, «lanciata sul paese nemico con centinaia di proiettili esplosivi, incendiari, tossici» avrebbe potuto «spezzare ogni resistenza morale e materiale della nazione avversa». I risvolti umanitari di un'azione di bombardamento non costituivano una preoccupazione poiché «quando saranno in giuoco gli interessi vitali delle nazioni e si tratterà di vincere o di morire», osservò, «è probabile che tutti gli atti, ritenuti utili ai fini della vittoria, siano compiuti», al di là di ciò che norme come le Regole dell'Aia o le precedenti Convenzioni del 1899 o 1907 stabilivano⁵⁹.

6. *La pianificazione interforze e il nuovo ordinamento*

Tra il 1927 e il 1931, nel corso delle riunioni presiedute dal capo di stato maggiore generale, maresciallo Pietro Badoglio, a cui parteciparono i capi di stato maggiore delle singole forze armate, furono definiti i lineamenti generali per un'eventuale guerra futura e lo scenario in cui la Regia Aeronautica avrebbe dovuto operare. Inizialmente, tra 1927 e 1929, la pianificazione prevedeva un conflitto unicamente sul fronte est contro la Jugoslavia. Solo dal 1929, con l'accrescere delle tensioni con la Francia e dietro esplicita richiesta di Mussolini, i capi di stato maggiore iniziarono a studiare un possibile conflitto che sarebbe stato combattuto in contemporanea sui due fronti, est e ovest⁶⁰.

Nella riunione del 28 febbraio 1927 fu concordato che in caso di guerra con

58 Il discorso è in Italo BALBO, *Sette anni di politica aeronautica*, Milano, Mondadori, 1935, pp. 13-74.

59 Il discorso alla Camera dei Deputati, tenuto da Balbo il 23 marzo 1928, è in *ivi*, pp. 77-123.

60 Già nel 1927 Mussolini, in una riunione con Badoglio e altri vertici militari, aveva ordinato al capo di stato maggiore generale di aggiornare i piani di guerra contro la Jugoslavia includendo tra le variabili l'ostilità della Francia, seppur senza un suo coinvolgimento diretto. Si veda Lucio CEVA, «1927. Una riunione fra Mussolini e i vertici militari», *Il Politico*, 50, 2 (1985), pp. 329-337.

la Jugoslavia, la Regia Aeronautica avrebbe dovuto colpire nella prima fase del conflitto i «centri ferroviari» per far «arretrare le teste di sbarco delle loro truppe e rendere così ancor più lenta la radunata nemica»⁶¹, secondo un concetto di impiego che poco concedeva alla più ardita visione douhetiana e riconduceva l'impiego dell'arma aerea a un contesto di interdizione del campo di battaglia. Nelle direttive diramate da Badoglio il 18 luglio 1927 si chiedeva poi all'aeronautica di sviluppare un'azione intesa a «stroncare l'attacco aereo nemico all'atto stesso in cui sta per scattare dalle sue basi, ossia a prevenire l'avversario, bombardando i suoi campi quando ancora sta in essi raccolta e pronta a decollare, la forza aerea». Al riguardo, veniva affermato che «fattore necessario di successo è l'intensità del bombardamento che deve essere tale da porre sicuramente fuori causa i campi e gli apparecchi». «Con questo», si continuava, «non si esclude che fin dai primi giorni possa presentarsi l'opportunità di eseguire azioni su più ampio raggio, miranti a paralizzare in altro modo la radunata nemica, a portare la distruzione nel cuore del paese avversario e a stroncare, con più vasti effetti materiali e morali, la sua volontà di resistenza». Badoglio, però, non riteneva che ciò fosse sufficiente a raggiungere la vittoria in quanto il buon esito delle operazioni richiedeva «l'armonico concorso dell'Esercito, della Marina e dell'Aviazione»⁶².

Nella seduta del 21 gennaio 1928 fu analizzato il livello di preparazione raggiunta dall'aeronautica. Badoglio la giudicò poco soddisfacente in termini sia quantitativi che qualitativi. Il programma di potenziamento era tutt'altro che completo per la carenza di risorse più volte evidenziata da Balbo nei suoi interventi alla Camera: delle 170 squadriglie che la Regia Aeronautica avrebbe dovuto schierare entro il 1932, ne esistevano al momento solo 73 e di queste molte nemmeno erano in «completa efficienza». Il numero di 170 squadriglie⁶³, che si sarebbe dimostrata impossibile da raggiungere considerato che nel novembre del 1931 le squadriglie esistenti risultavano intorno a un centinaio, era ritenuto imprescindibile «se si vorrà che l'arma aerea assolva con onore ai suoi gravi e delicati compiti e non tradisca la grande fiducia e l'intensa aspettativa del paese».

61 Il verbale della seduta è in Antonello BIAGINI-Alessandro GIONFRIDA, *Lo Stato Maggiore Generale tra le due guerre. Verbali delle riunioni presiedute da Badoglio dal 1925 al 1937*, Roma, Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito, 1997, pp. 93-98.

62 *Direttive per la copertura del Maresciallo Badoglio ai Capi di Stato Maggiore delle F.F.A.A.*, 18 luglio 1927, in BIAGINI-GIONFRIDA, *op. cit.*, pp. 110-122.

63 Secondo lo stato maggiore dell'Aeronautica, la Francia nel 1929 ne avrebbe potute avere 206.

D'altro canto, i velivoli della Jugoslavia, «quasi tutti» di produzione francese, non erano certo né più numerosi né migliori di quelli italiani: «in fatto di produzione aeronautica», disse Badoglio, la Jugoslavia stava «molto peggio di noi». Certo l'intervento della Francia sarebbe stato determinante in un conflitto italo-jugoslavo, ma allo stato attuale, osservò il capo di stato maggiore, andava escluso un conflitto con Parigi: «non si può assolutamente pensare alla mobilitazione su due fronti poiché nelle nostre attuali condizioni tanto equivarrebbe a volersi suicidare»⁶⁴.

Nel momento in cui Mussolini, nell'autunno 1929, invitò invece Badoglio e gli altri capi di stato maggiore a «effettuare lo studio della ripartizione delle forze» in un'ipotetica guerra in simultanea sui fronti est e ovest, la stessa aeronautica dovette rivedere i propri compiti, dando priorità alla guerra con la Francia. Dei 312 caccia a disposizione, 160 sarebbero stati infatti utilizzati a ovest, 60 a est e i restanti a difesa del territorio nazionale. I bombardieri a disposizione erano invece 200 e sarebbero stati dispiegati in una zona centrale – identificata nell'area tra Parma, Ferrara, Poggio Renatico e Borgo Panigale – da dove avrebbero condotto attacchi notturni appoggiandosi a trampolini già pronti a est e in fase di completamento a ovest. In realtà, si osservò, i bombardieri italiani non avrebbero posto alcuna minaccia alla Francia metropolitana in quanto «nelle attuali condizioni» nemmeno potevano «oltrepassare le Alpi occidentali».

Realisticamente, l'obiettivo di un'offensiva aerea in un conflitto contro la Francia avrebbe potuto essere la Corsica, da dove però sarebbero potuti decollare a loro volta bombardieri francesi in direzione di Roma. Ulteriori target, ricorrendo anche all'idro-bombardamento, potevano essere le linee di comunicazione tra la Francia e le colonie mediterranee, ma è evidente che l'asimmetria nella vulnerabilità tra i due territori dava ai francesi un incolmabile vantaggio. Badoglio approvò «il concetto della massa da bombardamento» come primo compito dell'aeronautica in una guerra est-ovest. Anche Balbo, sottolineò il sottocapo di stato maggiore, Valle, condivideva il ruolo assegnato all'aeronautica, «compatibilmente con le disponibilità finanziarie»⁶⁵.

Tra il 1930 e il 1931 la pianificazione in seno allo Stato Maggiore Generale

64 Il verbale e la premessa del capo di stato maggiore dell'Aeronautica, Generale Armani, sono in *ivi*, pp. 153-160.

65 I verbali delle riunioni del 3 e 4 ottobre 1929 sono in *ivi*, pp. 201-214



Cartina conservata presso il fondo Ex Sios, busta 8, dell'Archivio dell'Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare. Essa rappresenta il dislocamento dei reparti della Regia Aeronautica tra le due guerre, in particolare durante gli anni Trenta.

continuò a prevedere l'ipotesi di guerra su due fronti⁶⁶. Per quanto riguarda la ripartizione tra le varie specialità, il 25% del totale delle forze aeree era da considerarsi da bombardamento rispetto al 35% dei velivoli da caccia. Il restante 40% era da suddividersi tra le aviazioni ausiliarie: 25% dell'esercito e 15% della marina, compresi i velivoli imbarcati⁶⁷.

La ridefinizione dei rapporti interforze fu una delle priorità perseguite da Balbo nel corso del suo 'settennato'. Le questioni sul tavolo furono due: la ripartizione dei fondi tra le tre forze armate e il ruolo delle aviazioni ausiliarie. Dal 1929, momento in cui assunse la carica di Ministro, le richieste di Balbo alla Camera dei Deputati di stanziare maggiori fondi si fecero via via più vigorose. Nel 1930, ad esempio, ricordando che gli «apparecchi da bombardamento» costituivano «la base dell'Armata aerea», invitava i deputati ad ascoltare le parole di Douhet, «scrittore militare di vivissimo ingegno», e a non «strozzare» la «forza alata del cielo», dando «all'Aeronautica le possibilità finanziarie che essa richiede nei confronti con le altre Forze Armate». Tanto più se la vicina Francia investiva nell'aeronautica il 22% del suo bilancio militare in confronto al 14-15% dell'Italia⁶⁸. Secondo i calcoli di John Gooch, tra il 1929 e il 1934 il budget dell'aeronautica francese era mediamente circa il doppio di quello allocato alla Regia Aeronautica⁶⁹.

Tuttavia, complice l'interesse di Mussolini a non alterare gli equilibri con i vertici di esercito e marina, certo meno 'fascistissime' anzitutto nella narrazione del regime⁷⁰, gli appelli di Balbo rimasero inascoltati. Il Duce diede comunque soddisfazione a Balbo accettando di ridefinire ruolo e compiti delle aviazioni au-

66 Sulle esercitazioni e le 'grandi manovre', si veda invece Basilio DI MARTINO, «Una storia incompiuta. Potere aereo e dottrina d'impiego in Italia dal 1923 ad oggi», *International Review of Military History*, 89 (2011), pp. 181-206. Sull'esercitazione del 1931, un *unicum* per l'enfasi posta sui bombardieri dove «ufficialmente Douhet trionfava», si veda anche SEGRÉ, *op. cit.*, pp. 224-225.

67 Si vedano verbali delle riunioni dell'8 aprile e 23 ottobre del 1930, del 9 e 10 novembre 1931 in BIAGINI-GIONFRIDA, *op. cit.*, pp. 215-237, 269-292.

68 Il discorso alla Camera dei Deputati, tenuto il 14 marzo 1930, è in BALBO, *Sette anni, cit.*, pp. 155-173.

69 JOHN GOOCH, *Mussolini e i suoi generali. Forze armate e politica estera fascista, 1922-1940*, Gorizia, LEG, 2011, p. 328.

70 Edoardo GRASSIA, «L'8 settembre 1943 e la Regia 'fascistissima' Aeronautica», *Diacronie. Studi di Storia Contemporanea*, 1, 25 (2016), https://www.studistorici.com/2016/03/29/grassia_numero_25/

siliarie, trasferendo all'aeronautica tutti i reparti da bombardamento, da caccia e da ricognizione strategica, ma non quelli da ricognizione tattica⁷¹. Il nuovo ordinamento, approvato in Consiglio dei Ministri nel gennaio 1931, inoltre consentiva all'aeronautica di concertare con le altre forze armate il numero di squadriglie a loro disposizione, le caratteristiche dei loro velivoli e la loro dislocazione. In altre parole, l'ordinamento Balbo dava alla Regia Aeronautica il totale controllo della pianificazione e dell'impiego dello strumento aereo, dando potenzialmente così all'aviazione maggiore influenza nella pianificazione interforze⁷². Eppure, la Regia Aeronautica restava sempre la Cenerentola nell'allocatione delle risorse economiche. Tra il 1926 e il 1933, la ripartizione delle spese militari tra esercito, marina e aeronautica si mantenne costantemente nella proporzione 4:2:1⁷³.

7. *A mo' di conclusione*

Fin dallo scoppio della Grande Guerra, se non addirittura dalla sua immediata vigilia, l'aviazione militare conobbe un rapido sviluppo sotto sia il profilo tecnologico che del pensiero strategico. La comparsa dell'arma 'nuova', «una creatura del ventesimo secolo»⁷⁴, era destinata ad avere un significativo impatto sulle difese e sulle percezioni di sicurezza non solo di tutti i paesi nel frattempo coinvolti nel conflitto, ma anche dell'intera comunità internazionale. Una delle maggiori preoccupazioni che emerse riguardava la minaccia che la guerra aerea poneva alle popolazioni. Alla luce di quanto accadde tra il 1914 e il 1918, si consolidò rapidamente, infatti, il timore che un'azione di bombardamento aereo non costituisse un 'semplice' atto bellico, bensì innescasse una serie di ripercussioni umanitarie tutt'altro che trascurabili in relazione alla vulnerabilità dei civili. Nel frattempo, emergevano – anche in Italia – pensatori strategici che esaltavano l'efficienza del bombardamento a fini sia bellici che politici ed economici.

71 Alla Regia Marina veniva inoltre concesso il possesso dell'aviazione imbarcata. Si veda Michele COSENTINO, *Dall'aviazione per la Regia Marina all'Aviazione navale italiana*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2020, pp. 9-10.

72 Antonio PELLICIA, *La Regia Aeronautica. Dalle origini alla Seconda guerra mondiale (1923-1943)*, Roma, Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, 1992, pp. 33-38.

73 Gregory ALEGI, *La Storia dell'Aeronautica Militare. La nascita*, Roma, Edizioni Rivista Aeronautica, 2015, p. 159.

74 James F. DUNNIGAN, *How to Make War. A Comprehensive Guide to Modern Warfare in the Twenty-first Century*, New York, Quill, 2003, p. 142.

Alla Conferenza del Disarmo iniziata a Ginevra nel 1932 sul tavolo dei negoziati fu posta anche l'abolizione del bombardamento aereo in aggiunta alla regolamentazione dello sviluppo dell'aviazione militare e alla supervisione di quella civile, potenzialmente riconvertibile a scopi bellici. Tre aspetti strettamente interconnessi⁷⁵. Il tentativo non sortì effetti, ma per Balbo, comunque, ciò rappresentava un serio ostacolo nel suo tentativo di porre la neonata Regia Aeronautica sul medesimo piano del Regio Esercito e della Regia Marina, consolidandone l'indipendenza. La messa al bando del bombardamento aereo avrebbe infatti implicato non solo accantonare la teoria della guerra di Douhet, su cui si fondava in larga parte la stessa ragion d'essere della Regia Aeronautica come forza armata indipendente⁷⁶, ma anche impediva a una nazione 'povera' come l'Italia di disporre di uno strumento economico di deterrenza e coercizione.

In un momento, quello a cavallo tra gli anni Venti e Trenta, in cui i costi dell'industria aeronautica apparivano relativamente moderati se paragonati a quelli del settore navale, e in considerazione del potenziale impatto del potere aereo a livello politico e militare, Balbo vedeva infatti nell'aeronautica lo strumento più idoneo per incrementare le capacità strategiche dell'Italia più che proporzionalmente rispetto alle sue reali risorse economiche. Era, dunque, un modo per compensare il suo essere 'povera' in un contesto globale sempre più competitivo. A ogni modo, la Conferenza del Disarmo, che in quella fase storica appariva un potenziale spartiacque a livello internazionale, fu un fallimento e non compromise l'attività di Balbo, che fu invece un attore rilevante nelle trattative diplomatiche.

BIBLIOGRAFIA

AA. VV., *Airpower in 20th Century. Doctrines and Employment. National Experiences della International Review of Military History*, 89 (2011).

ALEGI, Gregory, *La Storia dell'Aeronautica Militare. La nascita*, Edizioni Rivista Aeronautica, Roma, 2015.

BALBO, Italo, «Guerra aerea» (sub voce di «Guerra, arte della»), *Enciclopedia Italiana*, vol. XVIII, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, Roma, 1933.

BALBO, Italo, *Da Roma a Odessa sui cieli dell'Egeo e del Mar Nero*, Milano, Fratelli Tre-

⁷⁵ Per approfondire, si rinvia a Davide BORSANI, *Potere aereo e disarmo. La Regia Aeronautica e la diplomazia del peso determinante, 1929-1932*, Roma, Edizioni Rivista Aeronautica, 2023.

⁷⁶ Si veda, ad esempio, I. BALBO, «Guerra aerea (sub voce di Guerra, arte della)», in *Enciclopedia Italiana*, XVIII, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 1933, pp. 92-93.

- ves, 1929.
- BALBO, Italo, *La centuria alata*, Milano, Mondadori, 1934.
- BALBO, Italo, *Stormi in volo sull'oceano*, Milano, Mondadori, 1931.
- BALBO, Italo, *Sette anni di politica aeronautica*, Milano, Mondadori, 1935.
- BARTLETT, Christopher J., *British Foreign Policy in the Twentieth Century*, New York, St. Martin's Press, 1989.
- BIAGINI, Antonello-GIONFRIDA, Alessandro, *Lo Stato Maggiore Generale tra le due guerre. Verbali delle riunioni presiedute da Badoglio dal 1925 al 1937*, Roma, Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito, 1997.
- BLACK, Jeremy, *Air Power. A Global History*, Lanham-Londra, Rowman & Littlefield, 2016.
- BLACK, Jeremy, *Avoiding Armageddon. From the Great War to the Fall of France, 1918-40*, Londra, Bloomsbury, 2012.
- BLACK, Jeremy, *The World at War, 1914-1915*, Lanham, Rowman & Littlefield, 2019.
- BORSANI, Davide, *Potere aereo e disarmo. La Regia Aeronautica e la diplomazia del peso determinante, 1929-1932*, Edizioni Rivista Aeronautica, Roma, 2023.
- BOTTI, Ferruccio-CERMELLI, Mario, *La teoria della guerra aerea in Italia dalle origini alla seconda guerra mondiale (1884-1939)*, Roma, Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare, 1989.
- BOTTI, Ferruccio-ILARI, Virgilio, *Il pensiero militare italiano dal primo al secondo dopoguerra, 1919-1949*, Roma, Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito, 1985.
- BOWYER, Chaz, *Air War over Europe, 1939-1945*, Barnsley, Cooper, 2003.
- BOYNE, Walter J. (a cura di), *Air Warfare. An International Encyclopedia*, vol. I, Santa Barbara-Denver-Oxford, ABC Clio, 2002.
- BOZZO, Luciano (a cura di), *Dal futurismo al minimalismo. Aeronautica e "potere aereo" nella politica internazionale tra XX e XXI secolo*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1999.
- BUCKLEY, John, *Air Power in the Age of Total War*, Londra, UCL Press, 1999.
- CARTER, John R., *Airpower and the cult of offensive*, USAF CADRE Papers, Maxwell Air Force Base, Air University Press, ottobre 1998.
- CEVA, Lucio, «1927. Una riunione fra Mussolini e i vertici militari», *Il Politico*, 50, 2 (1985), pp. 329-337.
- COSENTINO, Michele, *Dall'aviazione per la Regia Marina all'Aviazione navale italiana*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 2020.
- COOPER, Malcolm, *The Birth of Independent Air Power. British Air Policy in the First World War*, Londra, Allen & Unwin, 1986.
- CORBINELLI, Carlo *et al.*, *A cento anni dalla Grande Guerra. Fra diplomazia e Stati maggiori*, vol. III, Firenze, Firenze University Press, 2017.
- D'AVANZO, Giuseppe, *Ali e poltrone*, Roma, Ciarrapico, 1976.

- DESAUSSURE, Hamilton, «The Laws of Air Warfare: Are There Any?», *The International Lawyer*, 5, 3 (July 1971), pp. 527-548.
- DI MARTINO, Basilio, *Ali sulle trincee. Ricognizione tattica ed osservazione aerea nell'aviazione italiana durante la Grande Guerra*, Roma, Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare, 1999.
- DOUHET, Giulio, *Il Dominio dell'Aria e altri scritti*, Roma, Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare, 2002.
- DUNNIGAN, James F., *How to Make War. A Comprehensive Guide to Modern Warfare in the Twenty-first Century*, Quill, New York, 2003.
- ESPOSITO, Ferdinando, *Fascism, Aviation and Mythical Modernity*, Basingstoke-New York, Palgrave Macmillan, 2015.
- EVANGELISTA, Matthew-SHUE, Henry (a cura di), *The American Way of Bombing. Changing Ethical and Legal Norms, from Flying Fortresses to Drones*, New York, Cornell University Press, 2014.
- FELICETTI, Cesare, «Il bombardamento aereo nel diritto di guerra», *Rivista Aeronautica*, X, 1 (gennaio 1934), pp. 243-245.
- FERRARI, Massimo (a cura di), *Le ali del ventennio. L'aviazione italiana dal 1923 al 1945. Bilanci storiografici e prospettive di giudizio*, Milano, FrancoAngeli, 2005.
- FISCHETTI, Ugo, «Dottrina ed organizzazione dell'Aeronautica di Francia», *Rivista Aeronautica*, VIII, 3 (marzo 1932), pp. 399-409.
- FRANKLAND, Noble (a cura di), *The Encyclopedia of Twentieth Century Warfare*, New York, Crown Publishers, 1989.
- FRASCHETTI, Alessandro, *La prima organizzazione dell'Aeronautica militare in Italia dal 1884 al 1925*, Roma, Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, 1986.
- GIACOMELLO, Giampiero-BADIALETTI, Gianmarco, *Manuale di studi strategici. Da Sun Tzu alle 'nuove guerre'*, Milano, Vita & Pensiero, 2009.
- GOOCH, John, *Mussolini e i suoi generali. Forze armate e politica estera fascista, 1922-1940*, LEG, Gorizia, 2011, p. 328.
- GRASSIA, Edoardo, «L'8 settembre 1943 e la Regia 'fascistissima' Aeronautica», *Diacronie. Studi di Storia Contemporanea*, vol. 1, n. 25 (2016).
- GRASSIA, Edoardo, *Italo Balbo e le grandi crociere aeree, 1928-1933*, Milano, Mursia, 2021.
- GRAY, Peter, *Air Warfare. History, Theory and Practice*, Londra-New York, Bloomsbury, 2016.
- HANKE, Heinz M., «The 1923 Hague Rules of Air Warfare. A contribution to the development of international law protecting civilians from air attack», *International Review of the Red Cross*, 33, 292 (March 1993), pp. 12-44.
- HIPPLER, Thomas, *Bombing the People. Giulio Douhet and the Foundations of Air Power Strategy, 1884-1939*, New York, Cambridge University Press, 2013.

- HIPPLER, Thomas, *Governing from the Skies. A Global History of Aerial Bombing*, Londra-New York, Verso, 2017.
- HOUSE OF COMMONS, Hansard, vol. 237, Written Answers, Royal Navy.
- ISNENGI, Mario, *L'Italia del Fascio*, Firenze, Giunti, 1996.
- LANDI, Giorgio, «Sic vos non vobis: l'Aeronautica francese», *Rivista Aeronautica*, IX, 6 (giugno 1933), pp. 389-402.
- LEDWIDGE, Frank, *Aerial Warfare. The Battle for the Skies*, Oxford, Oxford University Press, 2018.
- MCINTYRE, W. David, *The Rise and Fall of the Singapore Naval Base, 1919-1942*, Hamden, Archon Books, 1979.
- MEILINGER, Phillip S. (a cura di), *The Paths of Heaven. The Evolution of Airpower Theory*, New Delhi, Lancer Publishers, 2000.
- MENCARELLI, Iginò, *Amedeo Mecozzi*, Roma, Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare, 1979.
- MONTANARI, Mario, *Politica e strategia in cento anni di guerre italiane*, vol. III: *Il periodo fascista*, t. I: *Le guerre degli anni trenta*, Roma, Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito, 2005.
- MORROW JR., John H., *The Great War in the Air*, Tuscaloosa, University of Alabama Press, 1993.
- MURLAND, Jerry, *The Schneider Trophy Air Races. The Development of Flight from 1909 to the Spitfire*, Philadelphia, Pen & Sword, 2021.
- NEOCLEOUS, Mark, «Air Power as Police Power», *Environment and Planning D: Society and Space*, 31, 4 (2013), pp. 578-593.
- OVERY, Richard, *The Birth of the RAF, 1918*, Londra, Allen Lane, 2018.
- OVERY, Richard, *The Bombing War. Europe 1939-1945*, Londra, Penguin, 2014.
- PELLICCIA, Antonio, *La Regia Aeronautica. Dalle origini alla Seconda guerra mondiale (1923-1943)*, Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Aeronautica, Roma, 1992.
- PHILPOTT, Ian M., *The Birth of the Royal Air Force*, Barnsley, Pen & Sword Military, 2013.
- PREPOSITI, Carlo, «Come nacque l'offensiva aerea nella guerra del mondo (il bombardamento)», *Rivista Aeronautica*, VI, 11 (novembre 1930), pp. 225-236.
- RAINERO, Romain H.-ALBERINI, Paolo (a cura di), *Le Forze Armate e la Nazione italiana (1915-1943)*, Roma, Commissione Italiana di Storia Militare, 2004.
- ROBERTSON, Scot, *The Development of RAF Strategic Bombing Doctrine, 1919-1939*, Westport, Praeger, 1995.
- ROCHAT, Giorgio, *Italo Balbo. Aviatore e ministro dell'aeronautica, 1926-1933*, Ferrara, Italo Bovolenta Editore, 1979.
- ROCHAT, Giorgio-MASSOBRIO, Giulio, *Breve storia dell'esercito italiano dal 1861 al 1943*, Torino, Einaudi, 1978.
- SEGRÉ, Claudio G., *Italo Balbo*, Bologna, il Mulino, 1988.

SCOTT, James M., *Target Tokyo. Jimmy Doolittle and the Raid that Avenged Pearl Harbor*, New York, W. W. Norton, 2015.

SMITH, Rupert, *L'arte della guerra nel mondo contemporaneo*, Bologna, il Mulino, 2009.

WILDENBERG, Thomas, *Billy Mitchell's War with the Navy. The Interwar Rivalry Over Air Power*, Annapolis, Naval Institute Press, 2013.

YOUNG, Robert J., «The Strategic Dream: French Air Doctrine in the Inter-War Period, 1919-39», *Journal of Contemporary History*, 9, 4 (October 1974), pp. 57-76.



Lev Nikolaevič Tolstoj in uniforme di capitano d'artiglieria

Storia Militare Contemporanea

Articoli / Articles

- Place and the Nature of Battle,
by JEREMY BLACK
- The Philosopher as the Strategist,
by EMANUELE FARRUGGIA
- Les Français et les Bourbons restaurés face à la mer. 1815-1830,
par GAËTAN OBÉISSART
- European Cavalry, 1815-1871,
by GERVASE PHILLIPS
- I battaglioni provvisori dell'esercito borbonico,
di FERDINANDO ANGELETTI
- Sbandata e fuga di un esercito. Cittaducale, pomeriggio del 7 marzo 1821,
di LINO MARTINI
- Venice alone. The last to stand 1848-1849,
di FEDERICO MORO
- La Pirofregata corazzata *Re d'Italia*,
di ALDO ANTONICELLI
- Cristeros en el siglo XIX. La guerra de los Religioneros 1873-76,
por ULISES INIGUEZ MENDOZA
- La struttura della popolazione militare italiana durante la Grande Guerra,
di ALESSIO FORNASIN e GIULIANA FRENI
- Le polizze speciali di assicurazione per i combattenti della Grande Guerra
di PIETRO VARGIU
- Douglas Haig's Reports about the Battle of the Lys: A Critical Analysis,
by JESSE PYLES
- Il potere aereo e la Regia Aeronautica nel primo dopoguerra,
di DAVIDE BORSANI
- Proteste inascoltate l'uso dei gas durante la guerra d'Etiopia,
di CHRISTIAN CARNEVALE
- Reactionaries or Realists? The British Cavalry and Mechanization in Interwar Period,
by ALARIC SEARLE
- The Road to Defeat, The Reorganisation of the Italian Army After the Winter 1940-41,
by PIERPAOLO BATTISTELLI
- Eric Axelson and the History of the Sixth SA Armoured Division in Italy, 1943-45,
by IAN VAN DER WAAG
- Pubblica sicurezza e ordine sociale. (1941-1952),
di GIOVANNI CERCHIA
- L'esercito di Roma antica alla Mostra Augustea della Romanità,
di ANNA MARIA LIBERATI

Studi • Caserta sede del Quartier Generale delle Forze Alleate (AFHQ) di IPPOLITO GASSIRÀ

• Il Progetto Calabrone (Bumblebee) di MARIO ROMEO

Recensioni / Reviews

- LOUIS-FERDINAND CÉLINE, *Guerre*
(di RICCARDO GIOVANNETTI)
- EMIL LEDERER, *Sociologia della GM*
(di ALVISE CAPRIA)
- MICHAEL O'HANLON, *Military History for the Modern Strategist*.
(by JEREMY BLACK)
- JEREMY BLACK, *History of Artillery*
(by MATTEO MAZZIOTTI DI CELSO)
- ALESSANDRO BONVINI (cur.), *Men in Arms Insorgenza e contro-insorgenza*
(di LUCA DOMIZIO)
- ALDO ANTONICELLI, *L'evoluzione dell'artiglieria navale 1780 - 1862*
(di GIAMPAOLO ALMIRANTE)
- ALDO ANTONICELLI, *L'odissea della fregata La Regina 1838-39*
(di COMESTOR)
- MAURO FERRANTI, *Eugenio di Savoia-Carignano*
(di ALDO ANTONICELLI)
- UMBERTO BARDINI, *Tra i Mille di Garibaldi. I fratelli Bronzetti*
(di LIVIANA GAZZETTA)
- ERCOLE RICOTTI, *Scritti sull'istruzione militare* a cura di F. Iéva
(di GIAMPIERO BRUNELLI)
- ALESSANDRO CAPONE (cur.), *La prima guerra italiana. Il brigantaggio*
(di LUCA DOMIZIO)
- GIULIO TATASCIORE, *Briganti d'Italia. Storia di un immaginario romantico*
(di LUCA DOMIZIO)
- MARCO ROVINELLO, *Fra servitù e servizio. La leva in Italia 1861-1914*
(di LUCA GOMIERO)
- ROLF WÖRSDÖRFER, *Isonzo 1915-1917. Völkerschlachten am Gebirgsfluss*
(by PAOLO POZZATO and MARTIN SAMUEL)
- OTTO GALLIAN, *Monte Asolone 1917-18: il 99. k. u. k. IR sul Monte Grappa*
(di VIRGILIO ILARI)
- DAVIDE BORSANI, *Potere Aereo e disarmo. La Regia Aeronautica e diplomazia*
(di VIRGILIO ILARI)
- TIM LUCKHURST, *Reporting the Second World War. The Press and the People*
(by GRAHAM MAJIN)
- KLAUS H. SCHMIDER, *Hitler's Fatal Miscalculation. Why Germany Declared War on the United States*
(by JEREMY BLACK)
- WILLIAM J. NUTTAL, *Britain and the Bomb: Technology, Culture and the Cold War*
(di DAVIDE BORSANI)
- MATTEO DE SANTIS, *Fantasmia dalla Russia. Il mistero dei dispersi italiani*
(di ANNA MARIA ISASTIA)
- CARMELA ZANGARA, *10 luglio 1943 testimonianze dei Licatesi*
(di VIRGILIO ILARI)
- ROBERTO SPAZZALI, *Il disonore delle armi. Settembre 1943 alla frontiera orientale*
(di VIRGILIO ILARI)
- LORENZA POZZI CAVALLO, *Luigi Cavallo. Da Stella Rossa al 1953*
(di LUCIANO BOCCALATTE)
- GIANLUCA BONCI, *Controguerriglia. Un'analisi di casi storici*
(di LORENZO LENA)
- MARIO CALIGIURI, *La Questione Meridionale 1918-1946*
(di RENATA PILATI)
- LILIOSA AZARA, *Un nuovo corpo dello Stato. La polizia femminile in Italia*
(di ANNA MARIA ISASTIA)
- SILVIO LABBATE, *L'Italia e la missione di pace in Libano 1982-84*
(di FEDERICO IMPERATO)
- FABRIZIO VIELMINI, *Kazakistan fine di un'epoca*
(di ANTHONY TRANSFARINO)